



Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen

kallas härmed till sammanträde **tisdagen den 1 november 2022 kl. 08:15 i KS-salen.**

Hålltider för sammanträdet

08.15	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län – Daniel Johannsson, Strateg miljö, hållbarhet och infrastruktur
08.30	Verksamhetsbesök samhällsnämnden – Knapp Britta Thyr, ordförande, Magnus Oscarsson, 1:e vice ordförande, Christian Wasell, 2:e vice ordförande och Thomas Jenssen, chef för samhällsförvaltningen
09.00	Verksamhetsplan kommunstyrelsen – Lars Liljedahl, kommundirektör och Anna Bostedt, ekonomi- och kommunledningsavdelningen
09.20	Fika
09.35	Ärendegenomgång
10.00	Gruppmöte
11.30	Beslutsmöte

Föredragningslista

1. Informationsärenden
2. Val av justerare
3. Fastställande av föredragningslista 2022
4. Kommunstyrelsens verksamhetsplan 2023
5. Mål, Budget och skattesats 2023
6. Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län
7. Granskning - Långsiktig finansiell planering
8. Ansökan om årligt verksamhetsbidrag Näringslivsarkiv i Norrland
9. Justering av villkor och hyrestaxor vid Härnösands teater
10. Projektstöd Samverkan för Innovativa Affärsutveckling (SIA) - HKIG
11. Samverkansprojekt Kompetenskompassen 2023-2025
12. Dataskyddsombud
13. Redovisning av obesvarade motioner
14. Julklapp till medarbetare
15. Kommunstyrelsens uppdragsbeslut 2022
16. Anmälan av delegationsbeslut 2022
17. Anmälan av ärenden för kännedom till kommunstyrelsen 2022
18. Frågor och svar 2022

Andreas Sjölander
ordförande



Kommunstyrelseförvaltningen
Hanna-Maria Fälldin, 070-301 92 12
mia.falldin@harnosand.se

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens verksamhetsplan 2022

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta kommunstyrelsens verksamhetsplan med tillhörande internkontrollplan för 2023, samt

att skicka beslutet till kommunfullmäktige för kännedom

Beskrivning av ärendet

Föreslagen verksamhetsplan för kommunstyrelsen 2023 baseras på kommunfullmäktiges beslutade prioriteringar enligt Årsplan 2023. Verksamhetsplanen innefattar detaljbudget, strategiska åtgärder för att nå mål och resultatuppdrag samt internkontrollplan.

Kommunstyrelsens driftsbudget omfattar 242,2 mnkr inklusive kommungemensam verksamhet med driftbudget om 63,0 mnkr. Investeringsbudgeten uppgår till 9,0 mnkr.

Påverkan på socialt, ekologiskt, ekonomiskt och juridiskt perspektiv

Verksamhetsplanen får betydelse för vidareutvecklingen av social och ekologisk hållbarhet i överensstämmelse med kommunfullmäktiges övergripande mål. Genom att säkerställa att budget balanseras mot planerad verksamhet bidrar kommunstyrelsen till kommunens ekonomi som helhet.

Lars Liljedahl
Kommundirektör

Anna Bostedt
Chef för ekonomi- och
kommunledningsavdelningen

Bilagor

Bilaga 1 – Verksamhetsplan kommunstyrelsen 2023

Bilaga 2 – Internkontrollplan kommunstyrelsen 2023

Internkontroll 2023

Fas: Internkontrollplan 2023 **Rapportperiod:** 2022-11-30 **Organisation:** Kommunstyrelse

Mål 6 - God service med gott bemötande

Gott värdskap, hög tillgänglighet och professionalitet är värden som genomsyrar Härnösands kommun. Ärenden handläggs skyndsamt och med hög kvalitet. Digitaliseringen är det självklara medlet för att utveckla tjänstekvalitet och effektivisera det interna arbetet. Kommunens medarbetare och politiker bemöter alltid människor med vänlighet, tydlighet och effektivitet. Genom samverkan, respekt och lyhördhet byggs det goda samhället.

Beslutsprocessen - kommunikation och implementering

Risk för att tydliga rutiner inte är dokumenterade och kända för alla

Risk för att tydliga rutiner inte är dokumenterade och kända för alla gällande vem som ansvarar för att beslut kommer till berördas kännedom, att styrdokument uppdateras efter revideringar, och därefter publiceras.

Ansvarig	Riskvärde	Sannolikhet	Konsekvens
Petra Werner	6	3	2

Kontroll av dokumentation, efterlevnad samt aktualitet

- Kontrollera riktlinjer och rutiner för översyn av hur ansvarsfördelningen dokumenterats och efterlevs.
- Kontroll av styrande dokument som är publicerade -är de aktuella?

Ansvarig	Rapportera till	Status	Bedömning
Petra Werner			<input type="radio"/>

Politiska beslutsprocessen

Risk för avsaknad av, eller brister i utbildningsplan för förtroendevalda

Risk för avsaknad av, eller brister i utbildningsplan för förtroendevalda vilket kan leda till bristfällig utbildning för de som tillträder sitt uppdrag i ett senare skede av mandatperioden.

Ansvarig	Riskvärde	Sannolikhet	Konsekvens
Petra Werner	6	2	3

Kontroll av utbildningsplan för förtroendevalda

Kontroll av utbildningsplan för förtroendevalda, kontrollen avser utbildningsplan oavsett när under mandatperioden tillträde för den förtroendevalda sker.

Ansvarig	Rapportera till	Status	Bedömning
Petra Werner			<input type="radio"/>

Mål 7 - Framtidens arbetsgivare

Härnösands kommun är en föregångare som arbetsgivare och erbjuder en attraktiv arbetsplats dit människor söker sig. Organisationen präglas av nyfikenhet med beredskap för nya utmaningar. Medarbetare ges ett gott ledarskap, möjlighet till personlig och professionell utveckling och inflytande över sitt arbete. Härnösands kommun är en jämställd och hälsofrämjande arbetsplats med låga sjuktal, mångfald och goda arbetsvillkor.

Informationssäkerhet - rutiner och system

Risk för att obehöriga får tillgång till information

Risk att obehöriga får tillgång till uppgifter som kan innehålla känslig information. Personuppgifter mm

Ansvarig	Riskvärde	Sannolikhet	Konsekvens
Petra Werner	8	2	4

Kontroll av instruktioner, kunskap, riktlinjer, roller och ansvar

- Kontroll av att instruktioner och regler för användande av system finns och efterlevs.
- Kontroll av att medarbetare har kunskaper om regler och riktlinjer
- Kontroll av om riktlinjer och rutiner med identifierade roller och ansvar finns för informationssäkerhetsarbetet.
- Kontroll av om ansvar är utpekat.

Ansvarig	Rapportera till	Status	Bedömning
Petra Werner			<input type="radio"/>


Kompetensförsörjning, kontinuitet

Risk för att kontinuitetsplanering för verksamhetskritisk kompetens saknas

Ansvarig	Riskvärde	Sannolikhet	Konsekvens
Marie Englund	9	3	3

Kontroll av kontinuitetsplanering för kompetenskritiska funktioner

Kontroll av om kompetenskritiska funktioner och kompetenser finns kartlagda samt om kontinuitetsplanering finns för dessa.

Ansvarig	Rapportera till	Status	Bedömning
Marie Englund			<input type="radio"/>

Ledning och styrning

Risk för brister i kunskap och stöd gällande VEPA-ansvar

Risk för otillräckliga kunskaper och adekvat stöd till chefer för att med god förmåga leda i VEPA-ansvarets alla delar

Ansvarig	Riskvärde	Sannolikhet	Konsekvens
Marie Englund	6	2	3

Kontroll av hur väl rustade chefer upplever sig vara för att klara VEPA-ansvarets alla fyra delar.

Under 2022 sätts ett arbetsmiljömål på varje förvaltning gällande att öka chefens upplevelse av att klara VEPA-ansvarets fyra delar.

Ansvarig	Rapportera till	Status	Bedömning
Marie Englund			<input type="radio"/>

Mål 8 - Välskött och stabil ekonomi

I Härnösands kommun används resurser effektivt, ändamålsenligt och med långsiktighet. Uppsatta budgetmål uppnås och kommunens ekonomiska ställning är god. Långsiktiga och rätt genomförda investeringar och upphandlingar ger utveckling på kort och lång sikt. God analys och uppföljning samt respekt för miljömässig och social hållbarhet är en självklarhet.

Fakturaprocessen

Risk för att fakturor inte bokförs på rätt ansvar

Risk för att fakturor inte bokförs på rätt ansvar när ansvarsfunktioner ändras och nya fakturamottagare utses.

Ansvarig	Riskvärde	Sannolikhet	Konsekvens
Anna-Karin Amérus	6	3	2

Kontroll av om fakturor är bokförda på rätt ansvar

Kontroll genom stickprov. Kontroll av om fakturor är bokförda på rätt ansvar

Ansvarig	Rapportera till	Status	Bedömning
Anna-Karin Amérus			<input type="radio"/>



Härnösands
kommun



Kommunstyrelse

Verksamhetsplan 2023

2023-01-01

Verksamhetsplan 2023

Innehållsförteckning

Verksamhetsplan 2023	1
1 Uppdrag enligt reglemente	2
1.1 Utgångspunkter	2
2 Viktiga händelser	3
3 Planerad verksamhet	4
3.1 Uppdrag till nämnden enligt årsplan	4
3.2 Mål, resultatuppdrag och styrtal	4
3.3 Vidare planerad verksamhet	8
4 Planerad verksamhet för kommande år	9
5 Ekonomiskt sammandrag	10
5.1 Nämndens budget	10
5.1.1 Budget per verksamhetsområde.....	11
5.1.2 Personalbudget per verksamhetsområde	12
5.1.3 Kommungemensam verksamhet	13
5.2 Investeringsbudget	14
6 Internkontroll	15

1 Uppdrag enligt reglemente

Kommunstyrelsen är kommunens ledande politiska förvaltningsorgan med helhetsansvar för kommunens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Dess övergripande uppgift är att leda, samordna och styra uppföljningen av kommunens ekonomi och verksamheter. Kommunstyrelsen är anställnings-, löne- och pensionsmyndighet och ansvarar för frågor som rör förhållandet mellan kommunen som arbetsgivare och dess arbetstagare.

Kommunstyrelsen ansvarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer samt den budget som fullmäktige bestämt, de föreskrifter som kan finnas i lag eller förordning samt bestämmelser i nämndens reglemente.

Inom kommunstyrelsens ansvar ligger IT-avdelningen, HR-avdelningen, ekonomi- och kommunledningsavdelningen, tillväxtavdelningen, samt kommunikationsavdelningen. Respektive avdelning ansvarar för stöd och service till de olika förvaltningarna. Inom kommunstyrelsen finns lagstadgad verksamhet som omfattar arkiv, diarium, överförmyndarenhet och bibliotek.

1.1 Utgångspunkter

Kommunens Årsplan med mål och budget antas av fullmäktige. Via beslutet om Årsplanen fördelar fullmäktige uppdrag och medel (budget) i organisationen. Verksamhetsplanen är en beskrivning av de aktiviteter som planeras att genomföras med syfte att nå de uppdrag och mål som tilldelats genom Årsplanen, verksamhetsplanen konkretiserar även hur den budget som tilldelats ska fördelas inom den egna organisationen. En övergripande omvärldsanalys och politiskt prioriterade områden ligger till grund för Årsplanen.

Verksamhetsplanen följs upp i delårsrapport och verksamhetsberättelse.



2 Viktiga händelser

Förutsättningarna att uppfylla de åtaganden som följer av kommunfullmäktiges Årsplan avgörs i stort av faktorer kommunstyrelsen själv inte råder över. Det osäkra omvärldsläget med påföljande samhällsekonomiska effekter har redan gett avtryck, exempelvis i form av uteblivna anbud vid upphandling av nybyggnation (Sporthallen), dyrare varor och försenade leveranser.

3 Planerad verksamhet

3.1 Uppdrag till nämnden enligt årsplan

Utveckling bygger på samarbeten och kommunstyrelsen har ett särskilt ansvar för att driva på organisationen för utökad och förbättrad samverkan internt och externt. Under kommande år fokuseras bland annat förvaltningsöverskridande samverkan utifrån Tillväxtstrategin. Intern och extern samverkan kommer också att behöva förstärkas i frågor som rör informationssäkerhet och digitalisering. Vidare ska kommunstyrelsen bidra till att utvecklingsprojekt och innovation uppmonteras, testas och implementeras och att de externa projektfinansieringsmöjligheter som finns tillvaratas. Kommunstyrelsen ska också bidra till att utveckling av samhällsservice sker också på landsbygden. Inte minst blir det samarbete som sker inom ramen för Framtidens Härnösand fortsatt angeläget utifrån de betydande investeringar som kommunen behöver prioritera och driva i projekt.

Den verksamhet som bedrivs under kommunstyrelsens ansvar ska präglas av social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Det är en styrande princip för planering och genomförande. Ur folkhälsoperspektiv kommer suicidpreventionen att stärkas i samarbete med Region Västernorrland och det brottsförebyggande arbetet får förnyad kraft med stöd av den lagstiftning som träder i kraft under 2023. Det hälsofrämjande arbetet för äldre och funktionshindrade förstärks genom möjlighet till friskvård. Jämställdhetsperspektivet kommer att betonas i styrnings- och ledningsprocesserna och kommunstyrelsen kommer att ta stöd i det modellkoncept för jämställdhetsarbete som SKR har utarbetat. Redan inför verksamhetsåret 2023 infördes ett jämställdhetsperspektiv på de resultatuppdrag där så var tillämpligt. När det nya målprogrammet för 2024-2027 utarbetas behöver perspektivet införlivas också i formuleringen av vision och övergripande mål/sluteffekter.

Utöver detta presenteras nedan de strategiska åtgärder kommunstyrelsen särskilt behöver följa för att nå de mål och resultatuppdrag kommunfullmäktige har beslutat.

3.2 Mål, resultatuppdrag och styrtal

Mål 1, Attraktivt boende med levande mötesplatser

Härnösand är en öppen och välkomnande kommun som ger utrymme för nya människor och nya initiativ. En plats där man lätt kan möta andra och vara delaktig i samhällsutvecklingen. Härnösand är känt för sina attraktiva boendemiljöer, en levande landsbygd och närheten till Höga Kusten. Invånarna har god hälsa och känner sig trygga. Ett pulserande centrum, blomstrande kulturliv och mångfald av fritidsaktiviteter skapar möten över gränser.

Mått	Mål 2023	Senaste utfall	Resultat 2022	Resultat 2021	Resultat 2020	Resultat 2019
Medborgarnas, såväl kvinnors som mäns, bedömning av kommunen som en plats att bo och leva på	92	60			60	57
Medborgarnas, såväl kvinnors som mäns, nöjdhet när det gäller trygghet	77	55			55	53

För att nå resultatuppdraget planeras följande strategiska åtgärder genomföras under året.

Strategisk åtgärd
Förstärkt arbete för suicidprevention
Förbättrad IT- och informations säkerhet
Initiera friskvård för personer 80+ samt funktionsnedsatta
Inrätta permanent samordnare ungdoms demokrati
Främja projekt på landsbygden
Förstärkt arbete med e-förslag
Fortsatt stöd till Nostalgidagarna och Stadsfesten
Skala upp/förstärk angelägna utvecklingsarbeten med extern projektfinansiering
Stödja och strategisk leda arbetet med god och nära vård

Mål 2, Kreativt företagande med mångsidig arbetsmarknad

Härnösand har ett näringsliv som växer och företag som utvecklas positivt. Klimatet för entreprenörskap är gott och innovationer uppmuntras. Nya jobb uppstår på en arbetsmarknad som är bred och inkluderande med goda arbetsvillkor. Ansvarstagande för miljö och hållbarhet präglar produktion, förädling och kommunikationer. Utveckling av infrastruktur ger stärkta förutsättningar på en regional och global arena och samverkan mellan kommunen och det civila samhället ger drivkraft åt lokal utveckling.

Mått	Mål 2023	Senaste utfall	Resultat 2022	Resultat 2021	Resultat 2020	Resultat 2019
Antalet nystartade företag bland såväl kvinnor som män	160	133			133	117

För att nå resultatuppdraget planeras följande strategiska åtgärder genomföras under året.

Strategisk åtgärd
"En väg in" för företag
Föreningsdag för föreningslivet
Iordningställa ytterligare mark för industriändamål/arbetsintensiv verksamhet
Fördjupad samverkan mellan förvaltningar, bolag, företag, akademi och civilsamhället utifrån Tillväxtstrategin
Vidareutveckla Campus Härnösand
Leda arbetet för att möta industrietablering i Torsboda

Mål 3, Ledande miljökommun med aktivt omställningsarbete

All utveckling i Härnösand präglas av hållbarhet och ett gemensamt engagemang för minskad miljöpåverkan. Här utvecklas kunskapen som behövs för att skapa ett hållbart samhälle. Med förnybar energi, klimatsmarta lösningar, ökad självförsörjning och hushållning av naturresurser är Härnösand en föregångare i omställningen till en fossilfri ekonomi.

Mått	Mål 2023	Senaste utfall	Resultat 2022	Resultat 2021	Resultat 2020	Resultat 2019
Kommunens placering inom vår kommungrupp i rankingen "Sveriges miljöbästa kommun"	15	4			4	12

För att nå resultatuppdraget planeras följande strategiska åtgärder genomföras under året.

Strategisk åtgärd

Effektivisera användandet av kommunens bilpark

Öka hastigheten i kommunens energibesparingsarbete

Mål 6, God service med gott bemötande

Gott värdskap, hög tillgänglighet och professionalitet är värden som genomsyrar Härnösands kommun. Ärenden handläggs skyndsamt och med hög kvalitet. Digitaliseringen är det självklara medlet för att utveckla tjänstekvalitet och effektivisera det interna arbetet. Kommunens medarbetare och politiker bemöter alltid människor med vänlighet, tydlighet och effektivitet. Genom samverkan, respekt och lyhördhet byggs det goda samhället.

Mått	Mål 2023	Senaste utfall	Resultat 2022	Resultat 2021	Resultat 2020	Resultat 2019
Kommuninvånarnas, såväl kvinnors som mäns, upplevelse av gott bemötande och tillgänglighet vid kontakt med kommunen	75	55			55	53

För att nå resultatuppdraget planeras följande strategiska åtgärder genomföras under året.

Strategisk åtgärd

Öka organisationens digitala förmåga

Nytt gemensamt servicelöfte

Mål 7, Framtidens arbetsgivare

Härnösands kommun är en föregångare som arbetsgivare och erbjuder en attraktiv arbetsplats dit människor söker sig. Organisationen präglas av nyfikenhet med beredskap för nya utmaningar. Medarbetare ges ett gott ledarskap, möjlighet till personlig och professionell utveckling och inflytande över sitt arbete. Härnösands kommun är en jämställd och hälsofrämjande arbetsplats med låga sjuktal, mångfald och goda arbetsvillkor.

Mått	Mål 2023	Senaste utfall	Resultat 2022	Resultat 2021	Resultat 2020	Resultat 2019
Kommunens resultat i mätningen av Hållbart medarbetarengagemang (HME)	80	81			81	79
Kommunens frisktal för kvinnor och män						

För att nå resultatuppdraget planeras följande strategiska åtgärder genomföras under året.

Strategisk åtgärd

Hälsöfrämjande och förebyggande insatser för minskad sjukfrånvaro

Ökad systemförvaltarkompetens

Effektivisering av stödfunktioner

Ökat friskvårdsbidrag (2 tkr/anställd och år)

Kommungemensam digital samarbetsplattform

Stärka jämställdhetsperspektivet i styrning och ledning

Beskrivning:

Ta del av SKR:s koncept för jämställdhet.

Stärka chefers förutsättningar att klara sitt uppdrag

Kommungemensam modell för kompetensförsörjning

Mål 8, Välskött och stabil ekonomi

I Härnösands kommun används resurser effektivt, ändamålsenligt och med långsiktighet. Uppsatta budgetmål uppnås och kommunens ekonomiska ställning är god. Långsiktiga och rätt genomförda investeringar och upphandlingar ger utveckling på kort och lång sikt. God analys och uppföljning samt respekt för miljömässig och social hållbarhet är en självklarhet.

Mått	Mål 2023	Senaste utfall	Resultat 2022	Resultat 2021	Resultat 2020	Resultat 2019
Resultatöverskott i procent av skatter, statsbidrag och utjämning (KS)	2.00%	5.70%		0.30%	3.54%	0.20%
Självfinansieringsgrad för kommunens investeringar	94%	374%		105%		

För att nå resultatuppdraget planeras följande strategiska åtgärder genomföras under året.

Strategisk åtgärd

Effektivisera användning av specialist-/generalistkompetens

Effektivisera resursanvändningen

Förbättrad ekonomistyrning

Utvecklingsprojekt med extern finansiering

3.3 Vidare planerad verksamhet

Utöver de åtgärder som särskilt fokuseras för att uppfylla de mål och uppdrag som följer av Årsplanen behöver redan pågående utvecklingsarbeten drivas vidare och fullföljas, exempelvis:

Stöd till chefer: Utvärdering och utveckling av arbetssätt gällande ekonomiskt stöd till chefer. Syftet är att öka kunskap och medvetande kring ekonomi och verksamhet, samt att förbättra kommunens ekonomiska ställning. En kartläggning visar på behov av förtydligade roller och samverkan med andra stödfunktioner. Dialoger pågår med förvaltningarna.

VISA (Verksamhetsstyrning, Informationsförvaltning, Systemförvaltning och Arkitektur): Fortsatta insatser för att öka den digitala mognaden i alla förvaltningar för att ge kraft i utvecklingsfrågor och skapa en organisation som står trygg i digitaliseringen.

Fokusområde digitalisering: Öka kommunorganisationens förmåga att möta framtiden.

Platsvarumärket: Ett varumärkeslöfte kommer att skapas och implementeras.

Förstudien om och utvecklingen av friluftsbåtsmuséet: Arbeta pågår för att skapa förutsättningar för företag att spela viktiga kompletterande roller till muséets verksamhet.

Implementering av kulturplanen.

Utveckling av service och bemötande: Fortsatta insatser för att åstadkomma en gemensam syn på vad som kännetecknar god service samt utveckling av servicelöfte.

Implementering av personalpolitisk policy: Bästa möjliga förutsättningar skapas för implementering och uppföljning av den nya personalpolitiska policyn.

Samverkan för etableringar: Arbetet för etableringar och stöd till företag och myndigheter fortsätter.

Utveckling av Härnösands kommuns webbplats samt Insidan.

Social hållbarhet: Vidareutveckling av suicidpreventivt och brottsförebyggande arbete samt insatser utifrån nollvisionen för våld i nära relationer. För det brottsförebyggande arbetet träder en ny lag i kraft från och med 1 juli 2023.

Kommunstyrelsen behöver nogsamt följa den geopolitiska utvecklingen och ha beredskap för snabba omsvängningar i verksamhet och ekonomi.

4 Planerad verksamhet för kommande år

Flera åtgärder som anges i verksamhetsplanen kommer att fortlöpa även under 2024 och 2025. Det gäller inte minst arbetet med att fortsätta att stärka vår digitala förmåga och utvecklingen av informations och IT-säkerhet. Även främjande och förebyggande arbete inom folkhälsa och social hållbarhet ska ses på längre sikt, där suicidpreventionen och utvecklingen av jämställdhetsperspektivet i styrning och ledning utgör en viktig pusselbit. Hit hör också kommunens långsiktiga arbete med Tillväxtstrategin, Översiktsplanen, kulturplanen och planen för utvecklingen av friluftslivet och fritidsbåtsmuséet. Ett nytt målprogram för kommunen ska utverkas 2023.

5 Ekonomiskt sammandrag

5.1 Nämndens budget

Nämndens budget per konto (mnkr)	Utfall	Budget	Årsprognos	Budget	Förändring budget	Plan	Plan
	2021	2022	2022	2023	2022/2023	2024	2025
Intäkter	253,4	202,8	206,5	207,9	5,1	213,5	219,2
- skattemedel	186,1	183,8	183,8	185,2	1,4	189,3	194,7
- verksamhetens intäkter	67,3	19,0	22,7	22,7	3,7	24,2	24,5
Kostnader	-238,6	-202,8	-198,8	-207,9	-5,1	-213,5	-219,2
- köp av huvudverksamhet	-1,4	-1,0	-1,0	-1,0	0,0	-1,0	-1,1
- personal	-127,5	-112,7	-109,6	-115,9	-3,2	-119,0	-122,3
- lokalhyra	-22,8	-20,7	-21,6	-21,2	-0,5	-21,7	-22,3
- avskrivningar	-2,6	-2,9	-2,8	-3,0	-0,2	-3,1	-3,2
- övriga kostnader	-84,3	-65,5	-63,8	-66,7	-1,2	-68,5	-70,4
Resultat	14,8	0,0	7,6	0,0	0,0	0,0	0,0

Kommunstyrelsen har till budgetåret 2023 totalt sett utökade skattemedel från kommunfullmäktige med 1,4 mnkr jämfört med 2022 års budget. I budgetramen ryms både satsningar och kostnadsökningar som uppräknig av inflationskostnader och löneökningar, vidareutveckling av arbetet med informationssäkerhet och digitalisering/IT, medfinansiering för landsbygdsutveckling, övriga utvecklingsprojekt, genomförande av e-förslag, underhåll i förhyrda lokaler, förstärkt arbete med suicidprevention, tjänst för ungdomsdemokratisamordnare samt friskvårdsinsatser för äldre (80+) och individer inom gruppen för funktionshindrade.

Utöver ovan har även följande kostnadsminskningar/besparingar budgeterats:

- Avskaffning av den kompensation kommunstyrelsen tidigare budgeterat för heltidsprojektet
- Ökad systemförvaltarkompetens
- Kommungemensam digital samarbetsplattform
- Minskad korttidsfrånvaro
- Utvecklingsprojekt med extern finansiering

Därutöver har en ramväxling skett motsvarande 0,2 mnkr för överlåtelse av IOP-avtal från kommunstyrelsen till socialnämnden.

Intäkterna ökar med 3,7 mnkr 2023 i jämförelse med 2022. Det beror främst på att den intäkt Härnösands kommun erhåller från Kramfors kommun i och med det samverkansavtal som finns för överförmyndarenheten. Utöver det har ett samverkansavtal upprättats avseende upphandlingstjänster med några av de kommunala bolagen, vilket genererar en intäkt 2023.

Personalkostnaderna är en post som ökar med 3,2 mnkr 2023 i jämförelse med budget 2022. Enligt anvisningar har budget för personalkostnader 2023 räknats upp med 2,5 procent under perioden april till december. Det är den främsta anledningen till budgetförändringen mellan åren för personal, tillsammans med den nu permanentade tjänsten som demokratisamordnare. Prognosen för 2022 visar dock ett nämnvärt lägre belopp, vilket främst beror på vakanta tjänster och sjukskrivningar 2022.

Kostnaderna för lokalhyror ökar med 0,5 mnkr 2023, den främsta anledningen till det beror på den uppräknings som gjorts om 4,0 procent från 2022 års nivå i enlighet med budgetanvisningarna. Att prognosen för 2022 ligger högre än budget 2023 avseende lokaler beror uteslutande på en felperiodiserad faktura 2022.

5.1.1 Budget per verksamhetsområde

Budget per verksamhetsområde (mnkr)	Verksamhetens intäkter	Skattemedel	Verksamhetens kostnader	Verksamhetens kostnader	Förändring kostnader
	2023	2023	2023	2022	2022/2023
Politisk ledning	0,0	7,1	-7,1	-6,2	-0,9
Förvaltningsledning	0,0	2,4	-2,4	-3,7	1,3
HR-avdelning	0,0	15,9	-15,9	-25,0	9,1
Ekonomi- och kommunlednings-avdelning	6,4	59,1	-65,5	-56,3	-9,1
Tillväxtavdelning	9,1	52,6	-61,7	-59,2	-2,5
Kommunikations-avdelning	0,1	10,6	-10,7	-9,9	-0,8
IT-avdelning	6,3	19,2	-25,5	-24,8	-0,6
Utveckling och bidrag	0,9	18,3	-19,2	-17,7	-1,6
Totalt	22,7	185,2	-207,9	-202,8	-5,1

Budget 2023 har arbetats fram med enhetschefer och tillsammans med förvaltningens ledningsgrupp. Kostnadsförändringen mellan åren är totalt en kostnadsökning om 5,1 mnkr som fördelar sig inom samtliga verksamheter.

Politisk ledning ökar sina kostnader med 0,9 mnkr jämför med 2022. Kostnadsökningen beror främst på den budgeterade posten för genomförande av e-förslag, som är en ny budgeterad post 2023. Utöver det har den tidigare budgeterade kostnaden för IOP-avtalet flyttat till socialnämnden.

Förvaltningsledning minskar sina kostnader med 1,3 mnkr jämfört med föregående år. Kostnadsminskningen beror på att samtliga lokalkostnader för Rådhuset flyttats i budgetarbetet 2023 och återfinns i stället i kanslienhetsens budget.

HR-avdelningen minskar sina kostnader med 9,1 mnkr jämfört med 2022. Det förklaras främst av avskaffandet av bufferten för heltidsprojektet. Utöver det har personalkostnader minskat, dels på grund av flytt av tjänster mellan löneenheten och HR-avdelningen, men också på grund av vakantsatta tjänster som inte kommer att tillsättas. Utöver det har överförmyndarenheten tagit över en del av lokalkostnaden i stadshuset.

Ekonomi- och kommunledningsavdelningen ökar sina kostnader med 9,1 mnkr i jämförelse med tidigare år. Inför budgetåret har en del förflyttningar gjorts mellan verksamhetsområden som gör det svårt att jämföra delposter med föregående år. Tidigare kommunledningskontoret, ekonomiavdelningen och löneenheten har budgeterats inom samma avdelning 2023. Organisationsförändringen trädde dock i kraft redan 2022, men budgetmässigt har respektive enhet funnits kvar under sin tidigare avdelning. Från och med budgetår 2023 budgeteras enheterna under samma avdelning, ekonomi- och kommunledningsavdelningen.

Några nämnvärda förändringar för avdelningen är dock kostnadsökningen för överförmyndarenheten, då enheten blivit större i och med samverkansavtalet med Kramfors kommun. Fjolårets budget innefattade inte dessa merkostnader, då samverkansavtalet upprättades i ett senare skede. Likväl som det innebär en ökad kostnad, innebär det även en ökad intäkt. Utöver det har överförmyndarenheten och kanslienheten övertagit lokalkostnader från andra avdelningar inom kommunstyrelsen, således bidrar det också till ökade kostnader inom avdelningen. Personalkostnaderna har också ökat, på grund av fler anställda, exempelvis har en systemförvaltare anställts för ökad systemförvaltarkompetens. Det resulterar i att budgeten för konsultkostnader blivit betydligt lägre än 2022.

Under Ekonomi- och kommunledningsavdelningen ligger även flertalet av kostnaderna som är med i skattemedelsjusteringen för 2023, som exempelvis underhåll av förhyrda lokaler, förstärkt arbete med suicidprevention, friskvårssatsar för äldre (80+) och personer med funktionsvariation. En del av kostnaderna för vidareutveckling av arbetet med informations säkerhet och digitalisering/IT återfinns inom kanslienheten, som kommer att driva arbetet tillsammans med IT-avdelningen.

Tillväxtavdelningen ökar sina kostnader med 2,5 mnkr i jämförelse med 2022. Kostnadsökningen beror främst på grund av den permanenta tjänst som tillkommit 2023 för en ungdomsdemokratisamordnare, mer lämnade bidrag samt omgjorda tjänster med annat löneläge. Utöver det har en del projekt som tidigare budgeterats på "Utveckling och bidrag" flyttats till Tillväxtavdelningen. Det beror på att personal inom projekten är anställd under Tillväxtavdelningen, således uppstår kostnaderna där, budget är därför flyttad dit kostnaderna uppstår.

Kommunikationsavdelningen ökar sina kostnader med 0,8 mnkr i jämförelse med 2022. Kostnadsökningen beror främst på utökad personalstyrka samt en systemkostnad som kommer att öka markant under 2023.

IT-avdelningen ökar sin kostnadsbudget med 0,6 mnkr i jämförelse med föregående år. Där den främsta kostnadsökningen i budget 2023 beror på den del av kostnaden för vidareutveckling av arbetet med informations säkerhet och digitalisering/IT som återfinns inom IT-avdelningen. Arbetet kommer att drivas tillsammans med kanslienheten. Utöver det ökar avskrivningskostnaderna något från 2022, dock minskar samtidigt kostnader inom andra områden något från ifjol. Det beror på övriga besparingar, lägre system- och licenskostnaderna i och med annat alternativ till Microsoft 365 samt en billigare brandväggslösning.

Utveckling och bidrag ökar sina kostnader med 1,6 mnkr 2023 i jämförelse med 2022. Den ökningen beror i stor del på medfinansiering för landsbyggdprojekt, projekt utanför tätorten, övriga utvecklingsprojekt samt uppräknig av en del projekt som fortlöper 2023. Utöver nämnda ökade kostnader görs en kostnadsbesparing i budget 2023 avseende utvecklingsprojekt med extern finansiering med 2,0 mnkr.

5.1.2 Personalsbudget per verksamhetsområde

Personalkostnader per verksamhetsområde (mnkr)	Utfall	Budget	Årsprognos	Budget	Förändring budget
	2021	2022	2022	2023	2022/2023
Politisk ledning	-3,7	-3,8	-3,8	-3,9	-0,1
Förvaltningsledning	-1,6	-1,6	-1,7	-1,7	0,0
HR-avdelning	-12,3	-13,2	-12,2	-11,5	1,7
Ekonomi- och kommunledningsavdelning	-65,8	-45,0	-44,1	-48,4	-3,4

Tillväxtavdelning	-28,3	-31,0	-30,6	-31,5	-0,5
Kommunikationsavdelning	-7,1	-8,0	-7,6	-8,4	-0,5
IT-avdelning	-8,8	-10,1	-9,6	-10,5	-0,4
Utveckling och bidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totalt	-127,6	-112,7	-109,6	-115,9	-3,2

Personalkostnaderna är 3,2 mnkr högre 2023 jämfört med 2022. Budgeten för 2023 utgår från hur organisationen planeras att vara under året, inklusive en beräknad löneökning under 2023 på 2,5 procent för perioden april-december.

Utöver ovan finns det några övriga nämnvärda förändringar, som att HR-avdelningen minskar sin personalbudget med 1,7 mnkr jämfört med ifjol. Den främsta anledningen till det är på grund av flytt av tjänster samt vakanser som ej tillsätts. Ekonomi- och kommunledningsavdelningen ökar sin personalbudget med 3,4 mnkr jämfört med 2022. Det beror till stor del på att överförmyndarenheten har vuxit samt att det finns utökade tjänster, exempelvis systemförvaltartjänst, i syfte att i stället minska konsultkostnader. Tillväxtavdelningen ökar sin personalbudget med 0,5 mnkr i jämförelse med 2022. Anledningen till det är främst den nya tjänsten som ungdomsdemokratisamordnare som tillsätts 2023, men också på grund av omgjorda tjänster med annat löneläge. Kommunikationsavdelningen ökar sin personalbudget med 0,5 mnkr i jämförelse med föregående år, vilket beror på en personalförstärkning av servicecenter.

5.1.3 Kommungemensam verksamhet

Nämndens budget per konto (mnkr)	Utfall	Budget	Årsprognos	Budget	Förändring	Plan	Plan
	2021	2022	2022	2023	2022/2023	2024	2025
Intäkter	141,8	134,4	145,0	158,1	23,7	176,3	181,0
- skattemedel	57,9	65,0	65,0	63,0	-2,0	7,0	7,2
- verksamhetens intäkter	83,9	69,4	80,0	95,1	25,7	169,3	173,8
Kostnader	-145,0	-134,4	-139,6	-158,1	-23,7	-162,3	-166,7
- köp av huvudverksamhet	-25,7	-27,0	-27,0	-28,4	-1,4	-29,2	-30,0
- personal	-101,1	-92,0	-97,4	-115,5	-23,5	-118,6	-121,8
- lokalhyra	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- avskrivningar	-0,3	-0,3	-0,3	-0,2	0,1	-0,2	-0,2
- övriga kostnader	-17,8	-15,1	-14,9	-14,0	1,1	-14,3	-14,7
Resultat	-3,2	0,0	5,4	0,0	0,0	14,0	14,3

Under kommungemensam verksamhet redovisas kommunens pensioner, semesterlöneskuld, klimatkompensation, avgifter till STIM, intern leasing av datorer, försäljning av tillgångar, ersättning till Räddningstjänstförbundet, Länsmuseum Murberget, SKR och kommunförbundet.

Skattemedelsramen har minskat med 2,0 mnkr i jämförelse med 2022. Däremot har verksamhetens intäkter ökat med 25,7 mnkr, vilket förklaras av bidraget från det samlade PO-pålägget för att täcka de kollektivavtalsenliga pensionskostnaderna som ökat.

Budgeten för räddningstjänsten har utökats med 1,4 mnkr, det beror på räddningstjänstens utökade kommunbidragsbehov. Både kostnader och intäkter har räknats upp i enlighet med prisindex för kommunal verksamhet, utöver det har kostnaderna bland annat ökat för pensioner och avskrivningar.

Utöver ovanstående har posten för "övriga kostnader" minskat med 1,1 mnkr i jämförelse från 2022. Kostnadsminskningen beror framförallt på att budgeten för inköp av leasingdatorer minskat, då inköpsgraden beräknas att minska under 2023.

5.2 Investeringsbudget

Investeringsbudget (mnkr)	Budget	Budget	Plan	Plan
	2022	2023	2024	2025
Lokaler och verksamhetssystem	0,3	0,3	0,3	0,3
IT Infrastruktur	2,7	2,7	0,2	0,1
Kulturverksamhet	1,0	1,5	0,8	0,8
Exploatering	5,0	4,5	4,5	4,5
Totalt	9,0	9,0	5,8	5,7

Kommunstyrelsen har tilldelats 9,0 mnkr i investeringsbudget 2023. Dessa medel kommer bland annat att användas till att rusta upp och/eller förändra i de lokaler förvaltningen hyr. En av lokalerna som har större behov är Härnösands teater som är i behov av ny teknik, nya möbler samt ett nytt larmsystem.







IT-avdelningen kommer att genomföra en del investeringar under 2023 där utrustningen anses föråldrad av leverantören. Dessa typer av investeringar går i cykler vilket innebär högre investeringsbehov även under 2023 och förväntas att minska något under kommande år.

I övrigt finns 4,5 mnkr 2023 avsedda för exploatering.



6 Internkontroll

Kommunstyrelsen ansvarar dels för kommunstyrelsens egna internkontroller (sex stycken), dels för kommunens två övergripande internkontroller.

Kommunstyrelsens internkontroller

Risk	Riskvärde
Mål 6 - God service med gott bemötande	
Risk för att tydliga rutiner inte är dokumenterade och kända för alla	
Risk för avsaknad av, eller brister i utbildningsplan för förtroendevalda	
Mål 7 - Framtidens arbetsgivare	
Risk för att obehöriga får tillgång till information	
Risk för att kontinuitetsplanering för verksamhetskritisk kompetens saknas	
Risk för brister i kunskap och stöd gällande VEPA-ansvar	
Mål 8 - Välskött och stabil ekonomi	
Risk för att fakturor inte bokförs på rätt ansvar	

Kommunövergripande internkontroller

Risk	Riskvärde
Mål 8 - Välskött och stabil ekonomi	
Risk för förekomst av korruption eller andra oegentligheter	
Risk för att Lagen om offentlig upphandling, LOU, inte åtföljs	



Kommunstyrelseförvaltningen
Daniel Johannsson, 0611-34 82 89
daniel.johannsson@harnosand.se

Kommunstyrelsen

Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta föreslaget svar på remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län

Beskrivning av ärendet

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (KTM) har erbjudit kommunerna i länet att yttra sig om förslag till remissversionen av nytt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2023–2030.

Yttrandetiden sträcker sig till den 15 november 2022. Synpunkter har samordnats med samhällsförvaltningen och Härnösands Energi & Miljö AB (HEMAB). Synpunkter från HEMAB med fokus på bränslefrågan av trafikförsörjningen bifogas i bilaga till remissvaret.

Remissvar

Härnösands kommun lämnar sina synpunkter i bifogad bilaga, enligt de områden som KTM särskilt efterfrågar, vilka är:

1. Hur väl fångar dokumenten upp de utmaningar och behov som länet står inför när det gäller att utveckla persontransporter inom samt till/från länet?
2. Är mål och indikatorer tillräckliga och tydliga?
3. Är roller och ansvar för det fortsatta arbetet tydligt och korrekt beskrivna?
4. Finns en tillräckligt tydlig genomförandeplan?

Övriga synpunkter behandlar bl.a. förhållanden till övriga regionala strategier och insatser för en mer attraktiv region, trafikeringsprinciper, efterfrågestyrd kollektivtrafik, ansvarsfördelning för hållplatser och fordonstrategin för kollektivtrafiken.

Vidare ser vi kollektivtrafiken som en viktig länk i utvecklingen av besöksnäringen i Höga Kusten och ställer oss således bakom remissyttrande som lämnas av bolaget Höga Kusten Destinationsutveckling.

Socialt, ekologiskt, ekonomiskt och juridiskt perspektiv

Beslutet om att anta remissvaret har i sig ingen påverkan på perspektiven.

Beslutsunderlag

Regionalt trafikförsörjningsprogram programdokument, remissversion daterad 2022-08-15

Regionalt trafikförsörjningsprogram bilagor (8), remissutskick 2022-08-15.

Uno Jonsson
Tillväxtchef

Daniel Johansson
handläggare

Bilagor

Remissvar Härnösands kommun 2022-10-20



Datum
2022-10-20

Ert diarienummer
21/00347

Vårt diarienummer
KS2022-000322

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län
Skickas till region.vasternorrland@vn.se med kopia till:
mathias.sundin@dintur.se

Remissversion Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län

Härnösands kommun har tagit del av förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län. Med anledning av det lämnas följande synpunkter.

Inledningsvis med synpunkter inom områden som särskilt efterfrågas i remissen följt av övriga synpunkter.

Hur väl fångar dokumenten upp de utmaningar och behov som länet står inför när det gäller att utveckla persontransporter inom samt till/från länet

- För att bättre förstå utmaningarna och behoven i sin helhet när det gäller att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrlands län till år 2030 bör denna redogörelse beskrivas närmare och sammanfattas på en gemensam plats i huvuddokumentet, och inte som nu i olika delar i dokumenten. Beskrivningen bör göras utifrån relationen till programmets mål, uppdrag och behov av ekonomi, och samverkan.
- En utmaning som inte lyfts fram tillräckligt är att 9 av 10 respondenter i resvaneundersökningen (2019) svarar att de är regelbundna bilresenärer. Den utmaningen bör lyftas fram särskilt, och även inkludera behoven av insatser som bidrar till en ökad beteendeförändring för att öka andelen regelbundna kollektivresenärer.
- Satsningar på kollektivtrafiken har länge utgått från ekonomiska och ekologiska aspekter, men det börjar bli allt vanligare att också diskutera dem som en social investering som kan motverka fysiska och sociala barriärer. Något som bör övervägas i den ekonomiska planeringen. Det kan motivera en ökad prioritering av fritidsresor.

Är mål och indikatorer tillräckliga och tydliga?

(3) Mål för framtidens kollektivtrafik

- Ett övergripande mål bör kvantifieras närmare med vad som ska åstadkommas för att ge en mer tydlig bild av vilken förflyttning och utveckling som är önskvärd till år 2030. Även om den förflyttningen kräver samverkan med andra aktörer. *Exempel: Vilken marknadsandel ska kollektivtrafiken ha år 2030 i jämförelse med nuläget?*
- En enklare beskrivning av vad en kombinerad mobilitet i framtiden är för något kan underlätta läsarens förståelse av målbeskrivningen. Även om den beskrivs särskilt under avsnitt 5.3.2.

(3.1) Målmodellen

- Det är en bra ansats och upplägg för målmodellen. Bilden ger en bra övergripande bild över målmodellen.
- Skulle föreslå att inte kombinera ledord med mål. Detta då ledord därefter tydligt beskrivs som ett fokusområde. Föreslår att ersätta mål med exempelvis målinriktning eller liknande, speciellt då det framgår att dessa är allmänt hållna och inte kan mätas.

(3.2–3.4) Målområden för respektive ledord, mål och indikatorer

- Målvärden för nuläge och till år 2030 för indikatorer bör skrivas ut i huvuddokumentet där sådana finns, så att det går att se de som finns tillsammans utan att behöva läsa ut detta i bilaga 6 - Indikatorer. Det underlättar för läsaren att se helheten.
- Välkomnar att besökaren nu mer tydligt är en utpekad målgrupp i programdokumentet men ser gärna att bättre indikatorer identifieras och tas fram för målgruppen.

Är roller och ansvar för det fortsatta arbetet tydligt och korrekt beskrivna?

- Ja, men roller och ansvar kring framtidens resande får gärna beskrivas närmare.
- Vilka är de andra aktörerna idag som Din Tur samverkar med? Det bör övervägas att sammanställa aktuella intressenter mer tydligt i programmet. Samt beskriva vilken roll och ansvar de har för att nå målbilden i programmet.

Finns en tillräckligt tydlig genomförandeplan?

Kopplingen mellan trafikförsörjningsprogram och ekonomiska resurser?

- Det trafikutbud och de ambitioner som finns i trafikförsörjningsprogrammet bör innebära att kostnaderna för den totala trafiken kommer att öka även om en viss del bedöms kunna finansieras med ökade biljettintäkter.

- Harmoniserar ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet med framtida ekonomiska resurser för kollektivtrafik? Eller finns det en risk att programmets ambitioner endast i en begränsad del omsätts i praktisk handling?

Övriga synpunkter

(1.2) Förhållande till övriga regionala strategier

- Regional infrastrukturplan bör läggas till som ett dokument att förhålla sig till. Speciellt med koppling till behovet av ekonomiska resurser.
- Förhållande till nationella strategier som berör programmet kanske även bör övervägas under detta avsnitt. Exempelvis nationella planer för transportsystemet.

(2.2.4) Efterfrågestyrd (Anropsstyrd) kollektivtrafik

- Efterfrågestyrd trafik, eller närtrafik, bör på ett tydligare sätt än idag integreras som en tydlig del av trafikutbudet. Vi tänker då framförallt på möjligheten att använda de olika formerna av reskort, möjligheten till övergång mellan anropsstyrd trafik/närtrafik och den tidtabellslagda trafiken.
- Även sättet att ”avropa” trafiken bör utvecklas. Det faktum att man som resenär idag behöver ringa 2 timmar innan resan för att beställa känns tämligen omodernt. Den funktionen bör även kunna finnas i DinTur:s app. För att öka resenärernas flexibilitet bör även en kortare avropstid än 2 timmar övervägas.

(2.3.4) Större målpunkter

- Länets flygplatser bör utgöra viktiga större målpunkter för kollektivtrafiken utifrån ett hela resan perspektiv.
- Fler viktiga målpunkter för fritidsresor inom länet bör pekas ut.

(4.1) Restyper

- Fritidsresor bör allmänt prioriteras högre än idag, för att bidra till att minska andelen regelbundna bilresenärer. Ekonomiska resurser och aktörssamverkan bör utvecklas för att möjliggöra en ökad prioritering.

(4.3) Produktutbud

- Vi delar uppfattningen om en minskning av antalet biljettzoner. Samtidigt behöver vi vara medvetna om att en sådan förändring kommer innebära en ökad biljettkostnad för korta resor – och ju färre framtida zoner är desto mer kommer korta resor att kosta för resenärerna.

(4.4.3 - 4.4.4) Resenärsinformation och den pågående digitaliseringen

Datum
2022-10-20

- Resenärsinformationen bör kompletteras skyndsamt med digitalt tillgänglig realtidsinformation för kollektivtrafiken, med nödvändiga anpassningar utifrån lagstadgade tillgänglighetsdirektiv.

(5.1.1) Trafikeringsprinciper (Trafikprinciper)

- Det är svårt att se på vilket sätt som en enskild medlem ska kunna köpa till billigare eller mer omfattande trafik i det fall kostnadsfördelningsmodellen tillämpas för all trafik i länet med en procentuell andel fördelad mellan enskilda medlemmar.
- Noterar att begreppen trafikeringsprinciper och trafikprinciper (bilaga 3 – trafikplan) används för att beskriva samma sak. Bra om endast ett begrepp används.

(5.1.4) Busstrafik

- Delar den principiella synen om att inte bedriva parallellt trafikutbud tåg/buss efter samma sträckor. Men vill ändå trycka på det faktum att för många kommuner så är vissa kommunelar väldigt beroende av den regionala busstrafiken för att kunna ta sig till/från arbete och skola. Skulle det ske minskningar av den regionala busstrafiken som, helt eller delvis, trafikerar samma sträcka som tåg, kan behov av ny trafik uppstå för att försörja en kommun del med kollektivtrafik.
- Positiv till att utveckla Närtrafik i landsbygd och glesbygd. Olika former av efterfrågestyrd trafik på landsbygden är en mycket lämplig modell för att tillgodose resebehovet till en rimlig och motiverad kostnad. Användningsområden för efterfrågestyrd trafik kan även vara tillämpningsbar inom centralorter, se exempel från Säffle som nyligen genomfört en pilot under en period på ett år.

(6.3.2) Kostnadstäckningsgrad

- Se över sista mening i tredje stycket.

(5.2, bilaga 1 Hållplatshandbok) Ansvarsfördelning

- Det är rimligt att kommunen har ett långtgående ansvar för hållplatser som finns efter det kommunala vägnätet och även i viss mån enskilt vägnät som trafikerar med linjelagd trafik.
- I förslaget till ansvarsfördelning får kommunen även ett relativt långtgående ansvar för hållplatser även efter statligt vägnät: hållplatsbelysning, väderskydd med utrustning, el till hållplatser. Väderskydd med utrustning känns som ett rimligt kommunalt ansvar. Vad däremot gäller elförsörjning till hållplatser så riskerar detta ansvar att bli väldigt kostnadsdrivande för kommunerna. Eftersom det inte är möjligt, enligt den rättstolkning som finns, för en kommun att köpa el från väghållaren (Trafikverket) så handlar det om att till stora kostnader ordna nya elabonnemang till varje hållplats. Det är förenat med en stor engångskostnad men också relativt höga fasta avgifter i relation till den relativt begränsade elförbrukningen som sker.

- En hög kommunal kostnad kan innebära att kommuner, av ekonomiska skäl, måste avstå från att bidra till en god hållplatsstandard med till exempel belysning och digital hållplatsinformation.

(5.4, bilaga 1 Hållplatshandbok) Regional prioritering

- Med anledning av skrivningen i sista stycket sidan 10 vill vi påpeka att statlig medfinansiering för kollektivtrafikanläggningar inte enbart är möjligt att söka till kommunalt vägnät utan även till enskilda vägar. Det har förekommit en tolkning hos Trafikverket om en sådan begränsning men eftersom det saknades stöd för den i gällande föreskrift så tillämpas den inte längre. Som exempel på detta har KTM beviljats stöd för hållplats Nickebostrand i Härnösands kommun som är belägen efter enskild väg.
- Den nya tolkningen av förordningen innebär också att KTM kan ansöka om statlig medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar även efter statlig väg vad avser sådant som KTM eller kommunerna ansvarar för, till exempel väderskydd och hållplatsinformation.

(Bilaga 2 Plan för ökad tillgänglighet)

- Inga synpunkter i sak men det bör övervägas vilka ord som ska användas i dokumentet. Idag används begreppet funktionsnedsättningar. I många andra sammanhang används idag istället begreppet funktionsvariationer. Här bör KTM samråda med lämplig/a intresseorganisationer vad som är mest lämpligt.

(5.1, Bilaga 3 Trafikplan) Trafikprinciper

- Delar de trafikprinciper som föreslås. Däremot fundersamma kring hänvisningen i denna del till förslaget till ny förbundsordning. I förslaget till ny förbundsordning återfinns inte någon skrivning om de föreslagna trafikprinciperna.

(4.8, Bilaga 4 Fordonsstrategi) Fordonskontroller

- Det är mycket angeläget att systemet med fordonskontroller fungerar så att resenärerna tillförsäkras den fordonstyp, tillgänglighet och standard som respektive trafikavtal anger.
- Det är ytterst tveksamt till ett val där ansvaret för fordonskontrollerna överlämnas till trafikoperatörernas egenkontroll och ansvar. Förordar istället att fordonskontroller sker i KTM:s egen regi alternativt genom att anlita extern kontrollinstans.

(4.9, Bilaga 4 Fordonsstrategi) Depåer

- Med koppling till framtida val av drivmedel så är depåfrågan en mycket viktig fråga. Frågan är också viktig för att ge bättre förutsättningar inför kommande konkurrensutsättning av trafiken.
- Depåer som ägs av det allmänna och som hyrs ut till trafikoperatören är i sammanhanget att föredra. Det torde öppna möjligheten för fler

Datum
2022-10-20

aktörer att lämna anbud på trafiken men också skapa förutsättningar att tillskapa den infrastruktur för olika framtida drivmedel som behöver finnas på depåerna.

- Ser stora svårigheter att rent tidsmässigt kunna genomföra en sådan förändring så att den är på plats till kommande upphandling. Därför bör frågan skyndsamt diskuteras mellan KTM och dess medlemmar.

(Huvuddokument och bilaga 4 Fordonsstrategi) Sammanfattning av synpunkter utifrån Härnösands Energi & Miljö AB (HEMAB) synpunkter med fokus på formuleringar runt bränslefrågan av trafikförsörjningen, se synpunkter i sin helhet i bilaga till remissvaret.

- Vill understryka vikten av det som skrivs under avsnitt 4.7 i bilaga 4 – ”*Kollektivtrafiken i Västernorrland har som mål att bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan. Förutom att fler åker kollektivt så kan detta uppnås genom att använda fordon som förbrukar så lite resurser som möjligt under sin livscykel samt släpper ut så lite utsläpp som möjligt. De fordonsfaktorer som påverkar detta är val av fordonstyp, kravställen på fordon vid upphandling samt val av drivmedel/energibärare.*”.
- Utifrån ovan skrivning i programmet och synpunkter från HEMAB ställer vi oss därför kritiska till användning av kraven och definitioner i egen målsättning för kollektivtrafiken i Västernorrland enligt Clean Vehicles Directive. Detta då kraven fokuserar på utsläppen från avgasröret och inte tar hänsyn till drivmedlet utifrån ett livscykelperspektiv. Hänsyn bör istället tas till den faktiska klimatpåverkan som ett drivmedel har under sin livscykel vilket kollektivtrafiken i Västernorrland har som mål.
- HEMAB har genom samverkansavtal med kommuner i regionen uppdrag att ta hand om matavfallet och tillverka biogas av detta. Utifrån nuvarande skrivning i regionalt trafikförsörjningsprogram diskvalificeras biogasen genom att kortsiktigt mäta hållbarhet vid avgasröret på fordon. Därför rekommenderas att ändra skrivningar som erkänner biogas som långsiktigt hållbart bränslealternativ.

Datum
2022-10-20

Avslutningsvis i egenskap av delägare av Höga Kusten Destinations-
utveckling (HKDEST)

- Vi ser kollektivtrafiken som en viktig länk i utvecklingen av besöksnäringen i Höga Kusten och i utvecklingen av en attraktiv region. Vi ställer oss således bakom remissyttrande som lämnas av HKDEST.
- Vill särskilt understryka vikten av det som redan står i programmet under rubrik 5 – Attraktiv region – att kollektivtrafiken är en grundläggande del för att det ska kunna bli verklighet. Välkomnar således att kollektivtrafiken i Västernorrland formas om utifrån ny modell med principer, trafiktyper och utbudsnivåer för fler målgrupper, där även fritidsresandet för invånare och besökare prioriteras.
- Tillskapa persontrafik under kommande mandatperiod mellan Västerasby och Långsele genom fortsatta satsningar på Övre Ådalsbanan, vilket i förlängningen knyter samman destinationerna Åre/Trondheim och Umeå.
- Heltrafik på linje som trafikerar viktiga knutpunkter i Höga Kusten.
- Prioritera anknytningen Kramfors-Härnösand för arbetspendling.

Andreas Sjölander

Kommunstyrelsens ordförande

Härnösand den / 2022

KS2022-000322

**Synpunkter på remissversion regionalt
trafikförsörjningsprogram,**
diarienummer 21/00347

Inledning

I detta dokument finns HEMAB:s synpunkter på det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Synpunkterna är fokuserade på formuleringar runt bränslefrågan av trafikförsörjningen.

Bio-gas

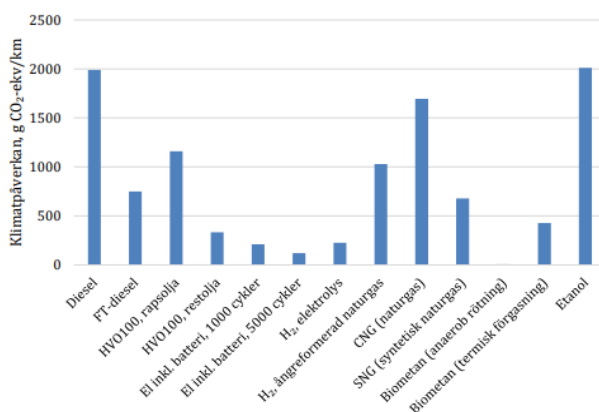
HEMAB har genom samverkansavtal med kommunerna i regionen ansvar för att ta hand om matavfallet och tillverka Bio-gas av detta. Bio-gas är enligt svenska lagar och synsätt ett hållbart drivmedel för framtiden.

I en uppsats på Linköpings universitet har Marcus Gustafsson gjort beräkningar (se figur nedan) som visar en jämförelse på utsläpp för olika drivmedel i ett livscykelerspektiv. Som jämförelse så släpper Bio-gas bussar ut 0,4% av vad en diesel driven buss gör.

Marcus Gustafsson
Linköpings universitet

marcus.gustafsson@liu.se
013-281291

Klimatpåverkan för buss i stadstrafik, g CO₂-ekv/km



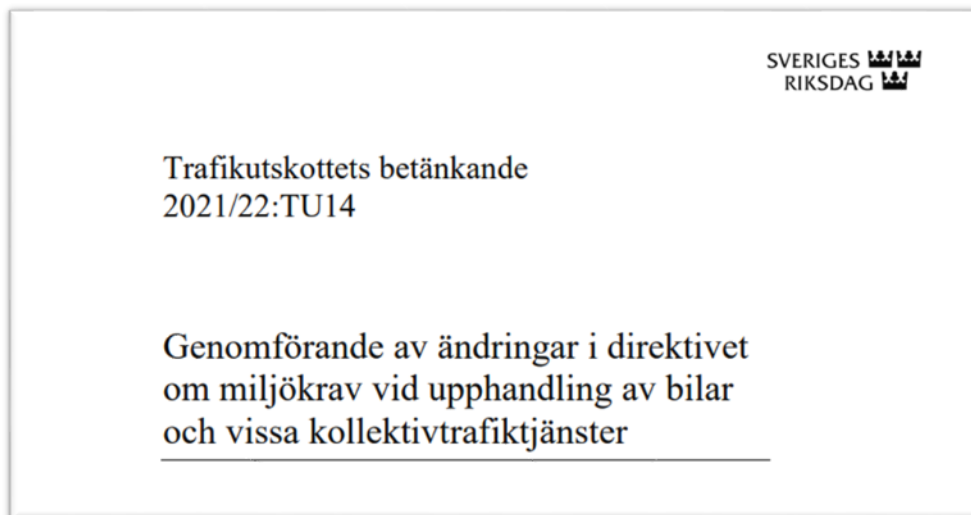
Siffrorna till figuren:

Drivmedel	1990	749	1159	333	211	120	226	1029	1695	679	8	428	2011
Diesel	100%	38%	58%	17%	11%	6%	11%	52%	85%	34%	0,4%	21%	101%

Figur Bio-gas miljöpåverkan

Miljöutmaningen

Vi har en utmaning i hur vi ska mäta miljöpåverkan. Från EU-håll drivs synsättet att vi ska mäta fordons miljöpåverkan vid avgasröret. I denna argumentation blir termen ”Emissions-fri” central. Denna term förekommer flitigt i det EU direktivet ”Clean Vehicles Directive”. Detta direktiv översätts till svensk lag via Trafikutskottets proposition 2021/22:TU14.



Figur Trafikutskottets betänkande

Det intressanta i denna proposition är att Sverige har en annan linje när det gäller hållbara transporter. Sveriges regering ser på hållbarhet utifrån ett livscykel-perspektiv. I bilderna nedan syns regeringens kommentar.

Propositionen

I propositionen anges att flera remissinstanser är kritiska till att kraven på rena fordon fokuserar på utsläppen från avgasröret och inte tar hänsyn till ett livscykelperspektiv hos fordon och drivmedel. Regeringen delar remissinstansernas uppfattning att hänsyn bör tas till den faktiska klimatpåverkan

som ett drivmedel har i ett livscykelperspektiv och att hållbara biodrivmedel är ett klimatmässigt bra alternativ i många upphandlingssituationer. Regeringen betonar att lagförslaget emellertid är ett genomförande av ett EU-direktiv där det inte finns möjlighet att ändra de definitioner av ett rent fordon som finns i direktivet. Regeringen påminner vidare om att kraven på rena fordon endast gäller en del av den totala upphandlingen av fordon och transporttjänster. Det kommer fortfarande att vara möjligt att upphandla t.ex. gasdrivna lätta fordon och bussar som använder HVO100.

Figur Sveriges ståndpunkt vad gäller mätmetod för hållbara transporter

Analys av nuvarande regionalt trafikförsörjningsprogram

I nuvarande version av regionalt trafikförsörjningsprogram så står termen ”Emissionsfria” och ”Nollemission” på väldigt många ställen. Se bild nedan.

6.1 Miljö & klimat

Beslut om mål för minskad miljö- och klimatpåverkan har fattats på global, nationell, regional och lokal nivå. Sverige har generellt en hög ambitionsnivå när det gäller att minska miljö- och klimatpåverkan. Tyvärr så går utvecklingen inte i linje med fastställda mål. Detta gäller inte minst transportsektorn. För att klara målen så krävs ytterligare åtgärder. Vi behöver ställa om till ett transportsystem med färre och effektivare transporter som i så stor utsträckning som möjligt genomförs med emissionsfria fordon. För persontransporter kan kollektivtrafiken utgöra en viktig del i denna omställning. Kollektiva resor är energi- och resurseffektivare än resor i egen bil. Effekten på utsläppen beror dels på andelen emissionsfria bussar men även på privatbilismens utveckling.

6.1.1 Fordon och drivmedel

Västernorrland har under ett antal år haft en helt fossilfri kollektivtrafik. Alla bussar och taxifordon körs på det förnybara drivmedlet HVO100. Vi har dessutom tre bussar och tre taxibilar som är elfordon men dessa utgör endast 1,5% av fordonsflottan. Persontrafik med tåg körs utslutande med grön el.

Målen för framtidens kollektivtrafik är att så stora delar av fordonsflottan som möjligt ska utgöras av nollemissionsfordon. Detta innebär elfordon som framdrivs av energibärande i form av batterier och/eller vätgas. Fordonsutvecklingen går snabbt så det är svårt att avgöra exakt hur stor del av flottan som 2027 kan utgöras av nollemissionsfordon men målet är satt till 75%.

28/36

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030
Huvuddokument (Remissversion)

De delar av fordonsflottan som inte är nollemissionsfordon ska fortsatt vara fossilfria. Det innebär att behovet av hållbarhetsklassat biodrivmedel kvarstår om än i mindre omfattning. Valet av drivmedel kommer att styras av flera faktorer så som hållbarhetsklassning, CO₂-utsläpp, fordonstillgång, drivmedelstillgång, tillgänglig infrastruktur samt ekonomi. Din Tur kommer att arbeta vidare med kravställen fram till kommande bussupphandling.

Oavsett val av drivmedel och energibärande så



Figur Emissionsfri / Nollemission är ofta förekommande termer

I nuvarande skrivning finns även ”emissionsfri” med som mätmetod för hållbarhet. Se figur nedan.



Hållbarhetsdimensionerna ska genomföra planeringen av kommande åren. På så sätt ska även kollektivtrafiken bidra till samtliga hållbarhetsdimensioner.

3.4.1 Ledord – ekologiskt

För att transportsektorn ska nå sitt mål om klimatneutralitet så behöver såväl resursnyttjande som utsläpp minimeras. Att resa kollektivt i en emissionsfri trafik är ett mycket bra sätt. Utformning av transportinfrastruktur och specifikt kollektivtrafikanläggningar kan göras på ett sätt som minskar påverkan på närmiljö och luftkvalitet.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan

Indikator:

- Andel emissionsfria buss- och taxifordon

Figur Hur hållbarhet ska mätas genom emissionsfrihet

Vi kan konstatera att i nuvarande form så har den regionala trafikförsörjningsplanen ett annat synsätt på hållbara transporter än vad Sverige som nation, Sveriges regering samt trafikutskottet har på hållbarhet.

Rekommendation

Hållbarhet är viktigt. Cirkulära hållbara flöden som ser till helheten är eftersträvansvärd. När det gäller Bio-gas som bränsle har vi just ett sådant långsiktigt hållbart, miljövänligt alternativ som vi i nuvarande skrivning av regionalt trafikförsörjningsprogram diskvalificerar genom att kortsiktigt mäta hållbarhet vid avgasröret på fordon.

Detta behöver vi ändra på.

Vi rekommenderar att ändra skrivningar som erkänner Bio-gas som långsiktigt hållbart bränsle alternativt samt uppdaterar definitionerna på hållbarhet så att de går i linje med vad resten av miljö-Sverige anser.

Vi vill ge Bio-gas en fördel som bränsle för våra lokala transporter då det är lokalt producerat, miljövänligt och långsiktigt hållbart.



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Remissversion 2022-08-15

Förord

Denna sida kommer att kompletteras med en inledande text skriven av kommunalförbundets ordförande Per Wahlberg.



Per Wahlberg
Ordförande

INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

1. Trafikförsörjningsprogrammet i ett sammanhang	4
1.1 Trafikförsörjningsprogrammets roll	4
1.2 Förhållande till övriga regionala strategier	5
1.3 Processen fram till Trafikförsörjningsprogrammet	5
2. Nuläge	6
2.1 Kollektivtrafikorganisationen	6
2.2 Kollektivtrafiken i Västernorrland	6
2.3 Resande	8
2.4 Länet Västernorrland	10
3. Mål för framtidens kollektivtrafik	11
3.1 Målmodell	11
3.2 Målområde - nöjd resenär	12
3.3 Målområde - växande region	13
3.4 Målområde - hållbart samhälle	14
3.5 Koppling till övriga mål	15
4. Nöjd resenär	17
4.1 Restyper	17
4.2 Resenärsgupper	18
4.3 Produktutbud	18
4.4 Kommunikation	19
4.5 Trygghet	20
5. Attraktiv region	22
5.1 Trafikering	22
5.2 Infrastruktur	25
5.3 Hela-resan-perspektivet	26
5.4 Regional utveckling	27
6. Hållbart samhälle	28
6.1 Miljö & klimat	28
6.2 Social samhällsnytta	29
6.3 Resursoptimering	31
7. Lagar och bestämmelser	32
7.1 Regional kollektivtrafikmyndighet	32
7.2 Allmän trafikplikt	32
7.3 Kommersiell trafik	33
7.4 Färdtjänst	33
7.5 Taxi	33
8. Ramförutsättningar och Genomförandeplan	34
8.1 Organisation i förändring	34
8.2 Vikten av samverkan	34
8.3 Struktur för planering och uppföljning	35
8.4 Analys	36
8.5 Beredskap	36
8.6 Ekonomi	36
8.7 Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet	37
9. Bilagor	38



1. TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET I ETT SAMMANHANG

”Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är en viktig del för den regionala utvecklingen i Västernorrland. Kollektivtrafiken tar inte bara människor från en punkt till en annan, den är även ett verktyg för att skapa ETT Västernorrland med fungerande arbets- och bostadsmarknad. Region Västernorrland har strategiska utvecklingsplaner för transportsystemet som helhet och Trafikförsörjningsprogrammets roll är att ge en tydlig inriktning med mål för kollektivtrafiken i Västernorrland.”

1.1 Trafikförsörjningsprogrammets roll

Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (nedan kallad Din Tur) enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram.

Trafikförsörjningsprogrammet syftar till att vara en politisk styrning av den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Västernorrland. Men syftet är även att beskriva bilden av vilken kollektivtrafik som invånaren i Västernorrland kan förvänta sig långsiktigt.

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för vad som behövs för att utveckla kollektivtrafiken så att den blir attraktiv men även behåller dagens resenärer samt attraherar nya. I programmet beskrivs mål med ledord som ställningstagande för kollektivtrafikens utveckling samt riktlinjer för utvecklingen fram till år 2030.

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet beskrivs under punkt 8 i detta dokument.

1.2 Förhållande till övriga regionala strategier

Regional Utvecklingsstrategi - RUS (2020)

Den regionala utvecklingsstrategin för Västernorrland 2020-2030 är den övergripande strategiska inriktningen för länets gemensamma utvecklingsarbete. RUS:en innehåller vision, mål och långsiktiga prioriteringar för åren 2020-2030 och länkar också ihop andra regionala strategier i ett större sammanhang. Region Västernorrland är ansvarig för RUS:en.

Regional energi- och klimatstrategi (2019)

Länstyrelsen Västernorrland har under 2018 och 2019 tagit fram denna områdesstrategi som hanterar utmaningar och möjligheter inom områden där Västernorrland bör fokusera sina ansträngningar i omställningen till ett klimatsmart samhälle.

Regional Tågstrategi (2022)

En ny tågstrategi för Norra Sverige tas under 2022 fram av Norrtåg AB. Strategin hanterar potential, behov och utmaningar för tågets utveckling fram till 2040 och ska ligga till grund för kommande tågupphandling.

1.3 Processen fram till Trafikförsörjningsprogrammet

I november 2021 inleddes ett arbete att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Arbetet har letts av Din Tur men involverat många personer och organisationer. En stor mängd dialoger, workshops och samråd har genomförts under perioden november 2021- juni 2022.

Parallellt med denna process så har även en process att ta fram en ny förbundsordning för kommunalförbundet genomförts, även denna under ledning av Din Tur. De bägge processerna har samordnats då de har många gemensamma beröringspunkter. Processen och dess deltagare beskrivs i *bilaga 7 - processbeskrivning*.





2. NULÄGE

“Västernorrland är ett vackert landsbygdsland beläget mitt i Sverige. Länet är rikt på naturresurser så som skog och hållbar energiproduktion. Länet har också flera utmaningar så som underutvecklad transportinfrastruktur, minskande och åldrande befolkning samt kompetensförsörjningsbrist. En förändring är dock på gång. Flera nya etableringar har startats eller planeras kommande år. Som en följd av detta så planeras och byggs nya bostäder. Satsningar på transportinfrastruktur är stora men skulle behöva vara ännu större. Länet har en stor potential i omställningen till det nya hållbara samhället”

2.1 Kollektivtrafikorganisationen

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län är länets regionala kollektivtrafikmyndighet (i detta dokument förkortad till *trafikhuvudmannen* eller *Din Tur*).

Medlemmar i Din Tur är länets samtliga kommuner och Region Västernorrland. Din Tur bedriver ingen kollektivtrafik i egen regi. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av Din Tur under varumärket med samma namn eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg. I länet består transportsystemet av busstrafik, tågtrafik, särskilda persontransporter samt kommersiell trafik. Alla delar är viktiga för att uppnå ett utvecklat och sammanhållet transportsystem som ger fullgod service åt länets samtliga medborgare.

2.2 Kollektivtrafiken i Västernorrland

Den linjelagda kollektivtrafiken i Västernorrland består av linjelagd trafik med buss och tåg, beställningstrafik med taxi, kommersiell trafik med buss och tåg samt särskilda persontransporter. Geografisk tillgänglighet och utbud skiljer sig åt mycket mellan olika delar av länet. Mer information återfinns i *bilaga 3 - trafikplan*.

2.2.1 Tågtrafik

Järnvägsbanorna i Västernorrland trafikeras av både regionaltåg, fjärrtåg och godståg. Den regionala persontrafiken bedrivs på sträckorna Storlien-Östersund-Sundsvall, Umeå-Sundsvall av Norrtåg samt på sträckan Gävle-Sundsvall av X-trafik. Med fjärrtågen som SJ bedriver ges åtkomst till hela landet och vidare ut i Europa.

Bilden till höger visar banor med persontrafik i svart samt övriga banor i grått. Resecentrum utgörs av gula cirklar medan övriga stationer är vita cirklar.

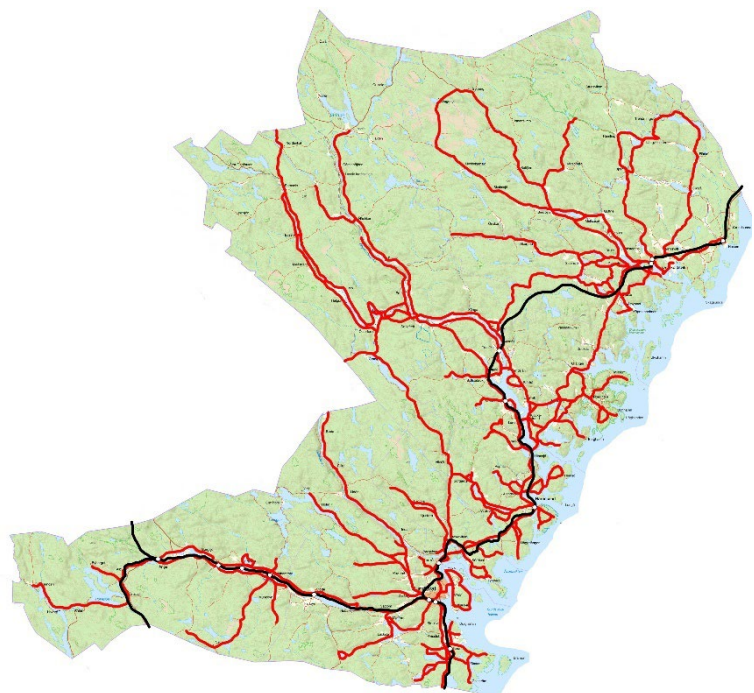


2.2.2 Busstrafik

I länet finns i nuläget 135 busslinjer. Dessa är fördelade enligt:

- Regiontrafik - linjer mellan kommuner - totalt åtta linjer
- Landsbygdstrafik - trafik inom kommunen utanför tätort - totalt 93 linjer
- Stadstrafik - trafik inom tätort i fyra kommuner - totalt 34 linjer

Dessutom finns interregional trafik med busslinjerna 30, 39 och 40 till Jämtland samt med linje 29 till Gävleborg. Linje 29 drivs av X-trafik.



Kartan visar all linjelagd trafik i Västernorrland. Röda streck är busslinjer.

2.2.3 Anropsstyrd kollektivtrafik

I Region Västernorrland finns även ett stort antal kompletterande linjer (111 stycken) som ska säkerställa att invånare som bor i glesare miljöer och utanför större stråk får ett busutbud av kollektivtrafik. Kompletteringstrafiken behöver beställas via telefon, minst 2 timmar innan turens starttid, för att det ska vara möjligt att resa. Kompletteringstrafiken trafikeras huvudsakligen av taxi. I nuläget kan inte en gemensam biljett köpas för en resa där byte mellan taxi och buss sker. Kompletteringstrafiken marknadsförs i väldigt liten utsträckning och resandet är därför mycket lågt.

2.2.4 Särskilda persontransporter

Den särskilda persontrafiken omfattas av färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor, skolskjuts samt övriga kommunresor som resor till och från daglig verksamhet. Den särskilda persontrafiken är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer med särskilda behov. Även sjukresor erbjuds för i de fall personer som inte kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken i samband med ett besök hos en vårdinrättning.

Mer information finns under punkt 7.3 i detta dokument samt i *bilaga 5 - Färdtjänst och Riksfärdtjänst*.

2.2.5 Kommersiell trafik

Kommersiell busstrafik finns idag på sträckorna Umeå-Stockholm samt Sollefteå-Stockholm. Trafiken utförs av Byberg och Nordin AB. Din Tur samarbetar med bolaget gällande tidtabeller och biljettsamverkan.

Kommersiell tågtrafik bedrivs av SJ på sträckan Stockholm-Umeå. Även här finns viss biljettsamverkan.

2.3 Resande

2.3.1 Resmönster inom länet

Resmönstren i Västernorrland följer i stort befolkningsunderlaget och de större målpunkterna. En stor del av resandet sker kring Sundsvallsregionen och längs kusten.

Enligt den resvaneundersökning som gjordes i länet 2019 så är:

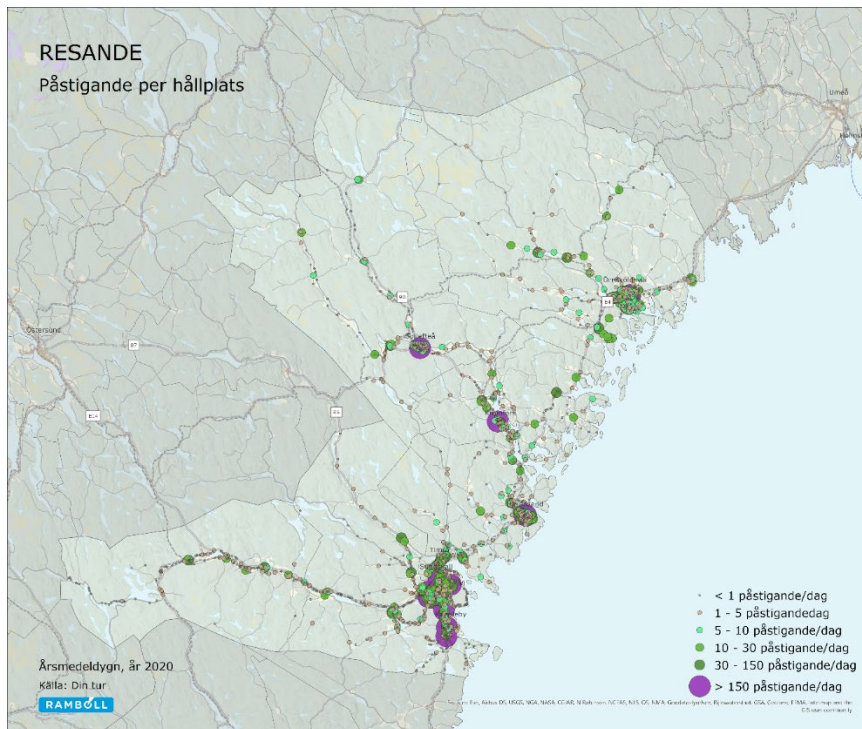
- 91% av respondenterna regelbundna bilresenärer
- 29% av respondenterna regelbundna kollektivtrafikresenärer
- Arbetspendlingen den enskilt största reseanledningen (29%)

Det är främst i de större städerna som en liten större andel av resorna sker med kollektivtrafik, gång eller cykel.

2.3.2 Resande med kollektivtrafiken

I Västernorrland genomfördes 2019 11,2 miljoner resor med Din Tur och Norrtåg. Det motsvarar drygt 30 000 resor per dag eller 46 resor per invånare och år. Drygt 95% av resorna gjordes med buss och övriga 5% med tåg.

Resandet har påverkats kraftigt av pandemin. Det kollektiva resandet var 2021 38% lägre än 2019. Under första halvåret 2022 har dock det kollektiva resandet ökat igen och ligger i juni 2022 cirka 15% lägre än 2019.



Bilden visar påstigande per hållplats och ger en fingervisning om var i länet det kollektiva resandet sker. En majoritet av resorna sker i Sundsvallsregionen. Resandet i övrigt sker längs kusten, mellan kommunhuvudorterna samt i länets älvdalar.

2.3.3 Marknadsandel

Kollektivtrafikresornas andel av det totala motoriserade resandet var år 2021 8%. Detta är en minskning från 2019 då andelen låg på 12%. Riksnittet ligger på 20% men dras kraftigt upp av Region Stockholm som har en marknadsandel på 40%.

2.3.4 Större målpunkter

Inom Västernorrland så utgör kommunhuvudorterna viktiga målpunkter. Sundsvallsregionen är den största arbetsmarknadsregionen med många små och stora arbetsgivare. Även länets tre sjukhus i Sollefteå, Örnsköldsvik och Sundsvall är viktiga målpunkter både som arbetsplatser såväl som välfärdsservice.

Norr om Sundsvall ligger Birsta handelsområde som är en av Norrlands största målpunkter för såväl närboende som långväga besökare.

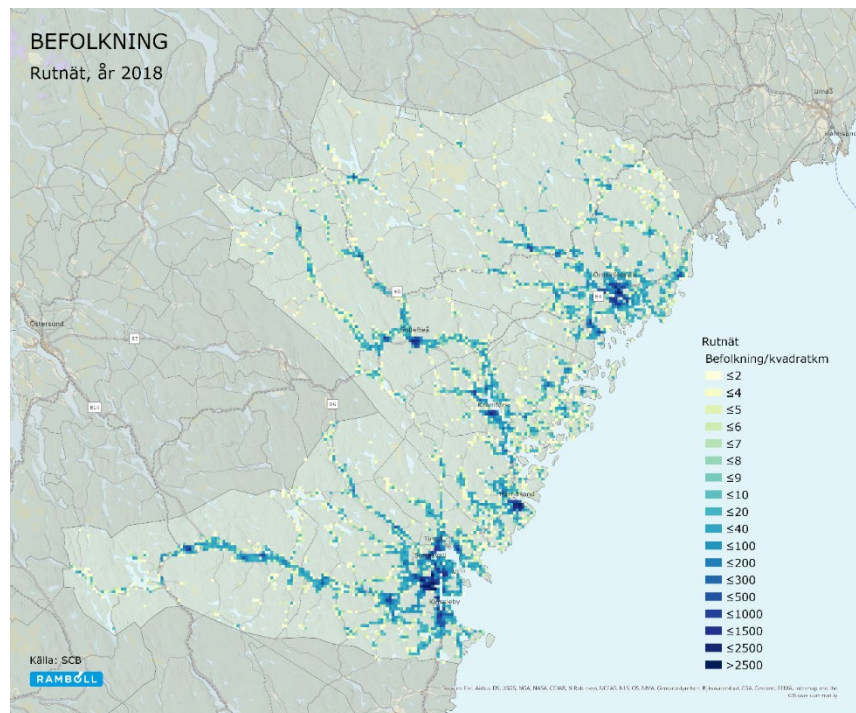
En målpunkt som växer sig allt större är Destination Höga Kusten som lockar många besökare framför allt under sommarsäsongen.

Utanför länet så är Umeå en viktig målpunkt för arbets- och studiependling men även som ort för norra Sveriges regionsjukhus. En annan viktig målpunkt är Stockholm utifrån tjänsteresor men även fritidsresor och som nod för resor vidare ut i världen.

2.4 Länet Västernorrland

2.4.1 Invånare

I Västernorrland bor det ca 250 000 invånare. Flest bor i Sundsvalls kommun följt av Örnsköldsviks kommun. Befolkningskoncentrationen finns tydligt längs E4an och järnvägen vid kusten. Inåt landet finns befolkningskoncentrationer i länets flera älvdalar. Under 2000-talet så har de flesta kommuner minskat sin befolkning. Undantaget är Sundsvall vars befolkning har ökat om än marginellt.



2.4.2 Arbetsmarknad

Historiskt så har Västernorrland varit ett industrilän framför allt inom skogsindustrin. Många industrier finns kvar och nya investeringar görs. Dessa industrier kräver dock allt färre anställda och de senaste decennierna så har nya branscher vuxit sig stora. Bank-IT-försäkring är ett kluster som vuxit sig stort framför allt i Sundsvallsregionen. Besöksnäringen har flerdubblat sin omsättning på 2000-talet och här är det främst Höga Kustenområdet som går i täten. Även försvaret bidrar dels genom en nyetablering av regementet i Sollefteå men även genom stora leverantörer av försvarsmaterial i Örnsköldsvik.

I och med pandemin så har många yrkesgrupper fått möjlighet att i olika omfattning arbeta på distans. Detta medför att behovet av resor minskar i omfattning men skapar samtidigt möjligheter för fler att bosätta sig i länets alla delar.

2.4.3 Framtida utveckling

Västernorrland har god tillgång på naturresurser i form av skog och energi. Distributionsnätet för elektricitet är bättre än i södra Sverige. Transportinfrastrukturen byggs ut för att öka kapaciteten för godstrafik på järnväg och via sjöfart. Allt detta är egenskaper som gör att flera nya företagsetableringar gjorts och planeras i länet. Etableringarna sker på olika ställen även i de mindre kommunerna.

Förutsatt att alla planerade investeringar blir av så kommer behovet av arbetskraft och kompetens att vara stort och kräva inflyttning/inpendling. Planering av nya bostadsområden pågår på flera håll. Kollektivtrafiken kommer att behöva anpassas för dessa tillkommande behov.

3. MÅL FÖR FRAMTIDENS KOLLEKTIVTRAFIK

“Målet för 2030 är att kollektivtrafiken i Västernorrland har utvecklats till ett system för kombinerad mobilitet. I samverkan med andra aktörer erbjuder Din Tur ett modernt och behovsanpassat utbud som lockar en större andel än idag att välja kollektivtrafiken framför andra resesätt. Länets positiva utveckling medför att kollektivtrafikutbudet är bättre än 2022 och fortsatta satsningar på järnvägsbanorna möjliggör snabbare och längre resor”

3.1 Målmodell

Trafikförsörjningsprogrammets nya målmodell innehåller en vision, tre stycken målområden och nio stycken ledord/mål. Inriktningen i arbetet att ta fram målmodellen har varit att kombinera bred omfattning med få och kommunicerbara mål.



Bilden ovan visar trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

Vision

Tillsammans reser vi smartare - visionen fångar det fundamentala i varför fler borde välja kollektivt resande.

Målområden

- Nöjd resenär
- Växande region
- Hållbart samhälle

De tre målområdena ska fånga upp den breda uppgift som kollektivtrafiken har i samhället och de olika perspektiv som finns från individnivå upp till övergripande samhällsnivå.

Leddord - mål

Varje målområde har tre leddord som anger fokuset i målområdet. Varje leddord är formulerat i ett mål. Totalt så har målmodellen nio leddord med tillhörande mål. Målen är allmänt hållna och kan inte mätas. Därför så har varje målområde specifika indikatorer som ligger till grund för uppföljningen av målen och målområdena.

Bilden nedan visar samtliga ledord och mål i målmodellen.

Tillsammans reser vi smartare!	 Nöjd resenär	Enkelt	<i>Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper</i>
		Tryggt	<i>Alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken</i>
		Attraktivt	<i>Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor</i>
	 Växande region	Konkurrenskraftigt	<i>Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen</i>
		Sammanhållet	<i>Kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål</i>
		Utvecklande	<i>Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling</i>
	 Hållbart samhälle	Ekologiskt	<i>Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- & klimatpåverkan</i>
		Socialt	<i>Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgupper</i>
		Ekonomiskt	<i>Resurseffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus</i>

Indikatorer

Varje målområde har 2-5 indikatorer som är mätbara och som ska följas upp kontinuerligt. En mer omfattande beskrivning av indikatorerna finns i *bilaga 6 - indikatorer*.



3.2 Målområde - nöjd resenär

Kollektivtrafikens främsta fokus är att få fler och nöjdare resenärer. För att detta ska vara möjligt så måste länet erbjuda en kollektivtrafik som är trygg, pålitlig, enkel att förstå, har bra komfort, går när resenärer behöver resa samt kan konkurrera tidsmässigt och ekonomiskt med bilen. Det är även viktigt med ett relevant produktutbud och ett bra bemötande. Alla dessa faktorer fångar programmet upp med ledorden enkelt, tryggt och attraktivt.

3.2.1 Ledord – enkelt

Kollektivtrafiken ska vara anpassad för alla resenärsgupper. Det ska finnas en god geografisk och fysisk tillgänglighet. Informationen ska vara tydlig, aktuell och lättillgänglig. Trafikupplägg och produktutbud ska vara lätt att förstå. På så sätt vågar fler använda kollektivtrafiken för sina resor.

Mål:

- Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper

Indikator:

- Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken
- Betyg på beställning av senaste sjuk- / färdtjänstresa

3.2.2 Ledord - tryggt

Kollektivtrafikresenärer ska känna sig trygga i kollektivtrafiken. Trygga miljöer i fordonen och på hållplatser, bra bemötande av förare och kundtjänst, trafik som kommer fram i tid samt bra information om och hantering av störningar skapar trygghet.

Mål:

- Alla resenärer ska känna sig trygga att resa med kollektivtrafiken

Indikatorer:

- Det känns tryggt att resa
- Jag kan lita på att jag kommer fram i tid
- Trygghetsbetyg på senaste resan sjuk- / färdtjänstresa
- Tidhållning hämtning resp. lämning senaste sjuk- / färdtjänstresa

Det ska vara enkelt, pålitligt och tryggt att åka med kollektivtrafiken. Resenärerna erbjuds en kollektivtrafik med god komfort, dvs. både välutformade fordon och hållplatser.

3.2.3 Ledord - attraktivt

En attraktiv kollektivtrafik bidrar till nöjda resenärer. Attraktivitet uppnås genom ett relevant trafikutbud som är prisvärt och pålitligt.

Mål:

- Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor

Indikatorer:

- Hur nöjd är du med din senaste resa
- Det är prisvärt att resa
- Nöjd-kund-index NKI
- Antal kollektivtrafikresor
- Kollektivtrafikens andel av det totala motoriserade resandet



3.3 Målområde - växande region

Västernorrland är en region med stor utvecklingspotential i den hållbara samhällsomställning som pågår. Länet har bra förutsättningar för arbetsplatsetableringar och för en god livsmiljö. Ett hållbart transportsystem är en viktig grundsten i samhällsförändringen och rätt utformad kan kollektivtrafiken bidra till att länet utvecklas och får en hållbar omställning.

3.3.1 Ledord – konkurrenskraftigt

I ett län med hög andel bilresenärer så är det viktigt att skapa en kollektivtrafik som upplevs som ett lika bra eller bättre alternativ än bilen. Bra trafikutbud, attraktiv prissättning och bra restider är viktiga parametrar att arbeta med.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen

Indikatorer:

- Restidskvot för linjelagd trafik
- Restidsmål för specifika relationer
- Det finns fördelar att åka kollektivt jämfört med bilen
- Avgångstiderna passar mina behov
- Helhetsbetyg på senaste sjuk- / färdtjänstresa

3.3.2 Ledord – sammanhållet

För att fler ska vilja välja kollektivtrafiken så behöver den anpassas att i större utsträckning erbjuda lösningar för hela resan. Kompletterande transporttjänster, funktionella bytespunkter samt anpassning av byten mellan linjer och trafikslag är viktiga parametrar.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska erbjuda ett sömlöst resande från start till mål

Indikator:

- Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör

3.3.3 Ledord – utvecklande

Ett län i utveckling behöver kunna erbjuda attraktiva och hållbara sätt att resa. Med nya arbetsupplägg finns det stor potential i att bo på en ort och arbeta i en annan. Länets aktörer ska i samverkan med Din Tur anpassa kollektivtrafiken utifrån etableringar och annan utveckling i länet.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling

Indikatorer:

- Andel av invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafiken till närmaste kommunhuvudort
- Andel av invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafiken till regionhuvudort



3.4 Målområde - hållbart samhälle

Kollektivtrafiken ska bidra till samhällets hållbarhetsomställning. De tre hållbarhetsdimensionerna ska genomsyra planeringen av kollektivtrafiken. På så sätt ska även kollektivtrafiken bidra till samtliga hållbarhetsdimensioner.

3.4.1 Ledord – ekologiskt

För att transportsektorn ska nås sitt mål om klimatneutralitet så behöver såväl resursnyttjande som utsläpp minimeras. Att resa kollektivt i en emissionsfri trafik är ett mycket bra sätt. Utformning av transportinfrastruktur och specifikt kollektivtrafikanläggningar kan göras på ett sätt som minskar påverkan på närmiljö och luftkvalitet.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan

Indikator:

- Andel emissionsfria buss- och taxifordon

3.4.2 Ledord – socialt

Kollektivtrafiken kan rätt utformad bidra till ett mer jämlikt och mindre diskriminerande samhälle. Grupper som av olika orsaker inte kan nyttja alla transportsätt kan med kollektivtrafiken få tillgång till arbetsmarknaden, samhällsservice och en rikare fritid.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgupper

Indikatorer:

- Andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser +20 påstigande

3.4.3 Ledord - ekonomiskt

Kollektivtrafiken ska planeras och analyseras kontinuerligt i syfte att säkerställa att de ekonomiska medlen används så resurseffektivt som möjligt.

Mål:

- Resurseffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus

Indikatorer:

- Kostnadstäckningsgrad i allmän kollektivtrafik
- Energiåtgång per personkilometer i kollektivtrafiken

3.5 Koppling till övriga mål

Trafikförsörjningsprogrammet och dess mål bygger på de övergripande mål som finns på regional, nationell och internationell nivå.

3.5.1 Globala hållbarhetsmålen – Agenda 2030

Alla strategiska dokument bör utgå ifrån Agenda 2030 och de 17 globala målen för hållbar utveckling. Dessa är fastställda av FN för att världens länder gemensamt ska klara av den hållbara samhällsomställningen.

Kollektivtrafiken har mer eller mindre påverkan på flera av de 17 målen. Kollektivt resande bidrar till ökad folkhälsa och minskad miljö- och klimatpåverkan. Kollektivtrafiken kan bidra till ett mer jämställt, jämlikt och tryggt samhälle. Kollektivtrafiken är även ett viktigt verktyg i byggandet av hållbara samhällen samt för att minska effekter av transporter och konsumtion.



3.5.2 Nationella mål

Sverige har övergripande transportpolitiska mål som syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De transportpolitiska målen delas upp i funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet

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

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

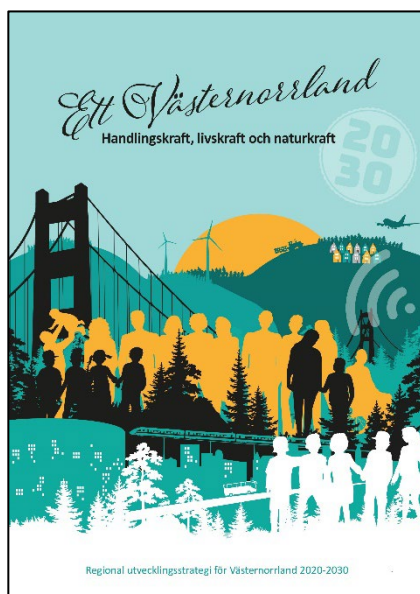
Kollektivtrafiken kan bidra till grundläggande tillgänglighet samt användbarhet. Kollektivtrafiken kan även bidra till ett mer jämställt transportsystem. Kollektivtrafiken kan rätt utformad bidra till en säkrare trafikmiljö samt till minskad miljöpåverkan.

3.5.3 Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

Västernorrlands befintliga RUS togs fram 2020. Den innehåller många delar och flera berör möjligheten att transportera sig. I RUS:ens prioriteringar återfinns bland annat följande:

- Växande region med attraktiva, livskraftiga städer och landsbygder
- Ett funktionellt och sammanhållet system för hållbart resande
- Ökad upplevd närhet till omvärlden oavsett om den är fysisk eller digital

Kollektivtrafiken är en nyckel för de två översta prioriteringarna och en viktig pusselbit för den tredje. Trafikförsörjningsprogrammets mål ligger i linje med dessa prioriteringar.





4. NÖJD RESENÄR

“Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland är trygg, pålitlig, enkel att förstå, har bra komfort, går när resenärer behöver resa samt kan konkurrera tidsmässigt och ekonomiskt med bilen. Den har ett relevant produktutbud och bemöter alla resenärer på ett bra sätt. Allt detta har uppnåtts genom ett kundfokuserat brett arbete i samverkan med andra aktörer och organisationer.”

4.1 Restyper

Kollektivtrafiken kan tillgodose många olika resbehov förutsatt att den är välplanerad och bra resurssatt. Ofta så förekommer målkonflikter mellan olika resbehov och i dessa fall så ska DinTur verka för den bästa trafiklösningen utifrån givna förutsättningar.

Restyper:

- Arbets- och studiependling
- Skolresor
- Fritidsresor
- Serviceresor

I Västernorrland så är ambitionen att så stor andel som möjligt av länets kollektivtrafik ska kunna erbjuda möjligheter till arbetspendling. På landsbygden där turutbudet är lägre så har dock skolresandet en hög prioritering. Fritidsresor och serviceresor är lägre prioriterade men bör även de så långt som möjligt kunna erbjudas inom kollektivtrafiken.

4.2 Resenärsgupper

Kollektivtrafiken har många olika resenärsgupper för vilka hänsyn behöver tas vid planering och genomförande. Anpassning ska göras av fordon, infrastruktur och information men även av trafik- och produktutbud.

Identifierade resenärsgupper:

- Barn
- Ungdomar
- Vuxna
- Seniorer
- Personer med funktionsnedsättning
- Besökare - turister och affärsresenärer

Din Tur ska genom ett utvecklat marknadsarbete göra en plan för respektive målgrupp som ligger till grund för framtida trafik- och verksamhetsutveckling.

4.3 Produktutbud

4.3.1 Biljetter, zon- och prissättning

För att attrahera nya resenärer till kollektivtrafiken är det viktigt att erbjuda ett enkelt och attraktivt produktutbud som även är anpassat utifrån olika restyper och resenärsgupper.

Västernorrland har idag 371 biljettzoner. Dessa ska ersättas av ett nytt upplägg med ett fåtal zoner enligt samma modell som exempelvis Gävleborg och Blekinge har. Färre zoner förenklar biljettsystemet och gör det enklare att göra ändringar i produktutbudet.

Produktutbudet ska vara enhetligt i hela länet. Produktutbudet ska anpassas så det passar alla restyper och resenärsgupper. Subventionering av vissa resenärsgupper kommer fortsatt att finnas men bör vara på samma nivå i hela länet.

Prissättning av produkter ska anpassas så att upplägget styr från enkelresor till regelbundet resande. Prissättningen ska ligga på en nivå så kollektivtrafiken upplevs attraktiv av resenären.

Nya sätt att betala för sin resa ska utredas och testas exempelvis capping och prenumeration.

Alla framtida resprodukter ska kunna köpas i Din Turs mobilapp och även i andra aktörers mobilappar. Alternativa köpkanaler ska erbjudas de som inte kan eller vill använda mobilapp.



4.3.2 Biljettsamverkan

I framtiden ska Din Turs kunder erbjudas så många resmöjligheter som möjligt. För att åstadkomma detta är samverkan med andra aktörer viktiga. Samverkan ska ske såväl med andra trafikmyndigheter som med privata aktörer. Samverkan kan även omfatta andra tjänster än persontransporter om dessa anses gynna kollektivtrafikens utveckling.

4.4 Kommunikation

4.4.1 Varumärket DinTur

DinTur ska vara ett varumärke som regionens invånare känner till och som de har en positiv inställning till. Alla som arbetar i kollektivtrafiksystemet ska känna en stolthet att bära varumärket Din Tur.



Din Tur ska förstärka sin kompetens inom marknadsområdet och utifrån det utveckla befintlig varumärkesstrategi. Med utgångspunkt i strategin ska DinTur, i samverkan med berörda parter, arbeta för att stärka varumärket eftersom marknadsföring är en viktig del i arbetet mot ett ökat kollektivt resande och fler kunder. Igenkännbarhet är viktigt och ska genomsyra allt som kopplas till verksamheten så som fordon, infrastruktur, personal och information. Varumärket ska stärkas löpande och särskilt kopplat till kommande upphandlingar.

4.4.2 Marknadsföring

Din Tur marknadsför idag tjänster och erbjudanden genom egna kanaler så som webbsida, mobilapp och sociala medier. Marknadsföring sker även i externa kanaler så som digitala och tryckta tidningar, annonser i sociala medier, information på och i bussar samt i kollektivtrafikens infrastruktur.

Marknadsföringsupplägget ska under programperioden succesivt utvecklas utifrån den reviderade varumärkesstrategin.

4.4.3 Resenärsinformation

Resenärsinformation omfattar huvudsakligen information om linjenät, trafikutbud, produktutbud, tillgänglighetsnivå, störningar och kundtjänst.

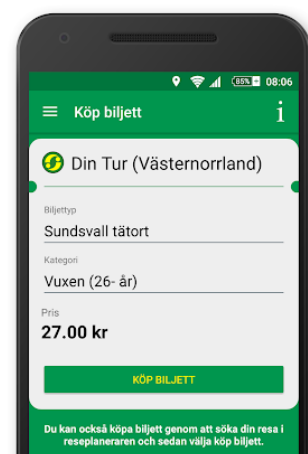
Informationen ska tillgängliggöras i Din Turs app, på webbsidan samt via kundtjänst. Utvalda delar av informationen ska därutöver finnas i fordon och på hållplatser. Genom samverkan så ska informationen även tillgängliggöras i andra aktörers kanaler.

4.4.4 Den pågående digitaliseringen

Digitaliseringen pågår ständigt och samhället har övergått nästan uteslutande till digitala tjänster. Digitaliseringen innebär stora möjligheter att dela information, skapa personliga erbjudanden och produkter samt att kunna utveckla tjänsteutbudet. En annan fördel är möjligheten att uppdatera information snabbt eller till och med i realtid. En viktig aspekt är dock att utvecklingen sker med användaren i fokus och utifrån lagstadgade tillgänglighetsdirektiv.

Det finns och kommer fortsatt att finnas vissa grupper som inte kan använda de digitala tjänsterna. Det är därför viktigt att kunna erbjuda alternativa sätt att ta till sig information så som tryckt information samt kundservice.

Köp biljett
direkt i appen



4.5 Trygghet

Trygghetsfaktorn är ofta en faktor som resenärer lyfter i resvaneundersökningar och andra nöjdhetsmätningar. Att arbeta med trygghetshöjande insatser är därför en viktig del i att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och höja kundnöjdheten.

4.5.1 Bemötande

I en värld där en allt större del av vardagens tjänster erbjuds och hanteras digitalt så är det mänskliga mötet en viktig kompletterande trygghetsfaktor.

Ett vänligt och korrekt bemötande skapar trygghet. I kollektivtrafiken så möts resenärer av bussförare, kundvärdar, tågvärdar, försäljningspersonal och kundtjänst. Samtliga dessa funktioner behöver utbildas i bemötande utifrån en gemensam värdegrund. Detta är något som Din Tur ska ta ansvar för och arbeta med under programperioden.

Det är också viktigt att utforma kollektivtrafikens infrastruktur så den knyter an till stråk där människor rör sig. Detta skapar trygghet och möjliggör för personer som behöver hjälp att kunna få det även av personer som inte för tillfället reser med kollektivtrafiken.

4.5.2 Kundtjänst-kundcenter

Din Turs kundtjänst fyller ett viktigt syfte som mänsklig kontakt mot resenärerna. Kundtjänst ska därför arbeta för att ha ett gott bemötande mot kunderna och dess olika behov.



Din Tur kundcenter koordinerar både anropsstyrd trafik och särskilda persontransporter. Framför allt särskilda persontransporter nyttjas av personer med särskilda behov vilket ökar kraven på ett korrekt och vänligt bemötande.

4.5.3 Punktlighet

Att komma fram i tid är en av de viktigaste aspekterna för att få fler att resa kollektivt. Punktligheten i Västernorrlands kollektivtrafik är mycket hög, bättre än genomsnittet i Sverige. Trots detta är punktlighet en källa till oro. Detta beror troligen på bristen i realtidsinformation som skapar osäkerhet och bidrar till att den upplevda punktligheten är sämre än den faktiska punktligheten.

Västernorrland behöver implementera ett fungerande realtidssystem i alla informationskanaler för att öka den upplevda punktligheten.

Genom en god trafikplanering avseende körtider och byten så minimeras risken för förseningar. Förseningar kan ändå uppstå exempelvis på grund av fordonsfel, förarmsstag, vägarbeten eller olyckor. Din Tur ska kontinuerligt följa upp och hantera förseningar i trafiken. Din Tur ska även tillsammans med berörda väghållare verka för att framkomlighetsfrämjande åtgärder för bussar byggs där det finns problem.

4.5.4 Rätt utformade hållplatser och fordon

Att hållplatser och fordon är utformade på rätt sätt är av stor vikt. Hållplatser bör utformas enligt gällande hållplatshandbok där utrustning som belysning i kombination med fri sikt med bra utsikt till intilliggande fastigheter/tomter samt tillräckligt stor plattform är av extra vikt ur säkerhets- och trygghetsperspektiv.

Även utformning av fordon är viktigt. Aspekter som att föraren kan överblicka hela fordonet i kombination med övervakningskameror ökar tryggheten och säkerheten för såväl förare som resenärer.



Bild: Typexempel på hållplats med god sikt.



5. ATTRAKTIV REGION

”Kollektivtrafiken är en grundläggande del av en attraktiv region och hållbar samhällsutveckling. Den ska skapa ökad tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens alla invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Region Västernorrland ska vara en förebild i arbetet med regional kollektivtrafik och konstant arbeta för att förbättra människors rörelsemöjligheter – på ett så hållbart sätt som möjligt.”

5.1 Trafikering

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska formas om utifrån ny modell med principer, trafiktyper och utbudsnivåer. Syftet är att tillskapa ett jämlikt, attraktivt och behovsstyrt upplägg som ökar det kollektiva resandet. Mer information om detta upplägg återfinns i *bilaga 3 - trafikplan*.

5.1.1 Trafikeringsprinciper

Enligt förslaget till ny förbundsordning så ska kollektivtrafiken i Västernorrlands län bygga på sex principer och dessa är:

- Behovsstyrt - trafiken dimensioneras utifrån befolkningsunderlag, servicepunkter samt andra större målpunkter
- Jämlikt - orter av samma storlek ska ha likvärdigt kollektivtrafikutbud oavsett var de ligger i länet
- Strukturerat - utbudet ska beskrivas i trafikslag och utbudsnivåer
- Modernt - kollektivtrafiken ska moderniseras genom digitalisering, innovation samt nya fordons- och trafikeringsupplägg (exempelvis anropsstyrd närtrafik på landsbygden)
- Effektivt - Kollektivtrafiksystemet ska så långt som möjligt utformas för att kunna maximera samordningen av olika resebehov och målgrupper inom såväl allmän kollektivtrafik som särskilda persontransporter
- Utbyggbart - enskild medlem kan utöver omfattningen av det gemensamma kollektivtrafiksystemet köpa till billigare eller mer omfattande trafik så länge upplägget är förenligt med gällande trafikförsörjningsprogram

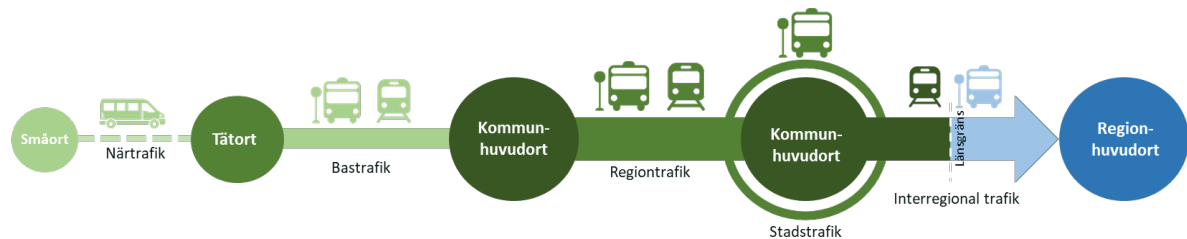
Befolkningsunderlag utgår ifrån ortsstorlekar men anpassas utifrån faktisk befolkningsstruktur. I Västernorrland är det vanligt att flera mindre byar ligger på rad i en dalgång. Vid sådana tillfällen så ska dalgångens totala befolkning ligga till grund för bedömningen av trafiknivå.

Ovanstående principer ska ligga till grund för all trafikplanering i Västernorrlands län.

5.1.2 Trafikslag och utbudsnivåer

Allmän kollektivtrafik i Västernorrland ska byggas utifrån fem trafikslag:

- Interregional trafik - trafik till angränsande län
- Regiontrafik - trafik mellan kommuner/kommunhuvudorter
- Bastrafik - trafik in mot kommunhuvudort samt mellan tätorter
- Närtrafik - anropsstyrd trafik på landsbygd
- Stadstrafik - trafik i stadsområden



För samtliga trafikslag ska det finnas olika utbudsnivåer. Dessa ska fastställas de kommande åren kopplat till omställningen till en ny kostnadsfördelningsmodell. Exempel på nivåer återfinns i *bilaga 3 - trafikplan*.

5.1.3 Tågtrafik

Tåget utgör i framtiden en än mer viktig stomme i kollektivtrafiken. När järnvägsbanorna succesivt förbättras så kan fler och snabbare tåg bidra till att fler väljer att resa kollektivt. Kortare restider med tåg innebär att länet allt mer kan räknas som en samlad arbetsmarknadsregion.

Viktiga utvecklingsområden för Västernorrlands län är:

- Dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Härnösand
- Fortsatta satsningar på Mittbanan för ökad kapacitet och hastighet
- Tillskapa tågtrafik till Sollefteå

Utvecklingen av tågtrafikeringen i norra Sverige hanteras av Norrtåg AB. Under 2022-2023 pågår arbetet med att ta fram en tågstrategi som ska ligga till grund för trafikutveckling och kommande tågupphandling. Din Tur medverkar i arbetet med tågstrategin. Vår utgångspunkt är att åstadkomma ett så bra kollektivtrafikupplägg som möjligt inom ramen för länets praktiska och finansiella förutsättningar.

5.1.4 Busstrafik

Den kommande programperioden så kommer busstrafiken fortsatt vara den viktigaste delen i länets kollektivtrafiksystem sett till antal resenärer.

I och med det nya principtrafikutbudet samt de förbättringar som föreslås gällande bland annat fordon, information, biljettupplägg och tillgänglighet så kommer busstrafiken att öka sin attraktivitet för såväl invånare som besökare.

Busstrafiken ska generellt göras snabbare. Rätare linjedragning, översyn av hållplatser samt framkomlighetsåtgärder i tätorter ska genomföras för att öka busstrafikens attraktivitet. Utträtning av linjesträckning kan leda till minskad geografisk täckning. Detta behov ska då lösas genom anslutande trafik samt väl utvecklade bytespunkter.

Busstrafiken ska i större utsträckning utformas för att fungera för arbetspendling. Turutbud och tidtabell ska utformas så att det är möjligt att resa till/från kommuncentra i pendlingstid. *Regiontrafik* och *Bastrafik* ska planeras utifrån snabbast möjliga resa till eller mellan kommuncentra. Anknypningen i kommuncentran ska dels vara till tågstationer/resecentrum

med tidslägen som passar för byten till/från tåg men även till ortens faktiska centrum om detta ligger separat från tågstation/resecentrum.

Varje linje ska utredas utifrån befolkningsstruktur, målpunkter, målgrupper, faktiskt resbehov och framtida respotential. Utifrån denna utredning och angivna principer så ska optimal utformning eftersträvas. Det kan innebära att vissa linjer anpassas för att passa specifika målpunkter eller målgrupper.

Parallell busstrafik längs tågbanor ska minskas men kommer fortsatt att finnas för att täcka det lokala resebehov som finns på dessa sträckor samt för att komplettera i tidslägen som tåget inte kan erbjuda. På relationer där tåget har sämre restidskvot än busstrafiken kan parallell trafik förekomma för att skapa attraktiva kollektiva resmöjligheter.

Enligt det nya principtrafikutbudet så ska en ny form av trafikupplägg utvecklas för landsbygd och glesbygd - närtrafik. Närtrafiken är tänkt att vara ett modernt och effektivt trafikupplägg som samordnar olika resbehov och ökar den geografiska tillgängligheten för kollektivtrafiken.

Hantering av Bussgods kommer i framtiden att ske på persontrafikens villkor. Bussutformning, linjesträckning och tidtabell kommer inte att anpassas för godshantering.

5.1.5 Särskilda persontransporter (SÄKO)

Även i länets framtida trafikupplägg behövs särskilda persontransporter för att säkerställa att alla lagstadgade resbehov kan utföras. Målet är att en större del av resorna kan implementeras i den allmänna kollektivtrafiken särskilt med ett nytt närtrafikupplägg men en stor del av resorna kommer fortsatt att ske i fordon avsedda för särskilda persontransporter.

Grunden för planeringen av dessa transporter är dels de reglementen som fastslås av kommunalförbundets medlemmar kopplat till skolskjutsar, färdtjänst, riksferdtjänst och sjukresor. Därtill kommer Din Tur kundcenters kompetens och system som möjliggör en bra planering och samordning av beställda transporter.

Inriktningen för framtiden är att samla så stor del som möjligt av medlemmarnas transportbehov för att kunna maximera samordning och effektiv planering. Därtill så är målet att utveckla transportslaget genom ny teknik så som realtid, AI samt fler sätt att beställa transporter.

5.1.6 Skolresor

Kommunernas behov av skolresor kommer fortsatt att vara stort. Målgruppen skolelever är en målgrupp att ta hänsyn till vid utformning av trafik. Beroende av trafikslag och utbudsnivå kan anpassning för skolelever göras i olika omfattning. Generellt så ska dock framtidens kollektivtrafik anpassas för mer än en målgrupp.

Skolresor som sker i gemensamt finansierad kollektivtrafik ska ske till självkostnadspris enligt förslaget till ny förbundsordning. Administrativt upplägg för denna lösning ansvarar Din Tur för att ta fram.

5.2 Infrastruktur

Transportinfrastruktur består av flera olika beståndsdelar varav flera har koppling till och betydelse för kollektivtrafiken. Exempel på sådana är:

- Tågbanor
- Tågstationer
- Vägar
- Busshållplatser/bytespunkter
- Bussgator och andra framkomlighetsåtgärder
- Anslutande gång- och cykelvägar
- Pendlarparkeringar

Ansvar för infrastrukturen är i huvudsak uppdelat mellan Trafikverket och kommunerna. Infrastrukturen påverkar kollektivtrafikens kapacitet, restider och säkerhet.

5.2.1 Busshållplatser

En mycket viktig del i kollektivtrafiksystemet är de hållplatser som finns. Det är på dessa som resor börjar och slutar. Det är därför mycket viktigt att dessa hållplatser har en hög funktionalitet, säkerhet och tillgänglighet.

Det finns närmare 2 000 hållplatser i länet. Standarden på dessa varierar och utvecklingsbehovet är stort men åtgärderna tar lång tid och kostar mycket pengar. Det kommer därför att krävas ett långsiktigt och strukturerat arbete för att höja nivån. Mer om hållplatser och processen att förbättra dessa finns i *bilaga 1 - hållplatshandboken*.

5.2.2 Bytespunkter-stationer-resecentrum

Hållplatser som möjliggör byten mellan linjer och/eller trafikslag benämns bytespunkter. Dessa kan vara allt från en landsväghållplats med pendlarparkering till ett stort resecentrum i en kommunhuvudort. Trygga och funktionella bytespunkter är en viktig del i att skapa ett sömlöst kollektivtrafiksystem från start till mål.

Standarden på en bytespunkt bör vara något högre än på en vanlig hållplats då den innehåller fler funktioner och potentiellt ska ha kapacitet för fler resenärer. Förutom bra hållplatsplattformar och perronger så ska anslutningar vara tydliga och tillgängliga. Parkering för såväl cyklar som bilar behövs som regel. Någon form av väderskydd ska finnas och detta kan på ett resecentrum vara en stor byggnad med många funktioner. Många bytespunkter är redan idag bra men även här finns ett stort utvecklingsbehov. Detta beskrivs i *bilaga 1 - hållplatshandbok*.

5.2.3 Järnvägsbanor

Standarden på järnvägsbanorna har stor påverkan på tågtrafikens kapacitet och restid. Länets järnvägsbanor är av varierad kvalitet. Botniabanan från Västeråsby till Umeå är modern, har en rak sträckning och tillåter höga hastigheter medan Ostkustbanan, Ådalsbanan och Mittbanan är äldre banor med många kurvor och låg hastighet. Det sker hela tiden investeringar för att öka säkerheten, kapaciteten och hastigheten på banorna.

För att tåget ska bli den stomme i kollektivtrafiksystemet som den utgör i många andra län så krävs fortsatta stora investeringar. Tre viktiga insatsområden för länet är:

- Dubbelspår på Ostkustbanan för ökad kapacitet och minskade restider både i länet och till/från Stockholm
- Fortsatta satsningar på Mittbanan för högre kapacitet och kortare restider mellan Sundsvall, Ånge, Östersund, Åre samt Trondheim
- Fortsatta satsningar på Övre Ådalsbanan som möjliggör persontrafik med tåg till Sollefteå/Långsele

5.2.4 Vägstandard

Även länets vägar är av varierande kvalitet. Det finns brister främst i bärighet och trafiksäkerhet och på vissa håll i kapacitet. I länets fortsatta arbete med att utveckla väginfrastrukturen så måste kollektivtrafikens behov beaktas så att kollektivtrafiken kan göras trafiksäker och tillgänglig utan att det försämrar restid och framkomlighet. Exempel på utmaning är när vägar byggs om och blir mötesfria. Då krävs särskilda lösningar för att kunna bygga trafiksäkra och tillgängliga hållplatser.

Din Tur behöver i kommande upphandlingar ta hänsyn till vägstandard när upphandlingar ska genomföras för att se till att de fordon som upphandlas har den komfort och säkerhet som önskas utifrån gällande vägförutsättningar.

5.2.5 Trafiksäkerhet

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska drivas och utformas trafiksäkert vilket ställer krav på både fordon och infrastruktur.

Hållplatser och bytespunkter ska utformas på ett sätt som bidrar till hög säkerhet främst för oskyddade trafikanter på väg till och från hållplatsen men även för de bussfordon som trafikerar hållplatsen. Hållplatser som används av barn, äldre och/eller personer med funktionsnedsättning bör beaktas särskilt när det kommer till trafiksäkerhet.

5.2.6 Framkomlighet

För att kunna konkurrera med bilen så behöver kollektivtrafiken ha en god framkomlighet som ger bra restidskvoter. Kopplat till detta så finns olika aspekter att ta hänsyn till.

För buss längs landsväg är det viktigt att hållplatser utformas så att inte extra körvägar eller svåra utfarter tar tid för kollektivtrafiken. För buss i tätorter är det viktigt att kollektivtrafiken får företräde där det är möjligt och ibland även egen infrastruktur som inte bilar får nyttja. Signalprioritering, dubbla stopphållplatser, bussfiler och bussgator är exempel på framkomlighetshöjande åtgärder i tätort.

För tågtrafiken så är dubbelspår, fler mötesspår och tidtabelloptimering insatser som kan höja framkomligheten.

5.3 Hela-resan-perspektivet

För att få fler att välja kollektivtrafiken så behöver den utvecklas så den erbjuder samma service som bilen det vill säga möjlighet att resa hela vägen från start till mål. Detta innebär en utveckling av fler tjänster som kopplas ihop digitalt och fysiskt.

5.3.1 Ett sömlöst Västernorrland

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland ska utgöras av ett användarvänligt sammanhängande system med fler tjänster än idag.

Olika transporttjänster knyts ihop vid funktionella bytespunkter utan långa bytestider. Det gör det möjligt för fler att använda kollektivtrafiksystemet för sina resor från start till mål.

Resenärsinformationen och möjligheten att köpa biljett ska vara tydlig och samlad på ett ställe. Med digitaliseringens hjälp så reser du i hela systemet bara genom att använda en mobilapp.

5.3.2 Kombinerad mobilitet

Kombinerad mobilitet, som internationellt benämns Mobility as a Service (MaaS), är ett samlingsbegrepp för mobilitetslösningar som syftar till att göra transportsystemet så flexibelt och utbudsgeneröst som möjligt. Mobilitetssystemet innehåller både fysiska transporttjänster såväl som digitala tjänster.

Grundtanken med mobilitetstjänster är att det ska utöka kollektivtrafikens upptagningsområde och tjänster för att på så vis stärka kollektivtrafikens attraktionskraft och marknadsandel.

I Västernorrland så ska kollektivtrafiksystemet succesivt ställas om till att bli ett system för kombinerad mobilitet. Din Tur ska ha en drivande roll i denna utveckling men detta ska

huvudsakligen ske genom samverkan där fler aktörer bjuds in för att erbjuda sin tjänster och där alla tjänster samlas i gemensamma kanaler för information och köp.



5.4 Regional utveckling

I Västernorrland ska kollektivtrafiken ses som ett viktigt verktyg i allt arbete med regional utveckling. Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla befintliga miljöer och verksamheter men även på ett tidigt stadium vara med och forma framtidens miljöer och verksamheter.

5.4.1 Översiktsplaner & detalplaner

Kollektivtrafiken bör vara en stomme i all framtida samhällsplanering för att klara de miljö- och klimatkrav som ställs. Kollektivtrafiken har redan idag en etablerad del i framtagandet av översiktsplaner. På detaljplanenivå så finns kollektivtrafiken för det mesta också med i planeringen men inte alltid. I Västernorrland så ska samverkan mellan planupprättare och Din Tur stärkas ytterligare så kollektivtrafiken tas med på ett tidigt stadium i alla planarbeten.

Trafikförsörjningsprogrammet ska vara ett underlag för regionens och kommunernas arbete med stads- och regionutveckling och upprättning av planer.

5.4.2 Samverkan näringsliv

I ett län som förväntas ha en positiv näringslivsutveckling de kommande åren så är samverkan med näringslivet viktigt för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken kan skapa goda förutsättningar för utvecklingen hos nya och befintliga arbetsgivare då det skapar förutsättningar för arbetsresor och kompetensförsörjning samt ger arbetsgivaren möjlighet att utföra hållbara tjänsteresor. Arbetsgivare kan genom att statsa på kollektivt resande i sin tur stärka kollektivtrafikens utveckling.

Under programperioden så ska Din Tur identifiera bra forum att föra dialog med näringslivet. Dessutom så ska kollektivtrafiken paketeras för näringslivet och säljas in genom ett riktat arbete av Din Turs marknadsansvarige.



6. HÅLLBART SAMHÄLLE

"I en värld där ekologiska, sociala och ekonomiska utmaningar ter sig allt större så kan kollektivtrafiken bidra med hållbara mervärden. En framtida kollektivtrafik minskar miljö- och klimatpåverkan samtidigt som den erbjuder ett mer jämställt och jämlikt transportsystem. Sett i ett samhällsekonomiskt perspektiv så erbjuder kollektivtrafiken stora ekonomiska mervärden som bidrar till att styra världen i en hållbar riktning."

6.1 Miljö & klimat

Beslut om mål för minskad miljö- och klimatpåverkan har fattats på global, nationell, regional och lokal nivå. Sverige har generellt en hög ambitionsnivå när det gäller att minska miljö- och klimatpåverkan. Tyvärr så går utvecklingen inte i linje med fastställda mål. Detta gäller inte minst transportsektorn. För att klara målen så krävs ytterligare åtgärder. Vi behöver ställa om till ett transportsystem med färre och effektivare transporter som i så stor utsträckning som möjligt genomförs med emissionsfria fordon. För persontransporter kan kollektivtrafiken utgöra en viktig del i denna omställning. Kollektiva resor är energi- och resurseffektivare än resor i egen bil. Effekten på utsläppen beror dels på andelen emissionsfria bussar men även på privatbilismens utveckling.

6.1.1 Fordon och drivmedel

Västernorrland har under ett antal år haft en helt fossilfri kollektivtrafik. Alla bussar och taxifordon körs på det förnybara drivmedlet HVO100. Vi har dessutom tre bussar och tre taxibilar som är elfordon men dessa utgör endast 1,5% av fordonsflottan. Persontrafik med tåg körs uteslutande med grön el.

Målen för framtidens kollektivtrafik är att så stora delar av fordonsflottan som möjligt ska utgöras av nollemissionsfordon. Detta innebär elfordon som framdrivs av energibärare i form av batterier och/eller vätgas. Fordonsutvecklingen går snabbt så det är svårt att avgöra exakt hur stor del av flottan som 2027 kan utgöras av nollemissionsfordon men målet är satt till 75%.

De delar av fordonsslottan som inte är nollemissionsfordon ska fortsatt vara fossilfria. Det innebär att behovet av hållbarhetsklassat biodrivmedel kvarstår om än i mindre omfattning. Valet av drivmedel kommer att styras av flera faktorer så som hållbarhetsklassning, CO2-utsläpp, fordonstillgång, drivmedelstillgång, tillgänglig infrastruktur samt ekonomi. Din Tur kommer att arbeta vidare med kravställan fram till kommande bussupphandling.

Oavsett val av drivmedel och energibärare så måste länet säkerställa tillgång till infrastruktur för tankning och laddning. Här behövs en samverkan mellan offentliga och privata aktörer. Särskilt viktigt är att försörja länets större fordondepåer.



En annan viktig del är att anpassa fordonstyp utifrån resbehovet. Under innevarande trafikavtalsperiod så har en förflyttning skett till fler mindre bussfordon på landsbygden. Mindre fordon kräver mindre resurser vid tillverkning och drar mindre energi vid användning. I Västernorrland tror vi på en fortsatt utveckling där fler mindre fordon skapar geografisk täckning på landsbygd och där stomtrafik utförs med större fordon med högre kapacitet. Fordonstyp ska anpassas utifrån kapacitetsbehov.

Mer om fordon och drivmedel finns i *bilaga 4 - fordonstrategi*.

6.2 Social samhällsnytta

Social hållbarhet är svårt att definiera exakt, men andemeningen med begreppet är ofta förknippat med social rättvisa. Här ryms diskrimineringsgrunderna men även FN-direktiv, och lagstiftning.

6.2.1 Minskad diskriminering

Diskrimineringen i samhället är fortfarande relativt stor. Människor diskrimineras utifrån de sju diskrimineringsgrunderna kön, könsidentitet eller könsuttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning samt ålder.

Utgångspunkten för Din Turs arbete är att minska diskrimineringen genom att arbeta för en jämlik, jämställd och tillgänglig kollektivtrafik som är anpassad och trygg för alla resenärsgupper. För att åstadkomma detta så behöver diskrimineringsgrunderna tas med i allt planerings- och uppföljningsarbete kopplat till trafikering, linjenät, fordon, infrastruktur, information och kundtjänst.

6.2.2 Folkhälsa

Kollektivtrafiken bidrar på två sätt till förbättrad folkhälsa.

1. Kollektivtrafik ger minskad påverkan på närmiljön och förbättrad luftkvalitet och bidrar på så sätt till att det blir färre sjukdoms- och dödsfall relaterade till miljö och luft
2. Forskning visar också att personer som reser med kollektivtrafik rör sig mer i vardagen än om resandet sker med bil. Även detta har en positiv påverkan på folkhälsan då fysisk aktivitet minskar risken för sjukdoms- och dödsfall inom exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar

Sammantaget så kan kollektivtrafikens bidrag till folkhälsan spara samhället stora pengar i framtiden utifrån ett minskat behov av vård och omsorg.

6.2.4 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

En tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik ger ökad funktionalitet för alla resenärer. Insatserna genomförs främst för personer med funktionsnedsättning men gynnar inte minst barn och äldre i stor omfattning. Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken är dessutom ett lagkrav.

Västernorrlands kollektivtrafik har idag en låg tillgänglighetsanpassning jämfört med de flesta andra län. Ambitionen är att höja denna nivå men också att tydliggöra den så det går att veta vilken tillgänglighetsnivå som gäller på en linje eller en hållplats.

Kollektivtrafiken kommer inte att kunna göras tillgänglig för alla personer på alla platser. Resurserna för att klara detta finns inte idag. Därför är den särskilda persontrafiken fortsatt ett viktigt komplement till allmän kollektivtrafik. Genom att höja tillgänglighetsnivån i den allmänna kollektivtrafiken och införa trafikslag som är anpassade, flexibla och nära så kan dock behovet av särskilda persontransporter minska.

Målen för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kan sammanfattas i nedanstående matris.

Insatsområde	Mål	Utfall år				
		Nuläge	2024	2026	2028	2030
Fordon	Andel tillgänglighetsanpassade bussfordon	47%	47%	47%	90%	90%
Infrastruktur	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn	40%	50%	60%	70%	80%
Information	Information om tillgänglighetsnivå per linje på webb samt i app	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja
Information	Andel bussfordon med invändigt hållplatsutrop	0%	50%	50%	100%	100%
Kompetens	Genomförda kompetenshöjningsinsatser / år	0	2	2	2	2
Dialog	Genomförda brukarråd / år	0	2	2	2	2

Mer om målen och arbetet att uppnå dem återfinns i *bilaga 2 - plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

6.2.3 Geografisk tillgänglighet

Geografisk tillgänglighet kan mätas i hur stor del av invånarna som har ett visst maxavstånd till närmaste kollektivtrafikhållplats. För att uppnå ett jämlikt kollektivtrafiksystem så behöver den geografiska tillgängligheten öka.

I tätorter och befolkningstäta stråk så finns det i regel redan en bra geografisk tillgänglighet. Det är på landsbygden och i glesbygden som den geografiska tillgängligheten är låg. Att öka den geografiska tillgängligheten är som regel kopplat till höga kostnader. Nyckeln för Västernorrlands utveckling är därför att hitta smarta trafikupplägg som kan samordna så stora delar av det totala resbehovet som möjligt.

Ambitionen under programperioden är att ta fram, testa och implementera ett nytt trafikupplägg som kallas närtrafik på landsbygden. Rätt utformat kan ett sådant upplägg öka den geografiska tillgängligheten utan att öka kostnaderna.

6.3 Resursoptimering

Kollektivtrafik kan göras mer resurseffektiv utan att göra avkall på resenärsfokus genom att optimera linjenät, trafikering och fordonsval. Genom tillskapandet av en optimerad och attraktiv trafik så kan kollektivtrafiken även bära en större del av sina kostnader genom biljettintäkter.

6.3.1 Ett resurseffektivt kollektivtrafiksystem

Kollektivtrafiken måste diskuteras utifrån såväl ett trafikekonomiskt perspektiv som ett samhällsekonomiskt perspektiv. Dessa bägge perspektiv måste balanseras och utifrån det så måste beslut tas om trafikutbud och kostnader. Idag så är det ingen kollektivtrafik som fullt ut kan bära sina egna kostnader.

För att klara av att skapa en kollektivtrafik som bidrar till samhällets hållbara utveckling men håller sig inom tillgängliga ekonomiska resurser så är det viktigt med en resursoptimerad trafiklösning. Din Tur ska kontinuerligt bedriva en översyn av trafikupplägget i syfte att optimera trafiken. Trafik med få påstigande per tur ska ses över och göras om till anropsstyrd närtrafik.

Val av fordon är också en viktig aspekt för resurseffektiviteten. Linjer och stråk med hög resandepotential bör trafikeras av tågfordon och/eller busstyper med stor passagerarkapacitet. I närtrafik samt linjelagd trafik med ett lågt resande bör trafikeras med taxifordon eller mindre bussfordon.

6.3.2 Kostnadstäckningsgrad

Ett sätt att minska samhällets kostnader för kollektivtrafiken är att öka biljettintäkterna. Direkta prishöjningar kan vara svårmotiverade så i första hand gäller det att öka antalet resenärer och resor. För att lyckas med detta så behöver trafiken utvecklas till att bli mer attraktiv och även marknadsföringen behöver öka.

Länets kostnadstäckningsgrad är 12,7% men ska enligt mål öka till 17%. Det innebär i dagsläget ökade intäkter om cirka 20 miljoner kronor årligen. Dessa medel kan i sin tur satsas på förbättrad trafik för att ytterligare öka antalet resenärer och resor.

Forskning visar att generellt så ger utökade satsningar på trafik ännu större intäktsökningar från biljetter. Detta förutsatt att trafikering anpassas utifrån de behov och den potential som finns. Satsningar i områden med stor potential



7. LAGAR OCH BESTÄMMELSER

En trafik huvudman har många lagar och bestämmelser att förhålla sig till. Först och främst kollektivtrafiklagen, men det finns även en mängd andra lagar som påverkar så som lagen om färdtjänst, skollagen, lagen om offentlig upphandling samt lagen om miljökrav vid vissa upphandlingar av bilar och kollektivtrafiktjänster.

7.1 Regional kollektivtrafikmyndighet

Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Syftet med lagstiftningen är bland annat att öka samordningen mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering men även att förenkla för kommersiella trafikföretag att komma in på marknaden och bedriva kollektivtrafik. I Västernorrland är det Din Tur som är regional kollektivtrafikmyndighet.

7.2 Allmän trafikplikt

I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet kan Din Tur besluta om allmän trafikplikt. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av Din Tur under varumärket Din Tur eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg. Mer information finns i *bilaga 3 - trafikplan*.

Ett trafikpliktsbeslut säkerställer att den trafik som anses nödvändig kommer till stånd då övrig trafik inte bedöms finnas i önskvärd omfattning. Din Tur kan efter ett sådant beslut upphandla, avtala och driva trafiken i egen regi. I det fall det finns intresse från kommersiell aktör kan Din Tur avstå från att besluta om allmän trafikplikt.

Din Tur kan även överlåta behörighet för trafikpliktsbeslut och trafikupphandling till angränsande trafik huvudmän för trafik som bedrivs över länsgränser. I Västernorrland finns sådana samarbeten med Gävleborg och Jämtland samt med Västerbotten genom Norrtåg.

7.3 Kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag har rätt att etablera kollektivtrafik på kommersiell grund. Det öppna marknadsstillträdet ger kollektivtrafikföretag möjlighet att bedriva kommersiell trafik på villkoret att det görs en anmälan till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I Västernorrland bedrivs kommersiell trafik med buss av Y-buss på sträckorna Umeå-Stockholm samt Sollefteå-Stockholm. SJ bedriver kommersiell tågtrafik på sträckan Stockholm-Sundsvall-Umeå.

Din Tur vill skapa goda förutsättningar för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik i samt till och från Västernorrland. Genom att använda branschgemensamma IT-system och erbjuda biljettsamverkan så stimulerar vi kommersiella aktörer att etablera sig i Västernorrland. Befintliga samarbeten ska vårdas och utvecklas och vi välkomnar även nya aktörer.

7.4 Färdtjänst

Sex av länets sju kommuner har överlåtit upphandling av färdtjänsttransporter till Din Tur. Tre av kommunerna har även överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst till Din Tur.

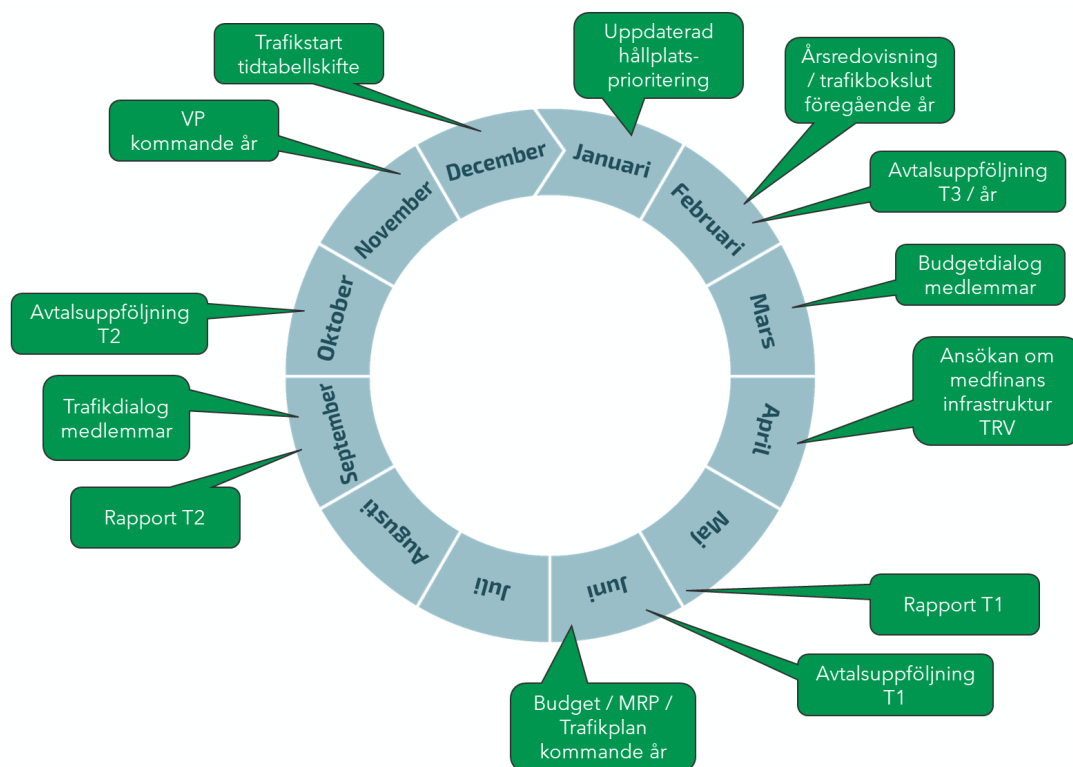
Inriktningen för framtiden är att samla så stor del som möjligt av medlemmarnas transportbehov för att kunna maximera samordning och effektiv planering. Därtill så är målet att utveckla transportslaget genom ny teknik så som realtid, AI samt fler sätt att beställa transporter.

Färdtjänst ingår i Särskilda persontransporter, som det går att läsa mer om i avsnitt 5.1.5. Information om hantering av och taxor för färdtjänst finns i *bilaga 5 - färdtjänst och riksfärdtjänst*.

7.5 Taxi

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten, DinTur, ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet. DinTur ska arbeta för att se taxi som en inkluderande del av kollektivtrafiknätet. Taxi kan erbjuda resmöjligheter till platser som linjelagd kollektivtrafik inte når och på tider där linjetrafiken inte trafikerar. I ett framtida trafikupplägg förväntas andelen mindre fordon öka i kollektivtrafiken.

8. RAMFÖRUTSÄTTNINGAR OCH GENOMFÖRANDEPLAN



8.1 Organisation i förändring

Din Tur har i flera omgångar genomgått organisatoriska förändringar. Arbetsuppgifter har flyttats och lagts ut på externa parter. Vissa arbetsuppgifter har fått förstärkta resurser medan andra tagits bort. Processen pågår fortfarande och målet är att skapa en organisation som är optimerad för de uppgifter och utmaningar som ska hanteras de kommande åren.

Under 2021-2022 så har även en process pågått för att ta fram en ny förbundsordning för Din Tur. Syftena med denna process är att skapa ett sammanhållet och tydligt ansvar för all regional kollektivtrafik såväl politiskt som operativt, ta fram en dokumenterad samverkansmodell som ska gälla även efter en eventuell skatteväxling, ta fram en transparent modell för dimensionering och prioritering av trafiken som ska gälla även efter en eventuell skatteväxling, införa ny modell för kostnadsfördelning samt att införa en ny modell för finansiering av skolresandet i den allmänna kollektivtrafiken.

När bägge ovanstående processer är slutförda har länet en bra organisation för att arbeta med trafikutvecklingen och måluppfyllelsen.

8.2 Vikten av samverkan

Samverkan mellan länets aktörer är den absolut viktigaste förutsättningen för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet. Ingen aktör har ensam rådighet över de åtgärder som krävs för att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet och vissa mål förutsätter att flera aktörer samarbetar med varandra. Exempel på områden som är extra viktiga att samverka kring är utveckling av tjänsteutbud, utveckling av infrastruktur samt förbättring av tillgänglighetsnivån.

Samverkan ska i första hand ske med medlemmar, trafikbolag, andra trafikhuvudmän, myndigheter och olika former av intresseorganisationer.

Din Tur avser utveckla samverkan genom att identifiera vilka forum som är viktiga för det fortsatta arbetet och ta ett ökat ansvar för dialogen i dessa forum.

8.3 Struktur för planering och uppföljning

8.3.1 Årshjul

Din Tur ska i samverkan med dess medlemmar och övriga parter planera, genomföra och följa upp sin verksamhet med utgångspunkt i ett årshjul. Årshjulet ska vara anpassat för de parter som samverkan behöver ske med samt de hålltider som ett kollektivtrafikår innefattar. Bilden på sida 33 illustrerar det årshjul som Din Tur ska arbeta utefter. I många fall så är kollektivtrafikens processer långsiktiga och sträcker sig över flera år.

8.3.2 Flerårsperspektivet

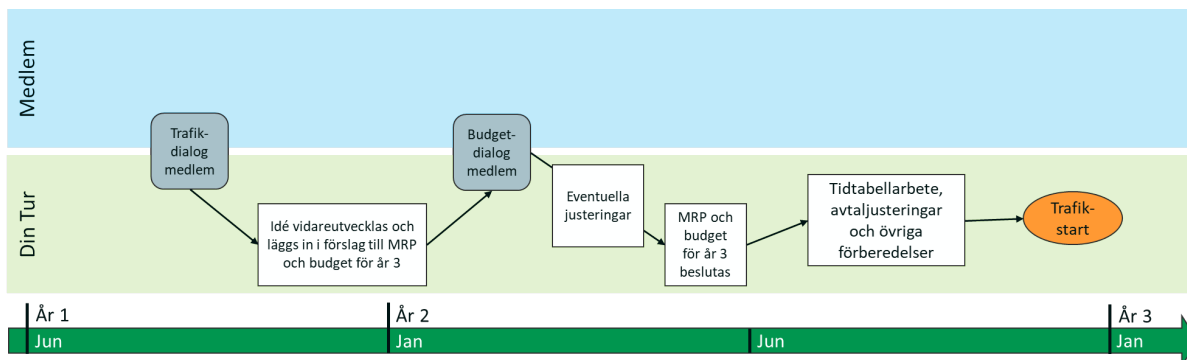
De flesta processer som rör kollektivtrafik sträcker sig över flera år. Ambitionen är att förslag på trafikutveckling och behov av infrastrukturutveckling ska lyftas på den årliga trafikdialogen som genomförs med medlemmarna i september. Utifrån dessa förslag arbetar Din Tur fram förslag på trafikförändringar som tas upp i förslag till budget och MRP som skickas ut i februari. I januari så tar Din Tur även fram en uppdaterad regional prioriteringslista för hållplatsinvesteringar.

Om budget och MRP fastställs så arbetar Din Tur vidare med föreslagna trafikförändringar. Mindre förändringar kan då införas vid tidtabellskiftet i december. Större trafikförändringar kan behöva ytterligare ett år att införa. Tillhörande infrastrukturbehov hanteras parallellt i egen process.

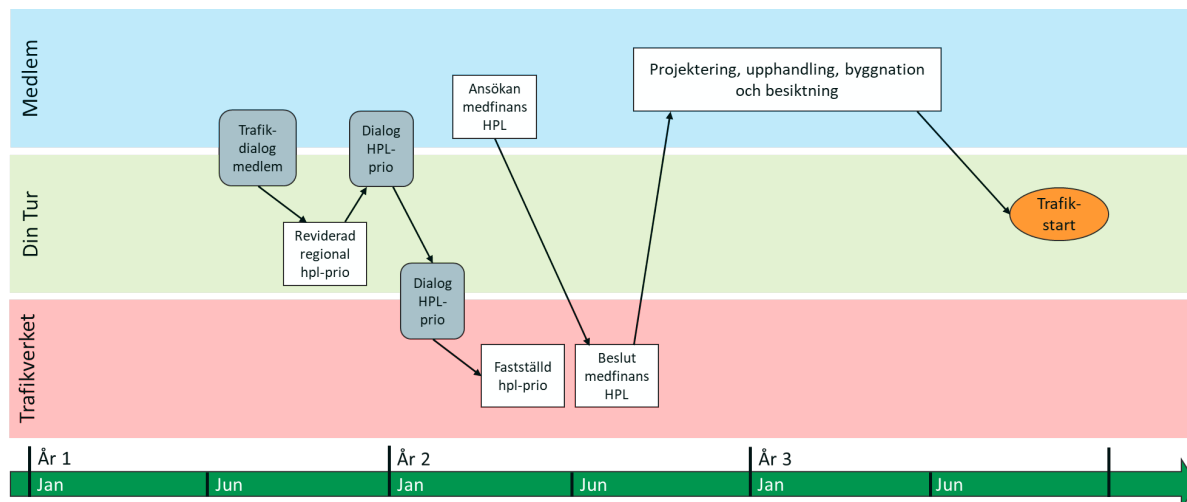
Införande av trafikförändringar tar i regel 15-27 månader. Tillhörande infrastrukturinvesteringar kan ta ännu längre tid beroende av planeringsmognad och tillgång till investeringsmedel. Det är därför viktigt att ha en lång planeringshorisont för önskade förändringar i kollektivtrafiksystemet.

Nedan visas illustreringar över hur en process för trafikutveckling respektive infrastrukturutveckling kan te sig i ett flerårsperspektiv.

Nedan visas exempel på en process från att en trafikutveckling initieras på en trafikdialog fram till dess att trafikstart kan ske. Processen avser en avgränsad trafikjustering som kan hinnas med under ett verksamhetsår.



Nedan visas exempel på en process från att en hållplatsutveckling initieras på en trafikdialog fram till dess att trafikstart kan ske. Processen avser hållplats längs kommunal väg som kommunen söker medfinansiering från Trafikverket för.



8.4 Analys

En viktig del i det fortsatta utvecklingsarbetet och möjligheten till måluppfyllelse är att öka Din Turs analysförmåga. De data som ligger till grund för och följs upp kopplat till indikatorerna behöver analyseras. Utifrån analys kan slutsatser dras som får påverkan på det fortsatta arbetet. För att klara av detta arbete så behöver Din Tur se till att ha rätt kompetens i organisationen samt prioritera tid för analys i det löpande arbetet.

8.5 Beredskap

Vi lever i en värld som genomgår stora förändringar. Klimatet förändras allt snabbare, krig och andra oroligheter skapar flyktingströmmar och bidrar till oförutsedda kostnader. Världen har även i närtid genomgått en stor global pandemi som fått stora konsekvenser för människors vardag och för verksamheter som exempelvis kollektivtrafiken.

Din Tur behöver öka sin beredskap för att bättre kunna hantera allt från mindre incidenter till globala katastrofer. Planen är att i samverkan med medlemmar, myndigheter och trafikbolag fastställa rutiner för olika påverkansscenarier samt utveckla den befintliga krishanteringsplanen. Arbetet påbörjas i slutet av 2022.

8.6 Ekonomi

Diskussion kring kollektivtrafikens ekonomi kopplas ofta till nuläget och hur faktiska intäkter och kostnader utvecklats. I framtiden så behöver detta perspektiv breddas med det långsiktiga samhällsperspektivet och den påverkan kollektivtrafiken kan ha i det.

8.6.1 Kollektivtrafikens samhällsnytta

Kollektivtrafiken har ett tydligt bidrag till samhället och genererar stora nyttor som inte syns i en vanlig beräkning över kollektivtrafikens kostnader och intäkter. Satsningar på kollektivtrafik minskar klimatutsläppen, vidgar människors arbetsmarknad, ökar sysselsättning, ger förbättrad folkhälsa, ökar trafiksäkerheten samt skapar ett mer jämlikt samhälle. Flera av dessa bidrag värderas högt idag men kommer troligen värderas ännu högre i framtiden. Det är därför av stor vikt att dessa perspektiv vägs in när politiken sätter ramar och ambition för kollektivtrafikens utveckling.

År 2020 gjordes en socioekonomisk analys av Västernorrlands kollektivtrafik. Den angav att kollektivtrafiken bidrar med mervärden till samhället på miljardnivå varje år. Rapporten finns att läsa på www.dintur.se/trafikdokument.

8.6.2 Kostnader & Intäkter

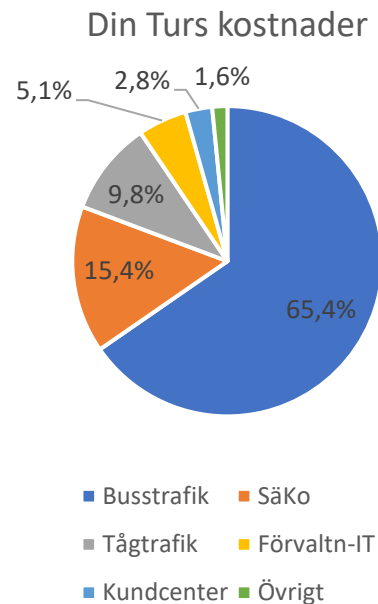
Trafikkostnaderna står för drygt 90% av kostnaderna varav allmän kollektivtrafik för 76% och särskilda persontransporter för 15%. Förvaltning och kundtjänst står för knappt 8%.

Intäkterna fördelas mellan biljettintäkter 12%, medlemsfinansiering 84%, statsbidrag 4%.

Trafikkostnader har ökat kraftigt främst på grund av ökade drivmedels- och energipriser.

Intäkterna har 2020-2021 legat långt under tidigare på grund av det minskade resande som pandemin fört med sig.

Sammantaget så har kollektivtrafiken ekonomiska utmaningar med ökande kostnader i ett läge där resandet fortsatt är lägre än innan pandemin. Det är av största vikt att arbeta både med kostnader och intäkter för att klara av att skapa den kollektivtrafik som detta program anger.



8.7 Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet

Uppföljning av befintligt program ska ske löpande på tertialbasis. Vid uppföljning ska utvecklingen för respektive indikator redovisas. Därutöver så ska målområdena och dess mål analyseras och utvecklingen i dem redovisas.

Redovisning sker i tertialrapporter, årsredovisning och trafikbokslut. Redovisningen ligger till grund för medlemsdialoger och avtalsuppföljning.

Trafikförsörjningsprogrammets bilagor 1-6 ska ses över årligen och revideras vid behov.

Trafikförsörjningsprogrammet i sin helhet ska enligt kollektivtrafiklagen uppdateras vid behov. En översyn brukar genomföras under varje politisk mandatperiod vilket i praktiken innebär vart fjärde år. Förändrad politisk inriktning, större förändringar i samhället eller tydliga avvikelser i befintligt program kan vara anledningar till göra revideringar av programmet.

9. BILAGOR

- Bilaga 1 - Hållplatshandbok
- Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Bilaga 3 - Trafikplan
- Bilaga 4 - Fordonsstrategi
- Bilaga 5 - Färdtjänst och Riksfärdtjänst
- Bilaga 6 - Indikatorer
- Bilaga 7 - Processbeskrivning
- Bilaga 8 - Begreppsförklaringar

Remissutskick 2022-08-15

Bilagor

I denna utskicksbilaga återfinns:

Bilaga 1 - Hållplatshandbok

Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Bilaga 3 - Trafikplan

Bilaga 4 - Fordonsstrategi

Bilaga 5 - Färdtjänstoch riksfärdtjänst

Bilaga 6 - Indikatorer

Bilaga 7 - Processbeskrivning

Bilaga 8 - Begreppsförklaring



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 1 -

Hållplatshandbok

Remissversion 2022-08-15

Innehållsförteckning

1. Bakgrund.....	3
2. Målmodell	3
3. Hållplatsstandard	4
3.1 Klassificeringsmodell	4
3.2 Hållplatser i länet	4
3.3 Hållplatsutformning.....	5
3.3.1 Hållplatstyp	5
3.3.2 Fysisk utformning.....	6
3.4 Hållplatsutrustning.....	7
3.5 Avstigning- och påstigningsläge.....	7
4. Nuläge	7
5. Samverkan.....	8
5.1 Parter	8
5.2 Ansvarsfördelning.....	8
5.3 Processer	9
5.4 Regional prioritering	10
5.5 Forum för samverkan.....	11
6. Genomförande	12
7. Begreppsförklaring	12
Bilaga 1.1 - hållplatstyper.....	13
Bilaga 1.2 - hållplatsskisser och bilder.....	16
Bilaga 1.3 - processbeskrivningar	23
Bilaga 1.4 - Lista över hållplatser och bytespunkter med >20 påstigande	25

1. Bakgrund

Hållplatser och bytespunkter är viktiga delar i kollektivtrafiksystemet. Hållplatser ska göra det möjligt för resenärer att vänta på kollektivtrafiken på ett tryggt sätt. De ska utformas så att på- och avstigning kan ske på ett lättsamt sätt även för personer med funktionsnedsättning. Som resenär ska du kunna förvänta dig hur en hållplats är utformad och att utformningen är densamma oavsett var i länet du befinner dig. I nuläget så skiljer sig nivån på länets hållplatser mycket mellan olika kommuner och trafikområden.

Västernorrland har inte haft ett strukturerat arbete med att utveckla länets hållplatser. Detta har medfört att utformningen skiljer sig åt och att tillgänglighetsnivån generellt är lägre än i andra län.

Syftet med denna bilaga är att skapa förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete med att höja och harmonisera nivån på länets hållplatser och bytespunkter. Utformning, utrustning, ansvar och processer definieras.

2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



De mål som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär - det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper
- Nöjd resenär - alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken
- Hållbart samhälle - kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål
- Hållbart samhälle - kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgupper

De indikatorer som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär - hur nöjd är du med din senaste resa?
- Nöjd resenär - det känns tryggt att resa
- Växande region - jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör
- Hållbart samhälle - antal tillgänglighetsanpassade hållplatser

3. Hållplatsstandard

3.1 Klassificeringsmodell

Den hållplatsklassificering som ligger till grund i Västernorrland är en uppdelning på antalet påstigande per dygn på hållplatsen. Med resande per dygn har den enklare varianten på beräkning valts, dvs. ett antagande om att det årliga resandet kan delas med 300 för att ge ett bra snitt för antalet resor per vardagsdygn.

Det är viktigt att ha med sig att klassificeringsmodellen är tänkt att skapa en riktlinje för i vilken klass en hållplats ska placeras i. Ligger en hållplats precis på gränsen mellan två hållplatsklasser kan hållplatsen flyttas upp eller ner om det finns ett intresse för detta. Generellt så kan alltid en högre nivå väljas om den ansvarige anser det vara relevant.

Om en hållplats ligger på statlig väg så måste utformning ske enligt de krav som ställs i Trafikverkets regelbok *Vägar och gators utformning* (nedan kallad VGU). Kraven kan dock med fördel användas även för hållplatser som ligger längs kommunala, enskilda eller privata vägar.

Utöver vem som är väghållare behöver även hänsyn tas till tex:

- Trafikförutsättningar - vägens utformning, hastighet, trafikflöde, siktförhållanden etc.
- Specifika resenärsgupper - barn och äldre
- Möjligheten till anslutningar
- Utvecklingspotential för resande

Förslag till hållplatsklassificering:

Klass:	Påstigande per dygn:
Hållplatsklass A	> 100
Hållplatsklass B	21 - 100
Hållplatsklass C	6 - 20
Hållplatsklass D	1 - 5
Hållplatsklass E	< 1

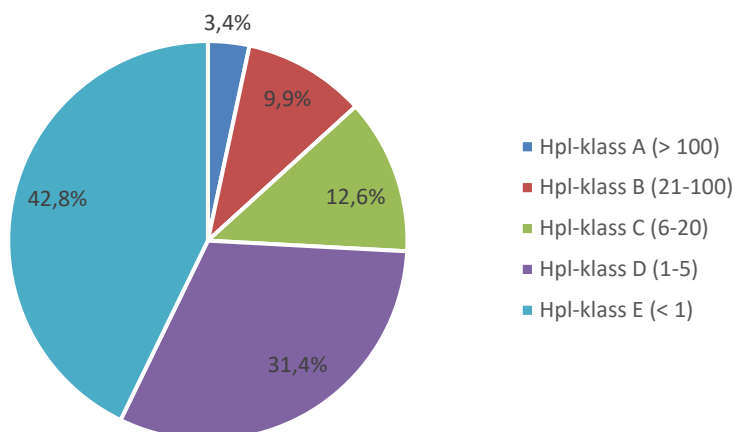
I länets finns ett antal större resecentrum som har väldigt många resande och som utöver olika trafikslag och anslutningar även omfattar lokaler. Dessa resecenter hanteras separat då de omfattas av fler lagar och krav.

3.2 Hållplatser i länet

Det finns drygt 1 900 namngivna hållplatser i Västernorrland. Väldigt många av dessa har få påstigande. Endast 3,4% av hållplatserna finns i den högsta klassen (A).

Utöver dessa hållplatser praktiseras på många landsbygdslinjer så kallade vinkhållplatser. Det innebär att bussen stannar där du står.

I diagrammet nedan återfinns fördelningen av länets hållplatser i föreslagna hållplatsklasser.



Antal hållplatser och fördelning mellan hållplatsklasser skiljer sig åt mellan kommunerna. En stor andel av de två största hållplatsklasserna (A och B) återfinns i Sundsvall. Västernorrland har i snitt 7,8 hållplatser per 1 000 invånare. Flest hållplatser återfinns i Ånge med 19,9 hållplatser per 1 000 invånare. Minst antal hållplatser per 1 000 invånare har Timrå med 6 stycken.

	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Sundsvall	Timrå	Ånge	Örnsköldsvik	Län totalt:
Hpl-klass A (> 100)	3	1	1	48	3	0	8	64
Hpl-klass B (21-100)	27	4	7	93	15	4	39	189
Hpl-klass C (6-20)	43	24	24	40	16	9	84	240
Hpl-klass D (1-5)	96	60	63	177	32	48	122	598
Hpl-klass E (< 1)	65	97	73	301	41	123	116	816
Totalt	234	186	168	659	107	184	369	1907

3.3 Hållplatsutformning

Länets hållplatsstandard är uppdelad i två delar; utformning och utrustning. Vid om- eller nybyggnation av hållplats så ska bägge delarna användas.

Hållplatsutformning hanterar i sig två olika delar; hållplatstyp och fysisk utformning. Utifrån VGU så finns ett antal hållplatstyper. Olika typer av hållplatser lämpar sig för olika typer av vägar.

3.3.1 Hållplatstyp

Val av hållplatstyp bestäms huvudsakligen av vägens förutsättningar samt ambitionen för kollektivtrafikens framkomlighet och resenärernas säkerhet. I länet förekommer alla hållplatstyper som finns redovisade i VGU.

Enligt VGU så rekommenderas följande hållplatstyper i tätort:

- Dubbel stopphållplats (timglashållplats)
- Enkel stopphållplats
- Klackhållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats

Ytterligare krav på hållplatser i tätort:

- Vid övergångsställe ska hållplats vara placerad, sett i aktuell körriktning: 1. minst 15,0 m före övergångsställe, 2. minst 5,0 m efter övergångsställe. Detta gäller inte om övergångsstället är en integrerad del i själva hållplatsen.

VGU rekommenderar följande hållplatstyper på landsbygd:

- Körbanehållplats
- Vägrenshållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats

Ytterligare krav på hållplatser i landsbygd:

- För samhällen på landsbygd där vägmiljön är anpassad till VR < 60 km/h gäller krav för hållplatser i tätort.
- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska hållplats vara utförd som avskild hållplats.
- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska planskildhet för gående och cyklande till och från hållplats vara anlagd.
- På mötesfri landsväg ska hållplats vara utförd som fickhållplats eller avskild hållplats

Samtliga hållplatstyper för tätort och landsbygd finns beskrivna i *bilaga 1.1 - hållplatstyper*.

3.3.2 Fysisk utformning

I denna del så ingår all utformning i marknivå. Den omfattar bland annat yta för resenär, plattformshöjd, taktila stråk, anslutningar och parkeringar. Den fysiska utformningen sätter grundförutsättningarna för att enkelt kliva ombord på bussen. Dessutom tar den fysiska utformningen hänsyn till topografi, anslutningar och säkerhet.

I matrisen nedan anges vilken fysisk utformning som respektive hållplatsklass bör ha.

Hållplatsklass	A	B	C	D	E
<i>Fysisk utformning</i>					
Hårdgjord resenärsyta 3,5 m bred	X				
Hårdgjord resenärsyta 2,25 m bred		X			
Hårdgjord resenärsyta 1,5 m bred			X	(X)	X
Hårdgjord resenärsyta ospecificerad					(X)
Plattform med 17 cm höjd	X	X	(X)		
Taktilt och visuellt stråk på plattform	X	X	(X)		
Kontrasterande kantremsa	X	X	(X)		
Utrymme för rullstol, max 5% lutning	X	X	(X)		
Cykelparkering	X	X	(X)		
Pendlarparkering	X	(X)			
Anslutande GC-väg	X	X	(X)		
Allmän belysning	X	X	X	(X)	(X)
Solcells-belysning				(X)	(X)
Skyddsräcke	X	X	(X)		

I bilaga 1.2 *hållplatsskisser*, så redovisas bilder och skisser på olika typer av hållplatser.

3.4 Hållplatsutrustning

I denna del så hanteras den utrustning som bör finnas på en hållplats så som information, belysning och väderskydd. Utrustningen ska göra det tryggt och bekvämt för resenären att vänta på, kliva på samt av fordonen.

För att nå harmonisering och kostnadseffektivitet föreslås att länet verkar för gemensamma ramavtal från vilka som alla ansvariga parter kan köpa utrustning.

I matrisen nedan anges vilken utrustningsnivå som respektive hållplatsklass bör ha.

Hållplatsklass	A	B	C	D	E
<i>Utrustning</i>					
Stolpe, topptavla med hpl-namn	X	X	X	X	X
Informationstavla	X	X	X	X	X
Information med punktskrift	X	X	(X)		
Realtidsinformation	X	(X)			
Hållplatsbelysning	X	X	(X)	(X)	
Väderskydd med bänk	X	X	(X)		
Papperskorg	X	X	(X)		

3.5 Avstigning- och påstigningsläge

Standarden på 2 hållplatslägen inom samma hållplats kan skilja sig om det finns ett tydligt "påstigningsläge" eller "avstigningsläge". Gällande fysisk utformning ska båda hållplatslägena i stor utsträckning utformas lika oberoende vilket av hållplatslägena det rör sig om. Dvs ficka och plattform behövs oavsett om det är ett avstignings- eller påstigningsläge. Däremot kan utrustningsnivån variera beroende på vilket av hållplatslägena det är. Om det finns ett tydligt hållplatsläge för påstigande kan detta utrustas mer än avstigningsläget. Tex. behövs inte väderskydd eller sittbänk om ett läge i största utsträckning kommer att användas för avstigning.

4. Nuläge

För att kunna ta reda på vilken standard som länets befintliga hållplatser har i nuläget så krävs det att en fullständig inventering genomförs.

Inventeringen av samtliga hållplatslägen ska ske utifrån den standardmatris som tagits fram i hållplatshandboken. I samband med inventering så bör alla hållplatser mätas in digitalt samt fotodokumenteras.

All hållplatsdata ska läggas i en gemensam databas som Din Tur ansvarar för. Alla parter i länet ska ha tillgång till databasen och har även ett ansvar att leverera in data till den när om- eller nybyggnation sker.

5. Samverkan

Kunden möter kollektivtrafiken som en produkt och bör känna igen sig och knyta an till Din Tur som är varumärket utåt för kollektivtrafiken. Varav det är av vikt att varje part i länet jobbar mot gemensamma riktlinjer. Ett starkt varumärke skapar en trygghet hos kunden och gör att kollektivtrafiken upplevs som mer attraktiv.

Att utveckla kollektivtrafikens infrastruktur är ett komplext, långsiktigt arbete som skapar stora kostnader. Det är därför av yttersta vikt att alla berörda parter samverkar och har långsiktiga mål för utvecklingen. Din Tur, som kollektivtrafikmyndighet är den part som tar på sig ansvaret att driva kollektivtrafiken framåt och koordinerar övriga parter.

Under denna punkt beskriver vi de parter som behöver vara delaktiga i arbetet, hur ansvaret fördelas mellan parterna, hur samverkansprocesserna ska gå till samt hur regional prioritering bör ske.

5.1 Parter

Din Tur - ansvarar för trafikering och information på hållplatser. Din Tur har även ett ansvar för att koordinera och styra de processer som drivs i syfte att utveckla och underhålla hållplatser.

Region Västernorrland - är en av åtta medlemmar i Din Tur som beställer och finansierar trafik. Region Västernorrland har även ett regionalt utvecklingsansvar som bland annat innefattar att ta fram regional utvecklingsstrategi och regional infrastrukturplan.

Länets sju kommuner - är alla medlemmar i Din Tur som beställer och finansierar trafik. Kommunerna har ansvar för ett i olika utsträckning omfattande kommunalt gatunät på vilket de bygger och underhåller busshållplatser samt anslutningar till dessa. Kommunerna är även ansvariga för att utrustning på hållplatser längs statliga vägar enligt ansvarmatrix under punkt 5.2.

Trafikverket - ansvarar för transportsystemets långsiktiga planering vad avser vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket är även ansvarig för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar samt äger och underhåller alla spårområden och plattformar längs järnvägarna. Trafikverket ansvarar för den fysiska utformningen av hållplatser längs statlig väg. Trafikverket har i infrastrukturplanerna förutom finansiering för hållplatser längs statlig väg även medfinansiering till kommunala kollektivtrafikanläggningar.

Trafikföretag - utför kollektivtrafiken i länet med buss, taxi eller tåg via trafikavtal med Din Tur. Trafikföretagen är direkt berörda av förändringar som görs i kollektivtrafikens infrastruktur och bör vara med i dialogen från start vid planering av om- och nybyggnationer.

Länsstyrelsen - är en remissinstans vid vissa infrastrukturella åtgärder.

Markägare/samfällighet - kan komma in som en part om infrastruktur behöver byggas på mark som inte tillhör kommunen eller staten.

5.2 Ansvarsfördelning

Ansvaret för att initiera, finansiera, anlägga, drifta och underhålla hållplatserna i Västernorrland delas mellan Region Västernorrland, Din Tur och väghållaren vilket oftast innebär kommunerna eller Trafikverket.

Som kollektivtrafikhuvudman, tar Din tur på sig ansvaret att samordna övriga parter med en tydlig ledarroll.

Det konkreta ansvaret för bytespunkter och hållplatser beror av vem som är väghållare. I matrisen anges vilken part som ansvarar för respektive del.

Hållplatsdel	Ansvarsomfattning	Ansvar statligt vägnät	Ansvar kommunalt vägnät
Körtytor, marktytor	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen
Allmän belysning	Anläggning, drift & underhåll,	Trafikverket	Kommunen
Pendlarparkering	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket/kommunen	Kommunen
Hållplatsbelysning	Anläggning, drift & underhåll,	Kommunen	Kommunen
Väderskydd m. utrustning	Anläggning, drift & underhåll	Kommunen	Kommunen
Hållplatsskylt m stolpe	Anläggning, drift & underhåll	Din Tur	Din Tur
Information analog/digital	Anläggning, drift & underhåll,	Din Tur	Din Tur
El till hållplats	Anläggning, drift & underhåll,	Kommunen	Kommunen
Anslutande gång- & cykelväg	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen
Plattform	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen

Din Tur ansvarar för hållplatsstolpe, toptavla, fundament samt all analog och digital informationsutrustning till resenären. Din Tur tar initiativ till att ta fram länsgemensamma ramavtal som möjliggör harmonisering och kostnadseffektiva inköp för alla parter.

En del som kan vara svår att få till är snöröjning då snöröjning av väg respektive hållplats inte alltid synkas eller utförs av samma part. Detta är ett område som länet behöver arbeta för att hitta bra lösningar inom.

5.3 Processer

Processen för om- och nybyggnation av hållplatser innehåller flera steg. Varje steg har en ansvarig part och en eller flera samverkande parter.

Initiering - initiativet till en om- eller nybyggnation kan komma från olika håll exempelvis resenärer, näringslivet, kommunen, trafikhuvudmannen, väghållaren eller trafikbolaget. Alla inspel bör landa hos trafikhuvudmannen som koordinerar processerna.

Dialog och prioritering - tidigare kartlagda behov och nya förslag behöver sammanställas i en regional prioritering som sedan kan dialogas med berörda parter. Din Tur ansvarar för att årligen sammanställa en aktuell regional prioritering.

Planering och projektering - utifrån regional prioritering så påbörjas planering av prioriterade objekt. Det är väghållaren som ansvarar för projektering men samverkan bör ske med flera parter. Finansiering är en viktig del i planeringen och bör hanteras i detta skede. Projektering sker utifrån riktlinjer fastställda i denna hållplatshandbok.

Genomförande - det är väghållaren som ansvarar för genomförandet. Framkomligheten på vägen samt tillgången till en eventuell hållplats påverkas så även i detta skede är det viktigt med dialog med trafikhuvudman och trafikbolag.

Avslut - i slutet av en om- eller nybyggnation är det viktigt med besiktning för att identifiera eventuella brister innan hållplatsen börjar trafikeras. Det är också viktigt med dokumentation som kan laddas in i den gemensamma databasen.

Drift och underhåll - när hållplatsen börjat trafikeras så är det viktigt att driften och underhållet sköts så att funktionaliteten på hållplatsen bibehålls med årtider och år.

Processflöden för om- och nybyggnation längs kommunal respektive statlig väg presenteras närmare i *bilaga 1.3* i slutet av detta dokument.

Som ett komplement till ansvarsfördelningen samt processen för hur en hållplats skapas eller flyttas ska checklistor för processerna tas fram. På detta sätt blir det enkelt för respektive part att följa delstegen i rätt ordning. Din Tur ansvarar för att ta fram checklistor. På nästa bild ses ett förslag på utformning av checklista.

Förslag checklista:

Beskrivning	Utfört	Datum	Signatur
Aktörerna enas om om- / nybyggnation			
Hållplatskategori bestäms samt hållplatsens läge			
Ritningar och andra underlag tas fram			
Eventuell ansökan medfinansiering			
Beslut om godkännande av berörda parter			
Hållplatsplanering:			
- kalkyl och kostnadsfördelning			
- upphandling eller egen entreprenad			
- tidsplan / genomförandeplan			
Utrustning beställs			
Eventuell el beställs			
Genomförandemöten med berörda parter			
Slutbesiktning med berörda parter			
Inmätning och dokumentering			
Överlämning till drift och underhåll			
Rekvirering eventuell medfinansiering			

5.4 Regional prioritering

Utifrån det årshjul som återfinns i trafikförsörjningsprogrammet så ska Din Tur genomföra årliga trafikdialoger med respektive medlem. Inför dessa ska Din Tur skicka ut dokumentation i form av en aktuell hållplatsprioriteringslista samt en behovsenkät där medlemmen kan fylla i vilka hållplatser som anses prioriterade i nuläget. På trafikdialogmötena diskuteras dessa bägge dokument.

Efter att trafikdialoger har hållits med samtliga medlemmar så sammanställer Din Tur en aktuell regional prioriteringslista för hållplatsinsatser. Dialog om listan förs med samtliga medlemmar genom regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik varpå eventuella justeringar införs.

Din Tur genomför därefter ett årligt dialogmöte med Trafikverket där den aktuella listan presenteras och diskuteras.

Trafikverket utgår ifrån listan och mötet när de sedan beslutar fördelning av de medel som finns i infrastrukturplanerna för finansiering av kollektivtrafikanläggningar längs statlig väg samt medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar längs kommunal väg.

Nedanstående illustration visar processflödet för regional prioritering av hållplatser.



Av de medel som finns tillgängliga varje år hos Trafikverket respektive kommunerna så bör cirka 80% gå till de hållplatser som prioriterats i regional lista. Övriga 20% bör hållas öppet som en flexibel pott för akuta behov som behöver lösas.

5.5 Forum för samverkan

För att få en bra samverkan så är det viktigt med en tydlighet i hur samverkan ska ske. Vissa forum hanterar det kontinuerliga arbetet medan andra forum mer är en plattform för långsiktig och strategisk dialog.

Lista med befintliga forum:

- Trafikdialoger medlemmar - genomförs årligen på hösten och ligger till grund för Din Turs arbete att planera trafik och sammanställa regional hållplatsprioritering. Din Tur ansvarar för att bjuda in till mötena.
- Hållplatsdialog Trafikverket - genomförs årligen i syfte att informera Trafikverket om aktuell prioritering av hållplatsinvesteringar. Din Tur ansvarar för att bjuda in till mötena
- Regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik - regional grupp med tjänstepersoner från Din Tur och dessa åtta medlemsorganisationer. Används för samlad diskussion om regional prioritering. Möts regelbundet cirka 6 gånger per år Din Tur ansvarar för att bjuda in till mötena.
- Regionala transportgruppen - regionalt forum som diskuterar alla frågor i länet som berör transportinfrastruktur så som vägar, järnvägar och flygplatser. Tjänstepersoner från kommunerna, Länsstyrelsen, Region Västernorrland och Din Tur samt representanter för näringslivet ingår i gruppen. Region Västernorrland ansvarar för att bjuda in till mötena.
- Arena för samhällsplanering och resande - forum för tjänstepersoner hos kommunerna, Region Västernorrland, Trafikverket och Din Tur. Diskuterar övergripande samhällsplaneringsfrågor med koppling till persontransporter. Kan användas för att diskutera upplägg och strategiska dokument. Delat ansvar för inbjudan mellan Länsstyrelsen, Trafikverket, Region Västernorrland och Din Tur
- Regionala samverkansrådet - en gruppering med politiker och tjänstepersoner från länets offentliga organisationer samt representanter för näringslivet. Används för förankring av övergripande strategiska frågor och dokument i länet. Region Västernorrland ansvarar för mötesinbjudan.
- Politiska forum - såväl hos Din Tur som hos respektive medlem finns politiska forum som tar beslut gällande exempelvis investeringar och strategiska dokument. För länet finns även En sammanställning av dessa forum ska tas fram av Din Tur som en del i samverkansarbetet.

6. Genomförande

Denna hållplatshandbok ska ligga till grund för det framtida arbetet.

Första steget blir att kartlägga och sammanställa data över länets hållplatser och samla dessa i en databas som används för publicering av resenärsinformation. Databasen ska hållas uppdaterad med hjälp av länets samtliga aktörer

Utifrån det årshjul som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet så ska återkommande möten hållas med berörda aktörer. Baserat på dessa möten så ska Din Tur ta fram förslag på aktuell regionala prioritering av hållplats(om)byggnationer. Denna prioritering ska ligga till grund för beslut som tas av Trafikverket gällande finansiering av och medfinansiering till om- och nybyggnation av busshållplatser. Målet är även att kommunerna använder denna prioritering för att besluta om sina egna investeringsmedel.

7. Begreppsförklaring

I *bilaga 7 - begreppsförklaringar* återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.

Bilaga 1.1 – hållplatstyper

I Trafikverkets VGU, Vägars och gators utformning, finns definierade hållplatstyper. Hållplatstyperna och deras användningsområden presenteras nedan.

I Kol-TRAST finns även beskrivet hållplatstyperna sågtandshållplats och mitthållplats.

Hållplatstyperna är olika lämpliga beroende på om det är en tätorts- eller landsbygdshållplats och delas därför in i de olika kategorierna.

Hållplatstyper i tätort:

- Dubbel stopphållplats (timglashållplats)
- Enkel stopphållplats
- Klackhållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Mitthållplats
- Sågtandshållplats

Hållplatstyper på landsbygd:

- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Vägrenshållplats



Dubbel stolphållplats bör väljas där kollektivtrafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras högre än framkomlighet för bilar. Hållplatstypen är lämplig där många resenärer förekommer, särskilt vid stor andel barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Undvik denna hållplatstyp på leder med högt biltrafikflöde, där cykeltrafiken på körbanan är omfattande eller där bussen väntar in tid eller står länge på hållplatsen.



Enkel stolphållplats bör väljas där kollektivtrafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras. Hållplatstypen kan väljas vid högre biltrafikflöde än vid dubbel stolphållplats. Motriktat fordonsflöde bör vara hastighets säkrat för att uppnå god trafiksäkerhet. För att undvika att fordon kör om och ökar riskerna för gående som korsar gatan, anläggs en refug mellan körriktningarna.



Klackhållplats. På gator med tillåten längsgående parkering och där busstrafiken prioriteras väljs klackhållplats. Separat cykelbana bör anordnas bakom väderskyddet, annars finns en risk att cyklister väljer motsatt körfält när de ska passera bussen.

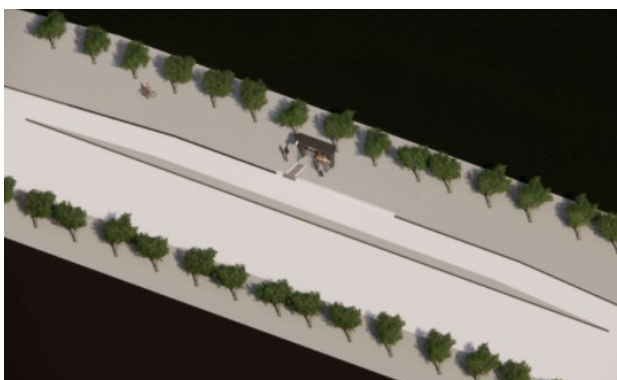
Klackhållplats undviks vid långa hållplatsuppehåll och om fordonstrafikflödet är högt.



Körbanehållplats kan väljas på gata med begränsat trafikflöde eller där antalet bussar som angör hållplatsen är begränsat.



Fickhållplats bör undvikas med tanke på att framkomligheten för busstrafiken är sämre än vid stopp- och klackhållplats, eftersom bussen måste ändra sidoplacering vid angöring och för att det behövs en anpassning till passerande trafik då bussen lämnar hållplatsen.



Avskild hållplats kan vara nödvändig eller väl motiverad vid stora trafikleder eller på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning.



Mitthållplats är en hållplats där bussen stannar vid en refug mitt i gatan. Den kan vara ett alternativ i innerstadsområden med omfattande trafik. Till fördelarna hör att bussen inte blockerar annan trafik då den står vid hållplatsen. Nackdelar är att utrymmet för väderskydd och väntande resenärer är begränsat och att resenärerna kan hamna i ett utsatt läge. Särskild omsorg bör ägnas åt gångpassager. Hållplatstypen används i första hand när det finns reserverade körfält för kollektivtrafik mitt i gatan.



Sågtandshållplats. Vid ett fåtal busslinjer där resenärerna har start- och målpunkter i centrum är det ofta bäst med uppställning längs en bussgata. Med uppställning längs kanten ges en ökad flexibilitet. Nackdelen med en bussgata är att en del av resenärerna behöver gå över den yta som trafikeras av bussarna. Vid ett stort antal busslinjerna kan bussgatan bli svåröverskådlig och gångavstånden för långa. För att öka effektiviteten kan den utformas med sågtand, dock förloras lite av flexibiliteten.



Vägrenshållplats är en vanlig hållplatstyp längs befintliga 13-meters vägar på landsbygd. För att en hållplats ska klassas som vägrenshållplats krävs att vägaren är minst två meter bred. Plattform saknas ofta på vägrenshållplatser.

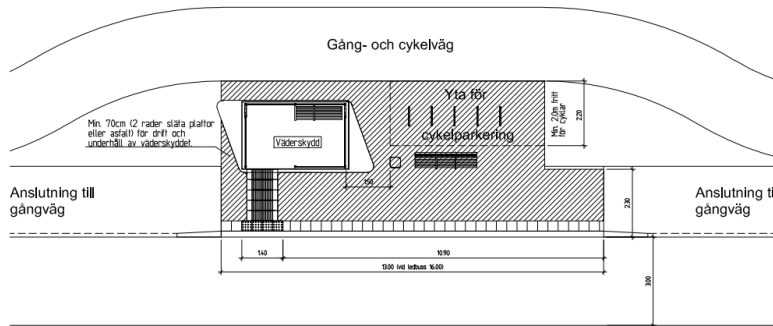
Bilaga 1.2 – hållplatsskisser och bilder

I denna bilaga återfinns bilder och skisser på olika hållplatstyper och hållplatsskisser. Under 2023 så ska Din Tur ta fram egna skisser och visualiseringar för respektive hållplatsskiss och hållplatstyp.

Hållplatsskisser

Hållplatsskiss hållplats med väderskydd, cykelparkering samt gång- och cykelväg, Skånetrafiken.

TILLGÄNGLIGHETSANPASSAD HÅLLPLATS MED VÄDESKYDD, CYKELPARKERING SAMT GÅNG- OCH CYKELVÄG



Detalj plansättning plattform med väderskydd (Väderskydd kan bytas ut eller tas bort) Skala 1:100

BETECKNINGAR

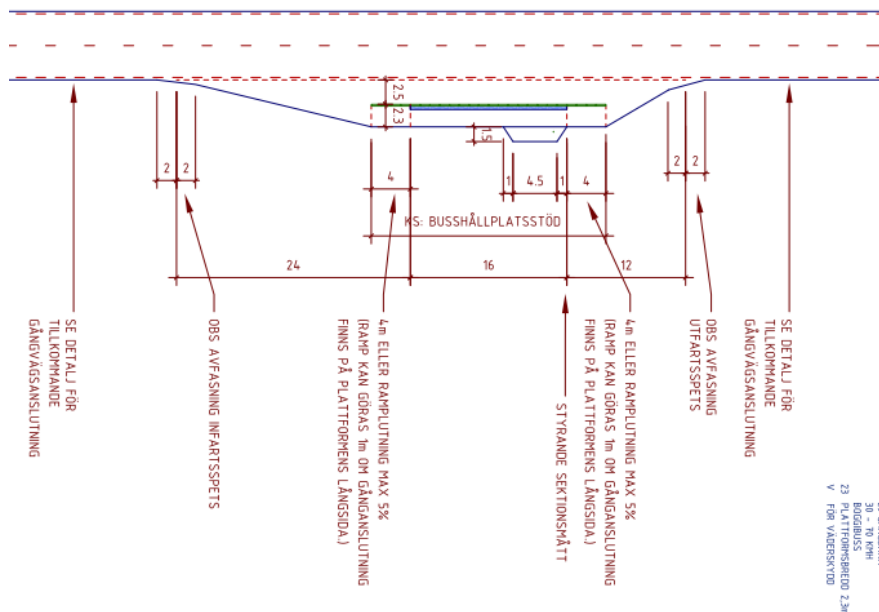
- Plattor 35x35cm (slata, grå) alternativt asfalt.
 - Taktila kupa/plattor 35x35cm, monstertjup min 4,5mm, ljushetskontrast min 0,40 NCS. För ledstråk se ritning ST 10 D 01.
 - Taktila slussplattor 35x35cm, monstertjup min 4,5mm, ljushetskontrast min 0,40 NCS. För ledstråk se ritning ST 10 D 01.
 - Supervilt kontrastmarkering med plattor 35x35cm, ljushetskontrast min 0,40 NCS allt. vit linjemarkering 20cm. För ledstråk se ritning ST 10 D 01.
 - Supervita kontrastplattor 175x35cm, ljushetskontrast min 0,40 NCS allt. kontrastfärg. För ledstråk se ritning ST 10 D 01.
- Topplatta monteras på väderskyddets tak så att på hållplatsloppet enligt ritningar ST 10 M 01.

ANMÄRKNINGAR

Plattformens längd anpassas efter angränsande fordon (dock min 13m)
 Yta och utrustning för cykelparkering anpassas efter resp. projekt.

Hållplatsskiss fickhållplats, X-trafik.

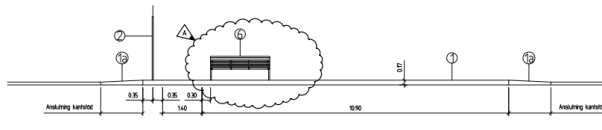
TYP E23V-2017



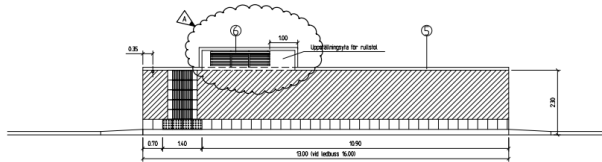
HÅLLPLATSTYP E23V
 FICKHÅLLPLATS 2,3m
 E3 GÅNGVÄG
 23 PLATTOR BREDD 2,3m
 FÖR VÄDESKYDD

Hållplatsskiss körbanehållplats, Skånetrafiken:

TILLGÄNGLIGHETSANPASSAD KÖRBANEHÅLLPLATS



Elevation skala 1:100



Detalj plansättning plattform skala 1:100

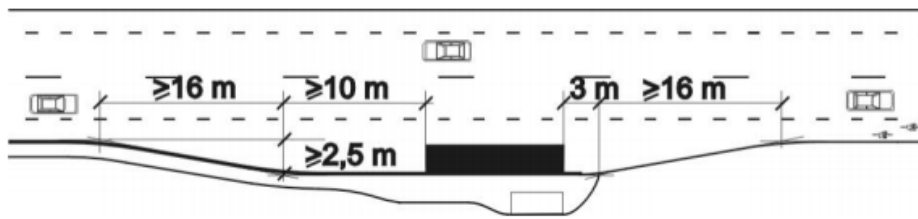
BETECKNINGAR

- ☑ Plattor 35x35cm (slåta, grå) alternativt asfalt.
- ▨ Takilla kupaflator 35x35cm, monsterdjup min 45mm, ljushetskontrast min 0.40 NCS. För ledsräk se riktning ST 10 D 01.
- Takilla snusplattor 35x35cm, monsterdjup min 45mm, ljushetskontrast min 0.40 NCS. För ledsräk se riktning ST 10 D 01.
- Supervit kontrastmarkering med plattor 35x35cm, ljushetskontrast min 0.40 NCS. För ledsräk se riktning ST 10 D 01.
- Supervita kontrastplattor 77.5x35cm, ljushetskontrast min 0.40 NCS. För ledsräk se riktning ST 10 D 01.
- ① Hållplatskanstöd av betong 1000x400x220mm. Kanstödsavstånd skall vara 17 cm.
- ② Kanstöd för anslutning till vanligt kanstöd 1500x400x215x320/270mm.
- ③ Hållplatskante enligt Skånetrafikens standard. Stöplundamentet skall sättas enligt riktning ST 10 F 01.
- ④ Ostabiler bärager av korsat bergmaterial 0-45mm.
- ⑤ Stenmjöl alt. såtsand.
- ⑥ Kansten med 10 cm vrisning sättes som avkörningskydd om ställning är brantare 13.
- ⑦ Tillgänglighetsanpassad bänk med armb- och ryggstöd. Hållrädd stäl via utförs även under bänk och på uppställningsplats för rullstol.
- ⑧ Längslutning max 5 % och tvärlutning max 2 % på gångsulinnegränser till plattform.

ANMÄRKNINGAR

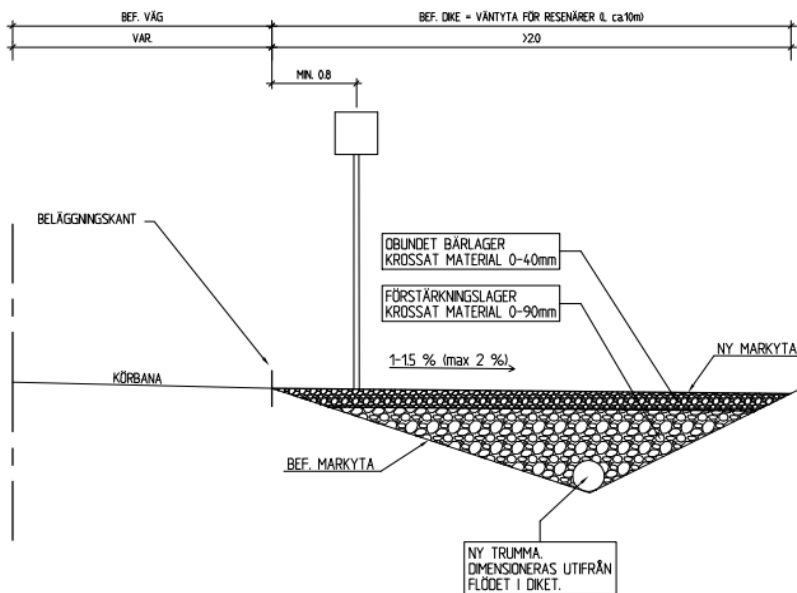
Plattformens längd anpassas efter angränsande fordon (dock min 13m)

Hållplatsskiss fickhållplats vid VR80-VR100 i landsbygdsmiljö, Trafikverket (VGU):



Hållplatsskiss enkel trafiksäkerhetshöjande åtgärd, Skånetrafiken:

ENKEL TRAFIKSÄKERHETSHÖJANDE ÅTGÄRD,
 UTFÖRANDE VID DIKE



Typsektion Skala 1:50

Exempelbilder hållplatser

Höderbacken, Sundsvall - 137 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass A)
Dubbel stopphållplats med väderskydd i påstiganderiktning - bra nivå.



Sollefteå station - 244 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass A)
Inga plattformar, taktilstråk eller väderskydd - dålig utformning.



Örnsköldsviks sjukhus - 65 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass B)
Väderskydd, plattform och taktilstråk - bra utformning



Industrigränd Örnsköldsvik - 56 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass B)
Ingen 17cm plattform, inget taktilstråk - dålig utformning



Skog v332, Kramfors - 16 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass C)
Ficka men ingen plattform eller väderskydd - okej utformning



Älandsbro skola, Härnösand - 17 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass C)
Ficka med plattform respektive separat hållplats med väderskydd - bra utformning.



Laggarberg, Timrå - 4,5 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass D)
Ficka samt väderskydd på ena sidan - bra utformning



Matforsbron norra, Sundsvall - 2,7 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass D)
Ingen ficka, ingen bra yta att stå på (korsning) - dålig utformning



Åsgatan, Ånge - 0,9 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass E)
Stolpe, trottoar att stå på - okej utformning



Berg E14, Sundsvall - 0,9 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass E)
Högtrafikerad väg, ingen yta att stå på - dålig utformning



Bilaga 1.3 – processbeskrivningar

I denna bilaga återfinns processbeskrivningar för om- eller nybyggnation av hållplats längs kommunal respektive statlig väg.

Bild 1 - processbeskrivning för hållplats längs kommunal väg:

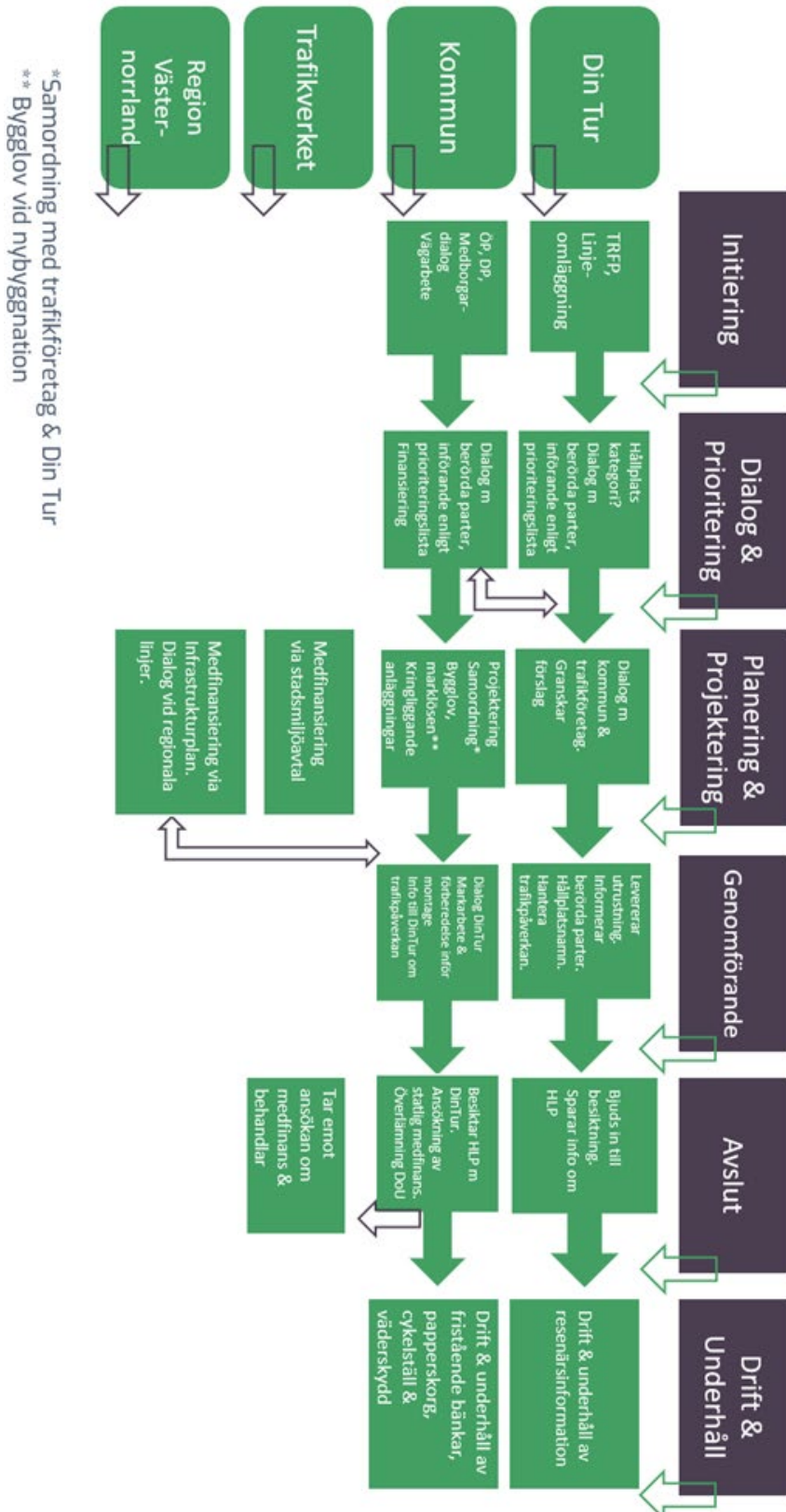
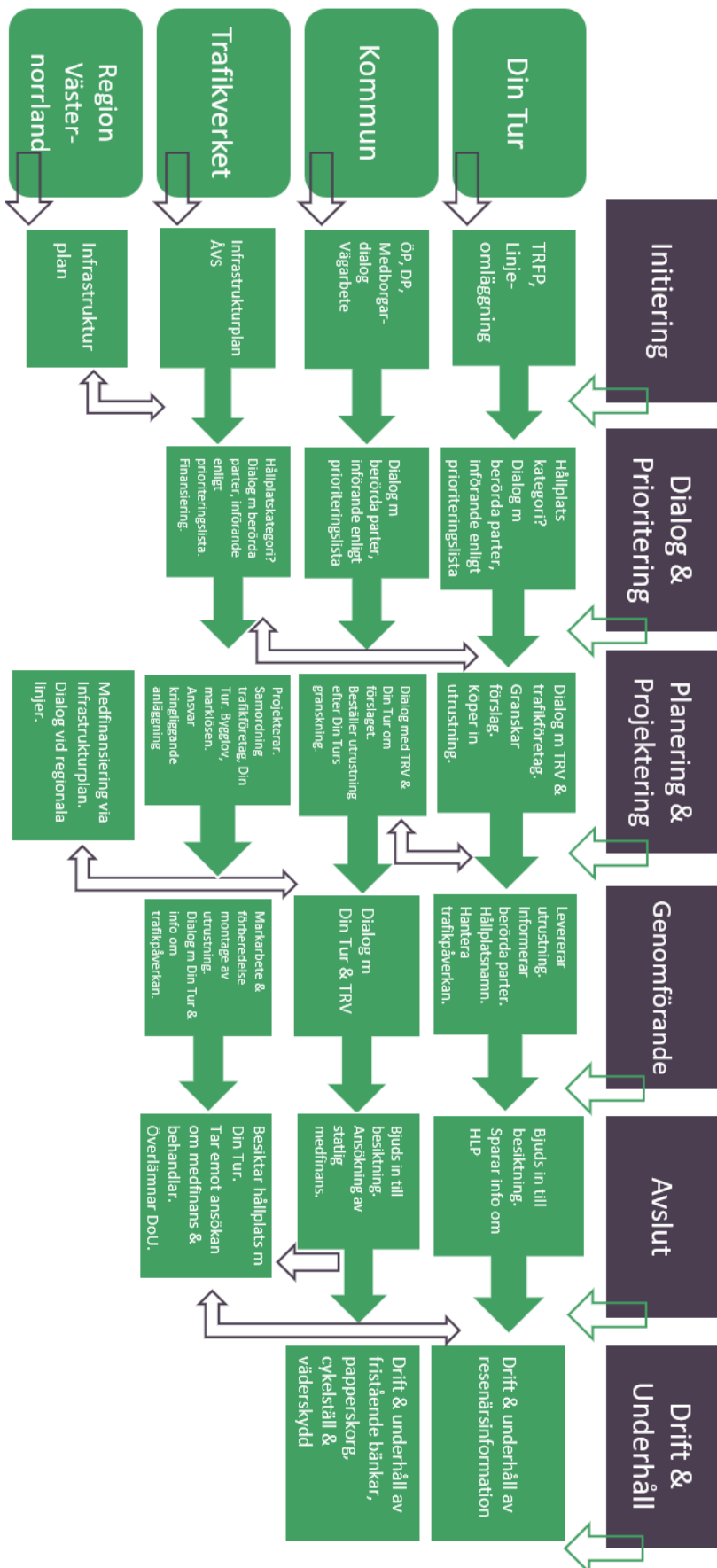


Bild 2 - processbeskrivning för hållplats längs statlig väg:



Bilaga 1.4 – Lista över hållplatser och bytespunkter med >20 påstigande

Detta dokument innehåller en lista över alla hållplatser och bytespunkter med fler än 20 påstigande per dygn under normalåret 2019. Denna lista ska årligen revideras och kompletteras med aktuell standard samt regional prioritering.

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2019		Bytesp	Särskilda behov			Anpassad:	Prio:
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg		
Sundsvall	Sundsvalls bstn	28 st	2 442 315	8 141	Ja					
Örnsköldsvik	Örnparken	21 st	517 307	1 724	Ja					
Härnösand	Härnösands centrum	14 st	225 330	751	Ja					
Sundsvall	Birsta City	2, 5	199 269	664	-					
Sundsvall	Sjukhuset Sundsvall	4, 85, 120, 201	160 455	535	-	x				
Härnösand	Härnösand Central	21 st	135 620	452	Ja					
Sundsvall	Trädgårdsgatan	9 st	124 423	415	-					
Sundsvall	Vi centrum	1, 74, 75	107 103	357	Ja					
Sundsvall	Sporthallen	3	106 232	354	-					
Sundsvall	Bragegatan	7 st	104 113	347	-					
Sundsvall	Granloholm centrum	3, 4	100 173	334	-					
Kramfors	Kramfors ReseC	16 st	99 146	330	Ja					
Sundsvall	Nacksta centrum	2	89 188	297	-					
Sundsvall	Trafikgatan	6 st	83 724	279	-					
Sundsvall	Bredsands skola	4, 120	82 736	276	-		x			
Sundsvall	Gillebergsgatan	1	82 370	275	-					
Sollefteå	Sollefteå ReseC	11 st	73 072	244	Ja					
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik ReseC	17 st	69 148	230	Ja					
Sundsvall	Tullgatan	3, 4, 120	67 880	226	-					
Sundsvall	Njurunda Resecentrum	5 st	65 439	218	Ja					
Sundsvall	Birsta E4	7 st	62 414	208	-					
Sundsvall	Skönsmohuset	4, 120	60 902	203	-					
Sundsvall	Västhagen	3	59 020	197	-					
Sundsvall	Kvissleby Njurundahallen	120, 124	58 199	194	-					
Sundsvall	Östra Birsta	2, 5	58 058	194	-					
Sundsvall	Skönsbergs centrum	1, 85	57 723	192	-					
Sundsvall	Kvissleby Centrum	5 st	53 199	177	Ja					
Sundsvall	Bydalen	2, 85	52 171	174	-					
Örnsköldsvik	Valhallavägen	404, 405, 417	52 152	174	-					
Örnsköldsvik	Nolaskolan	12 st	51 150	171	-		x			
Sundsvall	Kaptensgatan	3, 4, 120	47 047	157	-					
Sundsvall	Strandvägen	4, 120	46 400	155	-					
Sundsvall	Kristinelund	2	46 348	154	-			x		
Sundsvall	Vinkeltået	2, 141, 191	45 525	152	-					
Sundsvall	Enhörningsvägen	4, 120	44 465	148	-					
Sundsvall	Ponnyvägen	1	44 350	148	-		x			
Örnsköldsvik	Geneskolan	401, 417	44 141	147	-					
Sundsvall	Strömstadsvägen	3, 4	43 732	146	-					
Sundsvall	Lasarettsvägen	2, 84, 85, 120	42 713	142	-					
Sundsvall	Västermalms skola	7 st	42 512	142	-		x			
Sundsvall	Korstavägen	1	41 770	139	-					
Sundsvall	Höderbacken	1	41 186	137	-					
Sundsvall	Kvissleby Affärsgatan	120, 124	40 256	134	-					
Sundsvall	Institutsvägen	4, 85, 120	39 589	132	-					
Sundsvall	Sallyhillsvägen	2	38 797	129	-					
Timrå	Timrå torget	120, 630, 631	38 686	129	-					
Örnsköldsvik	Parkskolan	9 st	37 215	124	-		x			
Timrå	Tallnåsvägen 49	120, 630	37 173	124	-					
Örnsköldsvik	Bjåsta Busstation	413, 421, 422	35 314	118	Ja					
Timrå	Mariedalsskolan	120, 630, 631	35 230	117	-		x			
Sundsvall	Nackstavägen 22	2	34 991	117	-					
Sundsvall	Bultgatan	2, 141, 191	34 359	115	-					
Örnsköldsvik	Sörliden	404, 405, 417	33 402	111	-					
Sundsvall	Bosvedjans centrum	2, 85	33 138	110	-					
Sundsvall	Mittuniversitetet	6 st	32 608	109	-					
Sundsvall	Sundsbruks centrum	5	32 509	108	-					
Sundsvall	Räbbmogatan	1, 75	32 376	108	-					
Sundsvall	Ljustadalens centrum	2, 5	31 951	107	-					
Sundsvall	Härstavägen	4, 120	31 343	104	-					
Sundsvall	Hagaskolan	2	31 301	104	-		x			
Sundsvall	Skönsmons skola	4, 120	31 295	104	-		x			
Sundsvall	Röhmans torg	141, 142	30 665	102	-					

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2019		Bytesp	Särskilda behov			Anpassad:	Prio:
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg		
Sundsvall	Baldershov	4, 85, 120	30 558	102	-					
Timrå	Söråker köpcent	611, 633, 635	29 340	98	-					
Timrå	Sörberge norra	7 st	28 722	96	Ja					
Sundsvall	Syntesvägen	4, 120	28 512	95	-					
Sundsvall	Skogsbacken	2, 85	28 212	94	-					
Kramfors	Bollstabruk bstn	6 st	27 901	93	-					
Sundsvall	Apriilvägen	2, 5	27 364	91	-					
Sundsvall	Paviljongvägen	3, 142	26 771	89	-					
Sollefteå	Sollefteå Torget	41, 315, 45, 62	26 343	88	Ja					
Sundsvall	Hagavägen	4, 85, 120, 201	25 578	85	-					
Härnösand	Stadsparken	11 st	24 730	82	-					
Sundsvall	Nynäshamnsvägen	4	24 256	81	-					
Sundsvall	Grevegatan	4, 120	23 117	77	-					
Sundsvall	Brovägen	1, 74	23 100	77	-					
Sundsvall	Östra Långgatan	5 st	22 780	76	-					
Sundsvall	Västergatan	2, 84	22 496	75	-					
Örnsköldsvik	Mellansel jvstn	42, 43	22 384	75	-					
Sundsvall	Mårtensro	3	22 352	75	-					
Härnösand	Pilgatan	501, 560, 590	22 073	74	-					
Örnsköldsvik	Lingbo	404, 405	21 795	73	-					
Sollefteå	Köpmangatan Långsele	39, 40, 331	21 716	72	-					
Sundsvall	Västra Allén	7 st	21 626	72	-					
Sundsvall	Slutgatan	2, 141, 191	21 596	72	-					
Sundsvall	Mogatan	4, 120	21 118	70	-					
Härnösand	Bondsjöleden	10 st	20 770	69	-		x			
Örnsköldsvik	Själlevadskolan	42, 43, 402, 412	20 431	68	-		x			
Sundsvall	Luleåvägen	4	20 026	67	-					
Örnsköldsvik	Sjukhuset Övik	14 st	19 547	65	-	x				
Sundsvall	Gesällvägen	2, 5	19 418	65	-					
Sundsvall	Rättscentrum	7 st	19 372	65	-					
Härnösand	Ankaret	503, 590	19 192	64	-					
Sundsvall	Gläntan	3, 4	19 095	64	-					
Sundsvall	Vikingen	1	18 906	63	-					
Sundsvall	Liden	30	18 795	63	-					
Sundsvall	Alnöbron västra	1	18 664	62	-					
Sundsvall	Kungsbackavägen	3, 4	18 545	62	-					
Timrå	Skogsvägen	5 st	18 522	62	Ja					
Sundsvall	Lundbovägen	1	18 300	61	-					
Sundsvall	Borgholmsvägen	4	18 286	61	-					
Sundsvall	Ögården	1, 75	18 277	61	-					
Sundsvall	Ekebovägen	2, 5	17 826	59	-					
Sundsvall	Lindgården	4, 85, 120	17 158	57	-					
Sundsvall	Selångergården	6 st	16 899	56	-					
Ånge	Frånsta bussterminal	5 st	16 781	56	Ja					
Örnsköldsvik	Industrigränd	7 st	16 749	56	-					
Ånge	Ånge bstn	191, 192, 196	16 747	56	Ja					
Sundsvall	Värmeverket	2	16 623	55	-					
Kramfors	Ullånger Bstn	10 st	16 537	55	Ja					
Härnösand	Murbergsskolan/Länsmusée	501, 570, 590	16 517	55	-		x			
Örnsköldsvik	Sundhem	5 st	16 432	55	-					
Timrå	Köpmang./Bensinstation	120, 630	16 416	55	-					
Härnösand	Slåttvägen	501, 590	16 410	55	-					
Sundsvall	Tunavägen	120	16 407	55	-					
Timrå	Timrå E4	6 st	16 399	55	Ja					
Sundsvall	Panncentralen	1	16 294	54	-					
Härnösand	Tunnelplan	6 st	16 041	53	-					
Sundsvall	Usland skola	1, 75	16 037	53	-		x			
Sundsvall	Indal	30	16 034	53	-					
Sundsvall	Branta vägen	3	15 501	52	-					
Örnsköldsvik	Gullänget Centrum	401, 408, 411, 442	15 449	51	-					
Örnsköldsvik	Humlegårdsvägen	401, 417	15 410	51	-					
Härnösand	Folkhögskolan	501, 570 590	15 178	51	-					

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2019		Bytesp	Särskilda behov			Anpassad:	Prio:
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg		
Sundsvall	Tjärdervägen	1, 85	15 114	50	-					
Örnsköldsvik	Sund Centrum		15 005	50						
Sundsvall	Halmstadsvägen	3, 4	14 954	50	-					
Örnsköldsvik	Hörnettrondellen	5 st	14 936	50	-					
Timrå	Köpmangatan/Bovägen	120, 630	14 703	49	-					
Örnsköldsvik	Höglandskolan	403, 410, 419, 442	14 680	49	-					
Sundsvall	Stuggränd	3	14 607	49	-					
Härnösand	Klarinettgatan	501, 590	14 570	49	-					
Sundsvall	Plastvägen	4, 120	14 539	48	-					
Sundsvall	Gångvikens skola	5, 78, 120	14 394	48	-		x			
Sundsvall	Glimmervägen	3, 142	14 383	48	-					
Sundsvall	Bågevägen	2, 85	14 306	48	-					
Örnsköldsvik	Bredbyn Busstn	42, 43, 438	14 275	48	Ja					
Timrå	Sörberge E4	201, 331, 611	14 133	47	-					
Sundsvall	Gärde	5	13 965	47	-					
Sundsvall	Nackstavägen 38	2	13 926	46	-					
Sundsvall	Linderbergsgatan	2	13 873	46	-					
Sundsvall	Rörgatan	3	13 698	46	-					
Sundsvall	Bergsåkers IP	6 st	13 516	45	-					
Sundsvall	Måndagsvägen	2, 5	13 205	44	-					
Härnösand	Gulf E4	201, 502, 520, 560	13 126	44	-					
Sundsvall	Fänriksgatan	3	13 121	44	-					
Härnösand	Ångströmmsgatan	501, 590	13 100	44	-		x			
Härnösand	Landgrenshallen	6 st	13 060	44	-		x			
Härnösand	Ålandsbro Centrum	6 st	12 717	42	Ja					
Timrå	Arenaskolan	631, 633, 634, 636	12 532	42	-		x			
Sundsvall	Birstatunneln	2, 5	12 514	42	-					
Sundsvall	Fyrväpplingsvägen	5	12 468	42	-					
Sundsvall	Jaktfalksvägen	2	12 298	41	-					
Örnsköldsvik	Sjögatan	402, 404, 405	12 223	41	-					
Sundsvall	Klockgutaregatan	2, 141, 191	12 156	41	-					
Sundsvall	Travbanan	1	12 065	40	-					
Örnsköldsvik	Krukmakarvägen	402, 409	12 041	40	-					
Sundsvall	Norrliden	2, 84	12 018	40	-					
Örnsköldsvik	Bjåstaskolan	413, 421, 422	11 920	40	-		x			
Örnsköldsvik	Domsjöskolan	401	11 879	40	-		x			
Sundsvall	Augustivägen	5	11 835	39	-					
Sundsvall	Thulegatan	5 st	11 751	39	-					
Örnsköldsvik	Prosten Holmsväg	402	11 687	39	-					
Sollefteå	Sjukhuset Sollefteå	6 st	11 531	38	-	x				
Sundsvall	Bjälkvägen	6 st	11 492	38	-					
Sundsvall	Bergsåkers centrum	5 st	11 488	38	-					
Timrå	Tallnåsvägen 43	120	11 452	38	-					
Sundsvall	Februarivägen	2, 5	11 380	38	-					
Timrå	Tallnåsvägen 5	120	11 318	38	-					
Sundsvall	Klockarberget	120	11 267	38	-					
Örnsköldsvik	Lindblomsvägen	401, 408, 411	11 203	37	-					
Sundsvall	Tjärdervägen 13	1	10 949	36	-					
Timrå	Solbacka Norra	120	10 904	36	-					
Sundsvall	Fäbodsandsvägen	4, 120	10 891	36	-					
Sundsvall	Norrmlmsgatan	6 st	10 803	36	-					
Sundsvall	Lastbåtsvägen	1, 75	10 682	36	-					
Sundsvall	Sleipnervägen	1	10 568	35	-					
Sundsvall	Lantmätaren	2, 85	10 368	35	-					
Sundsvall	Pilgränd	3	10 283	34	-					
Örnsköldsvik	Översjåla	42, 43, 402, 412	10 240	34	-					
Härnösand	Mosstigen	502, 590	10 239	34	-					
Örnsköldsvik	Varvsbergsvägen	401, 407	10 177	34	-					
Örnsköldsvik	Nybyggarevägen	401, 417	10 136	34	-					
Sundsvall	Kovlands kiosk	5 st	10 130	34	Ja					
Timrå	Näsängsvägen	120	10 053	34	-					
Härnösand	Wendela Hellmanskolan	501, 511, 560, 590	10 048	33	-		x			

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2019		Särskilda behov			Anpassad:	Prio:
			Totalt	Per dygn	Bytesp	Vård	Skola		
Sundsvall	Bergsåkers skola	132, 133	9 971	33	-		x		
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik RC Norra	9 st	9 956	33	Ja				
Örnsköldsvik	Järvstagatan	404, 405, 408	9 848	33	-	x			
Sundsvall	Matfors Vårdcentral	141, 142	9 839	33	-				
Timrå	Berglundavägen/Klockgata	120, 630, 634, 636	9 756	33	-				
Timrå	Ala skola	611, 633	9 666	32	-		x		
Örnsköldsvik	Järveds Centrum	402, 409, 417	9 647	32	-				
Sundsvall	Vapelnäs/Pråmvägen	120	9 605	32	-				
Sundsvall	Klippgatan	1	9 271	31	-				
Härnösand	Trossgatan	502, 503, 520, 590	9 209	31	-				
Örnsköldsvik	Hörnettvägen	407	9 124	30	-				
Sundsvall	Kommunhuset	6 st	9 008	30	-				
Sundsvall	Midälvaplan	2	8 932	30	-				
Örnsköldsvik	Köpmanholmen C	421, 422	8 918	30	-				
Örnsköldsvik	Örnsköldsgatan	43, 402, 408	8 810	29	-				
Sundsvall	Idrottsparken	3	8 700	29	-				
Sundsvall	Havsörnsvägen	2	8 612	29	-				
Örnsköldsvik	Tjärnmyrvägen	401	8 490	28	-				
Ånge	Minervaskolan	191, 192, 196, 199	8 399	28	-		x		
Sundsvall	Haparandavägen	4	8 369	28	-				
Örnsköldsvik	Björna Centrum	417, 442	8 359	28	Ja				
Örnsköldsvik	Skyttis	404, 405	8 287	28	-				
Sollefteå	Storgatan Coop	90, 211, 45, 62	8 257	28	-				
Örnsköldsvik	Gottne vägsk	42, 43	8 246	27	-				
Örnsköldsvik	Lertagsvägen	407	8 121	27	-				
Sollefteå	Junsele bstn	41	8 105	27	Ja				
Sollefteå	Nipan/Trängvägen	45	8 099	27	-				
Sundsvall	Svartvik	120	8 077	27	-				
Timrå	Berglundavägen/Riksgatan	120, 630, 634, 636	8 041	27	-				
Sundsvall	Robäcken	1	8 024	27	-				
Härnösand	Teatern	8 st	8 001	27	-				
Ånge	Erikslund skolan	192	7 963	27	-		x		
Örnsköldsvik	Karosserivägen	401, 408, 411	7 898	26	-				
Örnsköldsvik	Bredbyskolan	42, 43	7 884	26	-		x		
Sollefteå	Gudlav Bilder Hågesta	39, 41	7 866	26	-		x		
Örnsköldsvik	Båtsmansgatan	401, 417	7 832	26	-				
Sundsvall	Bosvedjevägen	2, 85	7 709	26	-				
Sundsvall	Bondevägen	2	7 418	25	-				
Örnsköldsvik	Husums Skola	417	7 383	25	-				
Kramfors	Lunde	11 st	7 339	24	Ja				
Örnsköldsvik	Hantverkaregatan	10 st	7 274	24	-				
Sundsvall	Matfors skola	141, 142, 143	7 255	24	Ja		x		
Sundsvall	Tivolibacken	2, 84	7 254	24	-				
Örnsköldsvik	Söränget	406, 411	7 220	24	-				
Härnösand	Koltrastvägen	502, 590	6 957	23	-				
Härnösand	Brännarondellen	501, 514, 590	6 830	23	-				
Sundsvall	Malmövägen	4	6 798	23	-				
Sundsvall	Stöde Affären E14	191	6 751	23	-				
Sundsvall	Fagerdalsparken	3, 142	6 713	22	-				
Sundsvall	Igeltjärnsvägen	4	6 679	22	-				
Härnösand	Hedda Wisingskolan	501, 514	6 620	22	-		x		
Örnsköldsvik	Norra Skepparvägen	402, 409	6 531	22	-				
Sundsvall	Travbanevägen	5 st	6 490	22	-				
Sundsvall	Vallens skola	133, 134	6 468	22	-		x		
Sundsvall	Tellusvägen	120	6 449	21	-				
Sundsvall	Lillhällomsvägen	1	6 420	21	-				
Kramfors	Bollstabruk IP Rv 90	5 st	6 355	21	-				
Härnösand	Brunne Skola	511	6 306	21	-		x		
Sundsvall	Nacktaskolan	2	6 258	21	-		x		
Härnösand	Skördevägen	501, 590	6 161	21	-				
Härnösand	Närvården N utfarten	502, 560	6 119	20	-	x			
Härnösand	Närvården N utfarten	502, 560	6 119	20	-	x			



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 2 -

Plan för ökad tillgänglighet

- för personer med funktionsnedsättning(ar)

Remissversion 2022-08-15

Innehållsförteckning

1. Bakgrund.....	2
2. Målmodell	2
3. Övergripande ambition	3
4. Hela resan perspektivet.....	3
5. Om funktionsnedsättningar	4
6. Mål för ökad tillgänglighet.....	5
7. Insatsområden.....	5
7.1 Insatser fordon	5
7.2 Insatser infrastruktur.....	7
7.3 Insatser information.....	8
7.4 Insatser drift och underhåll	9
7.5 Insatser kompetens och bemötande	9
7.6 Insatser dialog och samverkan	9
8. Avtal – upphandlingar.....	10
9. Genomförandeplan.....	10
10. Begreppsförklaringar	10
Bilaga 2.1 – Information om olika funktionsnedsättningar	11
Bilaga 2.2 - Lista över hållplatser och bytespunkter med 20+ påstigande	13

1. Bakgrund

Att arbeta för en hög tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är ett lagstadgat krav på kollektivtrafikhuvudmän. Det är även ett krav att tydligt redogöra för vilken tillgänglighetsnivå som råder i kollektivtrafiken. En tillgänglighetsanalys av Västernorrlands kollektivtrafik genomfördes 2018. I den så redovisas tillgänglighetsnivån för fordon, infrastruktur, information och snöröjning. Analysen visar att Västernorrland har en relativt sett låg nivå på tillgänglighet och att den är dåligt redovisad för allmänheten.

Denna bilaga syftar till att tydliggöra hur tillgänglighetsnivån för personer med funktionsnedsättning ska öka de kommande åren kopplat till Västernorrlands nya trafikförsörjningsprogram.

2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



De mål som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär - det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper
- Nöjd resenär - alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken
- Hållbart samhälle - kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgupper

De indikatorer som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär - hur nöjd är du med din senaste resa?
- Nöjd resenär - det känns tryggt att resa
- Hållbart samhälle - andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Hållbart samhälle - antal tillgänglighetsanpassade hållplatser

3. Övergripande ambition

Den generella inställningen är att så många som möjligt, oavsett funktionsförmåga, ska kunna använda kollektivtrafiken i Västernorrlands län. Ambitionen ska vara att nå en hög tillgänglighetsanpassning, inom en rimlig och realistisk nivå, då det är praktiskt och ekonomiskt svårt att möta alla särskilda behov på alla platser. En hög tillgänglighetsnivå förenklar och förbättrar även för människor som inte har funktionsnedsättning och bidrar därför till en mer attraktiv kollektivtrafik.

En tillgänglig allmän kollektivtrafik gör det möjligt för personer med funktionsnedsättningar att i större utsträckning använda den allmänna kollektivtrafiken för sina resor istället för att vara hänvisade till att resa med särskild persontrafik. Även om den allmänna kollektivtrafiken i allt större utsträckning blir tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar kommer särskild persontrafik fortfarande vara viktig för många människors möjlighet att resa.

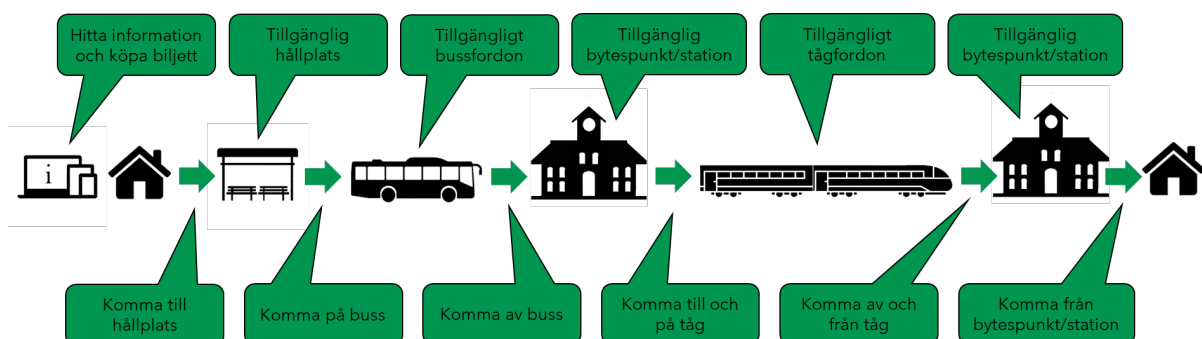
I Västernorrland så finns en ambition att skapa mellanformer av kollektivtrafik som kan överbygga övergången mellan den allmänna kollektivtrafiken och särskild persontrafik. ett sådant trafikupplägg som kommer att kallas Närtrafik. Närtrafik är allmän kollektivtrafik men är anpassad för att kunna användas även av personer med vissa funktionsnedsättningar.

Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning bidrar positivt till den sociala dimensionen av hållbarhet genom ökad rättvisa, delaktighet, jämlikhet och jämställdhet.

Tillgänglighet är en mänsklig rätt och ett krav enligt lag för personer med funktionsnedsättningar. Lagstiftningen ställer krav på att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska det i trafikförsörjningsprogrammet finnas tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer ska också finnas beskrivna.

4. Hela resan perspektivet

Att hela resekedjan fungerar är något som är viktigt för alla resenärer. För barn, äldre samt personer med funktionsnedsättning kan detta vara avgörande för att de ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken. Här följer en beskrivning av vad detta kan innebära i form av anpassning.



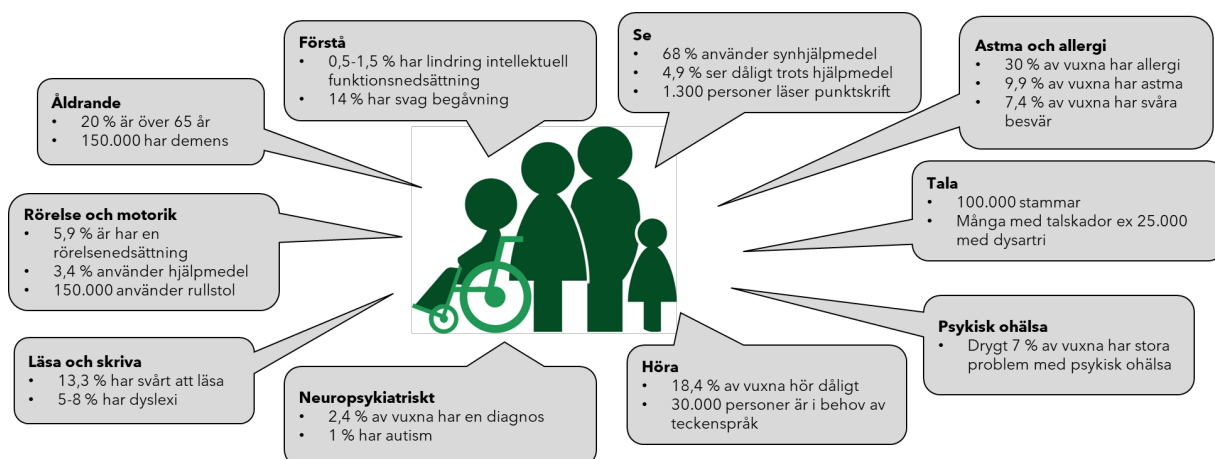
För att uppnå full tillgänglighet så krävs det att hela resan kan genomföras för en person med funktionsnedsättning, det omfattas av:

- *Hitta information och planera sin resa* - Det ska vara möjligt för personer med funktionsnedsättning att använda de verktyg som finns för att planera sin resa innan den genomförs.
- *Köpa och använda biljett* - Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, uppfatta, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas och användas. Försäljningskanaler och försäljningsställen samt informationsplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Ta sig till och kunna vistas samt orientera sig på hållplatser, bytespunkter och stationer* Gångvägar och anslutningar till och från prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning. Platsutformning och utrustning ska anpassas så att vistelsen och orienteringen på en station, bytespunkt eller prioriterad hållplats underlättas för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Ta del av information på hållplatser, bytespunkter, stationer och i fordonen* - Trafikinformationen ska anpassas så att det är möjligt att ta del av informationen, såväl före som under resan, oavsett funktionsnedsättning.
- *Ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet* - Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet på ett tryggt och säkert sätt. Samtliga resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service ombord på fordon. Tydligt utmärkta prioriterade sittplatser och rullstolsplatser ska finnas.

5. Om funktionsnedsättningar

En funktionsnedsättning innebär att en människa har nedsatt förmåga att fungera fysiskt, psykiskt eller intellektuellt. Nedsättningen kan vara temporär eller permanent och variera över tid. SCB räknar med att omkring 36 procent av Sveriges befolkning har någon form av funktionsnedsättning, nästan 11 procent har mer än en funktionsnedsättning.

Personer med till synes lika funktionsnedsättningar kan ha mycket olika upplevelser och erfarenheter av resande i kollektivtrafiken. Långt ifrån alla funktionsnedsättningar är synliga och ofta är det lättare att få förståelse för de funktionsnedsättningar som märks tydligt. Hög ålder innebär inte någon funktionsnedsättning i sig, men risken att drabbas av funktionsnedsättningar av flera funktioner ökar med stigande ålder.



I bilaga 2.1 - om funktionsnedsättningar, i slutet av detta dokument, finns mer information.

6. Mål för ökad tillgänglighet

Nedanstående mål ska gälla för arbetet att höja tillgängligheten i länets kollektivtrafik.

Insatsområde	Mål	Utfall år				
		Nuläge	2024	2026	2028	2030
Fordon	Andel tillgänglighetsanpassade bussfordon	47%	47%	47%	90%	90%
Infrastruktur	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn	40%	50%	60%	70%	80%
Information	Information om tillgänglighetsnivå per linje på webb samt i app	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja
Information	Andel bussfordon med invändigt hållplatsutrop	0%	50%	50%	100%	100%
Kompetens	Genomförda kompetenshöjningsinsatser / år	0	2	2	2	2
Dialog	Genomförda brukarråd / år	0	2	2	2	2

För att nå målen och generellt höja tillgänglighetsnivån så avser Din Tur arbeta utifrån sex insatsområden enligt punkt 7 i detta dokument.

7. Insatsområden

För att uppnå målen om ökad tillgänglighet har sex insatsområden definierats:

- Fordon
- Infrastruktur
- Information
- Drift och underhåll
- Kompetens och bemötande
- Dialog och samverkan

7.1 Insatser fordon

Svensk kollektivtrafik har tagit fram branschgemensamma funktionskrav för bussar, Bus Nordic, dokumentet för fordon som utför särskild persontrafik är under översyn och kommer att revideras till, Specialfordon 2022.

För kollektivtrafiken inom Västernorrlands län skiljer det sig mellan olika trafikområden beträffande i vilken omfattning som fordonen är tillgänglighetsanpassade. I stadstrafiken och i vissa kortare stadsnära linjer utförs trafiken med tillgänglighetsanpassade fordon. I princip all landsbygds- och regionaltrafik utförs med fordon som inte är tillgänglighetsanpassade.

Aktörer såsom Norrtåg, SJ och X-trafik svarar för sin del av tågtrafiken och kollektivtrafikmyndigheten har inte

Definition av tillgänglighetsanpassat fordon:

- Fordon med låggolv/lågentré alt. fordon med normalgolv och lift
- Fordon med plats för rullstol samt platser för personer med funktionsnedsättning
- Fordon med in- och utvändigt audiovisuell information
- Fordon i övrigt specificerade enligt Bus Nodic

rådighet över denna. Tågtrafiken är tillgänglighetsanpassad för personer med funktionsnedsättning och utgör därför grunden för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa regionalt.

Avtalsperioderna är långa och fordon införskaffas med olika långa intervall och det är främst vid fordonsbyten som förändringar kan införas.

I kommande trafikupphandling kan elfordon bli aktuella, dessa avger lägre ljud vilket kan försvåra för personer med syn- och hörselnedsättning att uppmärksamma bussarna. Ett signalsystem underlättar för funktionsnedsatta att orientera sig i kollektivtrafiksystemet.

Aktuella fordon inom Västernorrlands län:



Taxifordon (5-7 år):

- Multifordon (ramp/rullstol/bår)
- AN minibuss 6-8 pass
- AN personbil 3-4 pass

Bussfordon (10-15 år):

- Låggolvsbuss 2-axl
- Låggolvsbuss ledbuss
- Lågentrebuss
- Normalgolvsbuss
- Buss klass A /B (<22 pass)

Tågfordon (15-30 år):

- Regionaltåg
- Fjärrtåg
- Nattåg

Nedan en matris som visar vilken typ av fordon som ska gälla för respektive trafikslag och utbudsnivå.

Trafikslag	Utbudsnivå	Fordonstyp			Fordonsklass		Tillgängligt fordon	Tillgänglig hållplats
		Taxi	Buss	Tåg	Stand	Alt.		
Interregional trafik	IR1	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR2	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR3	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR4	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
Regional trafik	R1	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R2	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R3	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R4	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
Bastrafik	B1	-	X	(X)	II	III	X	+20 påstig
	B2	-	X	(X)	II	III	X	+20 påstig
	B3	-	X	(X)	II / B	III	(X)	+20 påstig
	B4	-	X	(X)	II / B	III	(X)	+20 påstig
Stadstrafik	S1	-	X	-	I	-	X	+20 påstig
	S2	-	X	-	I	-	X	+20 påstig
	S3	-	X	-	I	A	X	+20 påstig
	S4	-	X	-	A	I	X	+20 påstig
Närtrafik	N	X	(X)	-	Taxi	Taxi	X	Ej aktuellt

Generella åtgärder för fordon:

- Vid trafikförändringar ska fordonen som utför ersättningstrafik i så stor utsträckning som möjligt ha samma tillgänglighet som den trafik som ersätts. Om det inte kan möjliggöras ska den fortsatta transporten för personer med funktionsnedsättning lösas på annat sätt.

Åtgärder för taxifordon:

- Säkerställa inför kommande trafikupphandling att antal större multifordon är tillräckligt
- Följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav till nästkommande upphandling
- Tydliggöra regler för hjälpmedel som får medtas under resan

Åtgärder för bussfordon:

- Uppdatera fordonsstrategi till kommande trafikupphandling av busstrafik där det framgår fordonsklass per linje/område samt vilken specifikation varje fordonsklass ska ha (utgångspunkt från Bus Nordic)
- Följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav (Bus Nordic) till nästkommande trafikupphandling samt se över eventuella optioner i utrustningsnivå
- Inventera och dokumentera tillgänglighetsnivå på fordon utifrån avtalskrav och information i fordonsdatabas
- Öka antalet linjer som trafikeras med tillgänglighetsanpassade fordon enligt matris
- Tydliggöra fordonstyp i app och på webb
- Klarlägga regler för hjälpmedel som får medtas på buss
- Utredda framtida behov av signalsystem på elfordon

Åtgärder för tågfordon:

- Sträva efter att följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav till nästkommande upphandling
- I samverkan med berörda aktörer ta fram regler för hjälpmedel som får medtas på tåg

7.2 Insatser infrastruktur

För att kunna genomföra en tillgänglighetsanpassad resa måste både fordon och hållplatser vara tillgänglighetsanpassade, för att fungera fullt ut så behöver även anslutningar till/från/mellan hållplatser också anpassas. Att öka tillgängligheten i kollektivtrafikens infrastruktur är ett långsiktigt och mycket kostsamt arbete som måste ske i bred samverkan med andra aktörer, såsom kommuner och Trafikverket.

Det finns i nuläget stora regionala skillnader gällande graden av tillgänglighetsanpassning. Begreppet infrastruktur är brett och rymmer allt från ensliga busshållplatser vid landsvägar till stora resecentrum i stadskärnorna.

Bilaga 1 - hållplatshandbok är framtagen och kommer att antas tillsammans med trafikförsörjningsprogrammet. I hållplatshandboken finns framtida processer, roller och ansvarsfördelning beskriven. Den definierar också olika hållplatsklassificeringar samt vilken utrustningsnivå som ska finnas vid om- och nybyggnation.

Definition av tillgänglighetsanpassad hållplats/bytespunkt:

- Hårdgjord yta min 2,25 m bred
- 17 cm plattform
- Taktilt och visuellt markstråk
- Kontrasterande kantremsa
- Utrymme för rullstol max 5% lutning
- Grundinformation inkl. punktskrift

Som *bilaga 2.2* till detta dokument finns en sammanställning av länets hållplatser och bytespunkter med fler än 20 påstigande per dygn (normalåret 2019). Bilagan är inte komplett då den saknar aktuell status gällande tillgänglighetsnivå. Bilagan ska kompletteras och årligen revideras. Bilagan ska ligga till grund för de strategiska arbete som påbörjas i syfte att kartlägga och utveckla tillgänglighetsnivån på länets hållplatser och bytespunkter.

Åtgärder för infrastruktur:

- Kartlägga hållplatser som saknar aktuellt underlag
- Säkerställa att länet, genom Din Tur, har en gemensam aktuell databas med information om samtliga hållplatser och bytespunkter
- Utifrån hållplatshandbok ta fram och årligen uppdatera en plan för om- och nybyggnation av tillgänglighetsanpassade hållplatser
- Tillsammans med länets aktörer verka för ökad tillgänglig finansiering avsedd för infrastrukturinvesteringar
- Tillsammans med länets aktörer säkerställa att om- och nybyggnation av hållplatser sker enligt utformning och utrustning angivna i hållplatshandbok

7.3 Insatser information

För att information ska vara tillgänglig ska den vara lätt att läsa, höra och förstå. Det är viktigt för personer med funktionsnedsättning att hitta information om vilken tillgänglighetsnivå som råder på specifika hållplatser och linjer då tillgänglighetsnivån varierar i länet. Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa för alla resenärsgupper och så många personer som möjligt ska kunna tillgodogöra sig informationen, inkluderat personer med funktionsnedsättning. Information måste konstant uppdateras utifrån förändringar och störningar.

Den ökade digitaliseringen innebär att tillgängligheten för digitala kanaler blir allt viktigare. Nya lagkrav gällande tillgänglighetsanpassning av digitala kanaler har införts. Kraven gäller tillgänglighet för webbplatser från hösten 2020 och tillgängliga appar från sommaren 2021. En ny app håller på att upphandlas och beräknas vara i drift under 2023. Installation av invändiga audionoma hållplatsutrop i bussar är uppstartade i Sundsvalls stadstrafik, en succesiv utökning av in- och utvändiga utrop planeras i resterande trafikområden i länet.

Kollektivtrafikens information delas in i fyra områden:

- Information i app och på webb
- Information i och utanpå fordon
- Information på hållplatser, bytespunkter och stationer
- Information via kundservice

Åtgärder för information:

- Information om tillgänglighetsnivå för fordon/hållplatser på linjenivå i app och på web
- Utveckla hur information om trafikstörningar når ut i alla kanaler
- Följa lagkrav om tillgänglighetdirektiv för webb och i ny app
- Succesivt publicera information om anslutningar till och mellan hållplatser
- Utveckla realtidsinformation i alla kanaler
- Se över och harmonisera information på hållplatser utifrån riktlinjer i hållplatshandbok
- Uppdatera information om riktlinjer gällande hjälpmedel
- Öka tillgängligheten till kundcenter genom digitalisering
- Informera om ledsagning på stationer och bytespunkter

7.4 Insatser drift och underhåll

För att upprätthålla tillgänglighet så behövs drift och underhåll av såväl fordon som infrastruktur. Hållplatsutrustning som slits ut eller går sönder behöver identifieras och åtgärdas. Vintertid har många personer med funktionsnedsättning stora besvär med framkomligheten. Hållplatsytor, anslutningar och bussgator behöver underhållas och snöröjas för att undvika att områden med packad snö eller isbildning uppstår och bristfällig snöröjning leder till att flertalet tillgänglighetshöjande åtgärder blir verkningslösa. Underhållet av fordon är viktigt för att upprätthålla funktionaliteten och säkerställs genom fordonskontroller.

Åtgärder för drift och underhåll:

- Tydliggöra ansvarsfördelning för hållplatser/bytespunkter med utgångspunkt från hållplatshandboken
- Föra en kontinuerlig dialog om drift och underhåll med ansvariga aktörer i syfte att upprätthålla funktionalitet som säkerställer tillgänglighetsnivån
- Utveckla arbetet med fordonskontroller och uppföljning
- Genomföra en översyn hur fordonskontroller ska utföras i nästkommande upphandling av busstrafik

7.5 Insatser kompetens och bemötande

Ett bra bemötande är viktigt i alla sammanhang. I kollektivtrafiken möter resenären bussförare, tågvärdar, taxiförare, kundservicemedarbetare och medarbetare på försäljningsställen. Det är av största vikt att alla har kunskap och förståelse för de olika funktionsnedsättningar som finns i samhället för att det ska fungera för personer med behov av tillgänglighet. Samma sak gäller de politiker och tjänstepersoner som tar beslut om kollektivtrafik. Behovet av ökad kunskap inom området behöver ses över och relevanta underlag inför större beslut behöver tas fram utifrån tillgänglighetsaspekten.

Åtgärder för kompetens och bemötande:

- Kompetenshöjningsinsatser för politiker och förvaltning
- Kompetenshöjningsinsatser för kundservice
- Kompetenshöjningsinsatser för trafikbolag och dess personal (ex. förare)
- Ta med tillgänglighetsaspekten i alla beslutsunderlag
- Ta fram faktaunderlag och rutiner för de som arbetar i, planerar och beslutar om kollektivtrafiksystemet
- Se över och följ upp utbildningskrav inför kommande trafikupphandlingar

7.6 Insatser dialog och samverkan

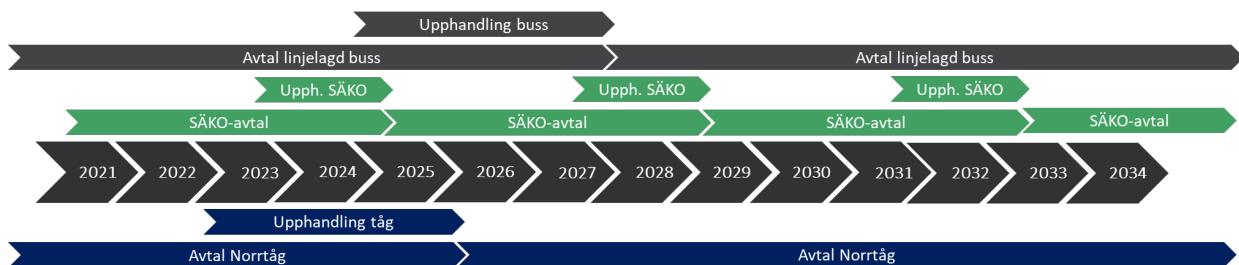
I syfte att bibehålla och utveckla tillgänglighetsnivån behövs det kontinuerlig uppföljning och revidering av mål och indikatorer samt en tydlig kommunikation av aktuell tillgänglighetsnivå. Din Tur kommer aldrig ensam att kunna ha all kunskap eller påverka alla delar av systemet. Samverkan och dialog är därför ett viktigt arbetsätt för att kunna nå målen.

Åtgärder för dialog och samverkan:

- Bevakning av nya nationella lagar och riktlinjer
- Benchmarking av arbete hos andra trafik huvudmän
- Hantering av kundsynpunkter gällande tillgänglighet
- Dialog med trafikbolag om utveckling och efterlevnad
- Dialog med med funktionsrätts- och pensionärsorganisationer
- Utifrån behov ha testdagar med representanter från både intresseorganisationer, trafikföretag och personal inom kollektivtrafiksystemet
- Samverkan och dialog med övriga berörda aktörer i länet

8. Avtal – upphandlingar

Olika långa trafikavtal gäller för allmän kollektivtrafik med buss respektive tåg samt för särskilda persontransporter. Nedan visas en översiktsbild över hur upphandlingar och avtal under programperioden planeras.



9. Genomförandeplan

Denna bilaga ska ligga till grund för Din Turs arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. Omformning av fordonsupplägget kan huvudsakligen ske vid uppstart av nya trafikavtal enligt de perioder som redovisats under punkten 5.

Denna bilaga ska hållas aktuell och relevant. Genomlysning genomförs varje år och finns behov av justeringar så ska dessa införas vid genomlysningen. Större förändringar i dokumentet ska förankras hos Din Turs medlemmar och därefter beslutas i Din Turs politiska direction.

10. Begreppsförklaringar

I bilaga 7 - begreppsförklaringar återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.

Bilaga 2.1 – Information om olika funktionsnedsättningar

Nedsatt rörelseförmåga och motorik

Nedsatt gångförmåga kan uppstå då man inte har kraft, har smärta, har dålig balans eller koordination eller inte kan styra sina rörelser. Gångsvårigheter kan leda till svårigheter att gå långa sträckor, inte klara lutningar, har svårt att gå på ojämnt eller halt underlag och man kan ha lätt för att falla. Gångsvårigheter medför behov av korta avstånd vid mål- och bytespunkter, ett jämt och fast underlag utan branta lutningar varken i längs- eller sidled, stöd att hålla sig i och tätt placerade sittplatser. Det är också viktigt att hinna sätta sig innan bussen eller tåget kör vidare.

Nedsatt arm- och handfunktion kan innebära svårigheter att röra händer och armar, smärta, kraftlöshet, dålig precision, avsaknad av greppfunktion med mera. Orkar man inte lyfta armarna blir räckvidden kortare och det blir svårt att öppna dörrar, hantera dörröppningsknappar och att hålla i sig. Ledstänger på båda sidor av en trappa är till hjälp för personer som har en funktionsnedsättning i en arm. Det är också viktigt att handtag och knappar är lätta att använda och inte kräver stor armstyrka.

Neuropsykiatriska och intellektuella funktionsnedsättningar

Personer med nedsatt kognitiv förmåga är en mycket heterogen grupp där orsaken till funktionsnedsättningen kan bero på förvärvade hjärnskador genom sjukdom eller olyckshändelse, neurologiska sjukdomar, demenssjukdomar, psykisk ohälsa med mera. Dessa funktionsnedsättningar kan medföra svårigheter att orientera sig, svårigheter att förstå logiska samband eller utformningar eller svårigheter att läsa och ta till sig information. Det kan också vara svårt att sortera och uppfatta viktig ljudinformation. Tydlig information i form av bild och skrift samt skyltar som kompletteras med symboler är viktiga hjälpmedel för personer med denna typ av funktionsnedsättning. Många har svårt att fråga då de blir stressade eller har talsvårigheter, vilket gör det viktigt att personalen i kundmiljöerna är öppen, inkännande och på eget initiativ erbjuder hjälp till den resenär som ser ut att behöva det. Viktigt är också att använda ett tydligt, enkelt och lättläst språk i all kommunikation.

Synnedsättning

Att ha nedsatt syn kan innebära att vara synsvag, att vara svårt synskadad (att ha ledsyn) eller att vara blind. Personer med synnedsättning har svårigheter att överblicka omgivningen och uppfatta nivåskillnader i djup- och sidled. För att kunna orientera sig behöver de tydliga visuella kontrastmarkeringar, och de som använder vit käpp är hjälpta av taktila markeringar. Personer med grav synskada eller blindhet behöver tydliga riktmärken och akustisk vägledning för att kunna orientera sig. Det är också vanligt att personer med synskada använder ledarhund eller har ledsagare. För att möta behoven i den här gruppen är det viktigt med alternativa kommunikationssätt. En prator som läser upp realtidsinformation på hållplatser kan vara ett sätt, in- och utvändiga utrop på bussar ett annat.

Läs- och skrivsvårigheter

Läs- och skrivsvårigheter är ett övergripande begrepp som omfattar allt som rör begränsningar i att läsa och skriva. Svårigheterna kan bland annat bero på bristfällig undervisning, för lite övning, koncentrationssvårigheter, annat modersmål eller dyslexi. Många av de behov som personer med synnedsättning har, exempelvis in- och utvändiga utrop, är även tillämpliga för personer med läs- och skrivsvårigheter. Det är vidare viktigt att använda ett lättläst, klart och enkelt språk i all kommunikation.

Nedsatt hörsel och dövhet

Gruppen personer med nedsatt hörsel varierar från de med en lindrig hörselnedsättning till de som helt saknar förmåga att kommunicera med hjälp av hörseln. Personer med hörselnedsättning har svårigheter att uppfatta ljud och tal och kan bli distraherade av bullriga miljöer. Visuell information underlättar för personer med hörselnedsättning, och personer med dövhet är helt beroende av den. Många personer med dövhet har teckenspråk som modersmål och svenska som andraspråk. Information på teckenspråk kan därför i vissa fall vara mer tillgänglig än skriven information, särskilt för personer utan kunskaper i svenska språket.

Allergi, astma och överkänslighet

Personer med allergier och överkänslighet är en stor grupp i samhället. Besvär kan yttra sig på många olika sätt varav svårast är akuta astmaanfall. Miljön i den allmänna kollektivtrafiken kan innehålla många allergiframkallande faktorer och det är därför viktigt att det framgår tydligt att starka dofter, rök och vissa livsmedel som exempelvis nötter ska undvikas i kollektivtrafiken. Det bör även framgå att djur ska gå ombord genom mittendörren och vistas i bakre alternativt övre delen av fordonet eller i anvisade vagnar inom tågtrafiken. (ledarhund samt service- och signalhund är undantagna och får vistas i samtliga delar i fordonen). Vidare ska rengöringsmedel/städmaterial som används i kollektivtrafiken vara doftfria.

Kollektivtrafiken kan aldrig bli helt allergisäker och för personer med starka allergier kan särskild persontrafik vara ett alternativ att föredra. I den särskilda persontrafiken är det kravställt att förare inte får använda starka dofter eller röka i eller i anslutning till fordonet.

Bilaga 2.2 - Lista över hållplatser och bytespunkter med 20+ påstigande

Detta dokument innehåller en lista över alla hållplatser och bytespunkter med fler än 20 påstigande per dygn under normalåret 2019. Denna lista ska kompletteras med aktuell tillgänglighetsnivå utifrån hållplatshandboken och ska ligga till grund för kommande arbete att prioritera och utveckla hållplatsernas tillgänglighetsnivå.

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2019		Bytesp	Särskilda behov			Anpassad:	Prio:
			Totalt	Per dygn		Värd	Skola	Omsorg		
Sundsvall	Sundsvalls bstn	28 st	2 442 315	8 141	Ja					
Örnsköldsvik	Örnparken	21 st	517 307	1 724	Ja					
Härnösand	Härnösands centrum	14 st	225 330	751	Ja					
Sundsvall	Birsta City	2, 5	199 269	664	-					
Sundsvall	Sjukhuset Sundsvall	4, 85, 120, 201	160 455	535	-	x				
Härnösand	Härnösand Central	21 st	135 620	452	Ja					
Sundsvall	Trädgårdsgatan	9 st	124 423	415	-					
Sundsvall	Vi centrum	1, 74, 75	107 103	357	Ja					
Sundsvall	Sporthallen	3	106 232	354	-					
Sundsvall	Bragegatan	7 st	104 113	347	-					
Sundsvall	Granloholm centrum	3, 4	100 173	334	-					
Kramfors	Kramfors ReseC	16 st	99 146	330	Ja					
Sundsvall	Nacksta centrum	2	89 188	297	-					
Sundsvall	Trafikgatan	6 st	83 724	279	-					
Sundsvall	Bredsands skola	4, 120	82 736	276	-		x			
Sundsvall	Gillebergsgatan	1	82 370	275	-					
Sollefteå	Sollefteå ReseC	11 st	73 072	244	Ja					
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik ReseC	17 st	69 148	230	Ja					
Sundsvall	Tullgatan	3, 4, 120	67 880	226	-					
Sundsvall	Njurunda Resecentrum	5 st	65 439	218	Ja					
Sundsvall	Birsta E4	7 st	62 414	208	-					
Sundsvall	Sköns mohuset	4, 120	60 902	203	-					
Sundsvall	Västhagen	3	59 020	197	-					
Sundsvall	Kvissleby Njurundahallen	120, 124	58 199	194	-					
Sundsvall	Östra Birsta	2, 5	58 058	194	-					
Sundsvall	Skönsbergs centrum	1, 85	57 723	192	-					
Sundsvall	Kvissleby Centrum	5 st	53 199	177	Ja					
Sundsvall	Bydalen	2, 85	52 171	174	-					
Örnsköldsvik	Valhallavägen	404, 405, 417	52 152	174	-					
Örnsköldsvik	Nolaskolan	12 st	51 150	171	-		x			
Sundsvall	Kaptensgatan	3, 4, 120	47 047	157	-					
Sundsvall	Strandvägen	4, 120	46 400	155	-					
Sundsvall	Kristinelund	2	46 348	154	-			x		
Sundsvall	Vinkelåtet	2, 141, 191	45 525	152	-					
Sundsvall	Enhörningsvägen	4, 120	44 465	148	-					
Sundsvall	Ponnyvägen	1	44 350	148	-		x			
Örnsköldsvik	Geneskolan	401, 417	44 141	147	-					
Sundsvall	Strömstadsvägen	3, 4	43 732	146	-					
Sundsvall	Lasa rettsvägen	2, 84, 85, 120	42 713	142	-					
Sundsvall	Västermalms skola	7 st	42 512	142	-		x			
Sundsvall	Korstavägen	1	41 770	139	-					
Sundsvall	Höderbacken	1	41 186	137	-					
Sundsvall	Kvissleby Affärsgatan	120, 124	40 256	134	-					
Sundsvall	Institutsvägen	4, 85, 120	39 589	132	-					
Sundsvall	Sallyhillsvägen	2	38 797	129	-					
Timrå	Timrå torget	120, 630, 631	38 686	129	-					
Örnsköldsvik	Parkskolan	9 st	37 215	124	-		x			
Timrå	Tallnåsvägen 49	120, 630	37 173	124	-					
Örnsköldsvik	Bjåsta Busstation	413, 421, 422	35 314	118	Ja					
Timrå	Mariedalsskolan	120, 630, 631	35 230	117	-		x			
Sundsvall	Nackstavägen 22	2	34 991	117	-					
Sundsvall	Bultgatan	2, 141, 191	34 359	115	-					
Örnsköldsvik	Sörliden	404, 405, 417	33 402	111	-					
Sundsvall	Bosvedjans centrum	2, 85	33 138	110	-					
Sundsvall	Mittuniversitetet	6 st	32 608	109	-					
Sundsvall	Sundsbruks centrum	5	32 509	108	-					
Sundsvall	Räbbmogatan	1, 75	32 376	108	-					
Sundsvall	Ljustadalens centrum	2, 5	31 951	107	-					
Sundsvall	Härstavägen	4, 120	31 343	104	-					
Sundsvall	Hagaskolan	2	31 301	104	-		x			
Sundsvall	Skönsmons skola	4, 120	31 295	104	-		x			
Sundsvall	Röhmans torg	141, 142	30 665	102	-					

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
Bilaga 2 – Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2019		Bytesp	Särskilda behov			Anpassad:	Prio:
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg		
Sundsvall	Baldershov	4, 85, 120	30 558	102	-					
Timrå	Söråker köpcent	611, 633, 635	29 340	98	-					
Timrå	Sörberge norra	7 st	28 722	96	Ja					
Sundsvall	Syntesvägen	4, 120	28 512	95	-					
Sundsvall	Skogsbacken	2, 85	28 212	94	-					
Kramfors	Bollstabruk bstn	6 st	27 901	93	-					
Sundsvall	Apriilvägen	2, 5	27 364	91	-					
Sundsvall	Paviljongvägen	3, 142	26 771	89	-					
Sollefteå	Sollefteå Torget	41, 315, 45, 62	26 343	88	Ja					
Sundsvall	Hagavägen	4, 85, 120, 201	25 578	85	-					
Härnösand	Stadsparken	11 st	24 730	82	-					
Sundsvall	Nynäshamnsvägen	4	24 256	81	-					
Sundsvall	Grevegatan	4, 120	23 117	77	-					
Sundsvall	Brovägen	1, 74	23 100	77	-					
Sundsvall	Östra Långgatan	5 st	22 780	76	-					
Sundsvall	Västergatan	2, 84	22 496	75	-					
Örnsköldsvik	Mellansel jvstn	42, 43	22 384	75	-					
Sundsvall	Mårtensro	3	22 352	75	-					
Härnösand	Pilgatan	501, 560, 590	22 073	74	-					
Örnsköldsvik	Lingbo	404, 405	21 795	73	-					
Sollefteå	Köpmangatan Långsele	39, 40, 331	21 716	72	-					
Sundsvall	Västra Allén	7 st	21 626	72	-					
Sundsvall	Slutgatan	2, 141, 191	21 596	72	-					
Sundsvall	Mogatan	4, 120	21 118	70	-					
Härnösand	Bondsjöleden	10 st	20 770	69	-		x			
Örnsköldsvik	Själlevadskolan	42, 43, 402, 412	20 431	68	-		x			
Sundsvall	Luleåvägen	4	20 026	67	-					
Örnsköldsvik	Sjukhuset Övik	14 st	19 547	65	-	x				
Sundsvall	Gesällvägen	2, 5	19 418	65	-					
Sundsvall	Rättscentrum	7 st	19 372	65	-					
Härnösand	Ankaret	503, 590	19 192	64	-					
Sundsvall	Gläntan	3, 4	19 095	64	-					
Sundsvall	Vikingen	1	18 906	63	-					
Sundsvall	Liden	30	18 795	63	-					
Sundsvall	Alnöbron västra	1	18 664	62	-					
Sundsvall	Kungsbackavägen	3, 4	18 545	62	-					
Timrå	Skogsvägen	5 st	18 522	62	Ja					
Sundsvall	Lundbovägen	1	18 300	61	-					
Sundsvall	Borgholmsvägen	4	18 286	61	-					
Sundsvall	Ögården	1, 75	18 277	61	-					
Sundsvall	Ekebovägen	2, 5	17 826	59	-					
Sundsvall	Lindgården	4, 85, 120	17 158	57	-					
Sundsvall	Selångergården	6 st	16 899	56	-					
Ånge	Frånsta bussterminal	5 st	16 781	56	Ja					
Örnsköldsvik	Industrigränd	7 st	16 749	56	-					
Ånge	Ånge bstn	191, 192, 196	16 747	56	Ja					
Sundsvall	Värmeverket	2	16 623	55	-					
Kramfors	Ullånger Bstn	10 st	16 537	55	Ja					
Härnösand	Murbergsskolan/Länsmusée	501, 570, 590	16 517	55	-		x			
Örnsköldsvik	Sundhem	5 st	16 432	55	-					
Timrå	Köpmang./Bensinstation	120, 630	16 416	55	-					
Härnösand	Slåttvägen	501, 590	16 410	55	-					
Sundsvall	Tunavägen	120	16 407	55	-					
Timrå	Timrå E4	6 st	16 399	55	Ja					
Sundsvall	Panncentralen	1	16 294	54	-					
Härnösand	Tunnelplan	6 st	16 041	53	-					
Sundsvall	Usland skola	1, 75	16 037	53	-		x			
Sundsvall	Indal	30	16 034	53	-					
Sundsvall	Branta vägen	3	15 501	52	-					
Örnsköldsvik	Gullänget Centrum	401, 408, 411, 442	15 449	51	-					
Örnsköldsvik	Humlegårdsvägen	401, 417	15 410	51	-					
Härnösand	Folkhögskolan	501, 570 590	15 178	51	-					

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
Bilaga 2 – Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2019		Bytesp	Särskilda behov			Anpassad:	Prio:
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg		
Sundsvall	Tjärdervägen	1, 85	15 114	50	-					
Örnsköldsvik	Sund Centrum		15 005	50						
Sundsvall	Halmstadsvägen	3, 4	14 954	50	-					
Örnsköldsvik	Hörnettrondellen	5 st	14 936	50	-					
Timrå	Köpmangatan/Bovägen	120, 630	14 703	49	-					
Örnsköldsvik	Höglandskolan	403, 410, 419, 442	14 680	49	-					
Sundsvall	Stuggränd	3	14 607	49	-					
Härnösand	Klarinettgatan	501, 590	14 570	49	-					
Sundsvall	Plastvägen	4, 120	14 539	48	-					
Sundsvall	Gångvikens skola	5, 78, 120	14 394	48	-		x			
Sundsvall	Glimmervägen	3, 142	14 383	48	-					
Sundsvall	Bågevägen	2, 85	14 306	48	-					
Örnsköldsvik	Bredbyn Busstn	42, 43, 438	14 275	48	Ja					
Timrå	Sörberge E4	201, 331, 611	14 133	47	-					
Sundsvall	Gärde	5	13 965	47	-					
Sundsvall	Nackstavägen 38	2	13 926	46	-					
Sundsvall	Linderbergsgatan	2	13 873	46	-					
Sundsvall	Rörgatan	3	13 698	46	-					
Sundsvall	Bergsåkers IP	6 st	13 516	45	-					
Sundsvall	Måndagsvägen	2, 5	13 205	44	-					
Härnösand	Gulf E4	201, 502, 520, 560	13 126	44	-					
Sundsvall	Fänriksgatan	3	13 121	44	-					
Härnösand	Ångströmmsgatan	501, 590	13 100	44	-		x			
Härnösand	Landgrenshallen	6 st	13 060	44	-		x			
Härnösand	Ålandsbro Centrum	6 st	12 717	42	Ja					
Timrå	Arenaskolan	631, 633, 634, 636	12 532	42	-		x			
Sundsvall	Birstatunneln	2, 5	12 514	42	-					
Sundsvall	Fyrväpplingsvägen	5	12 468	42	-					
Sundsvall	Jaktfalksvägen	2	12 298	41	-					
Örnsköldsvik	Sjögatan	402, 404, 405	12 223	41	-					
Sundsvall	Klockgutaregatan	2, 141, 191	12 156	41	-					
Sundsvall	Travbanan	1	12 065	40	-					
Örnsköldsvik	Krukmakarvägen	402, 409	12 041	40	-					
Sundsvall	Norrliden	2, 84	12 018	40	-					
Örnsköldsvik	Bjåstaskolan	413, 421, 422	11 920	40	-		x			
Örnsköldsvik	Domsjöskolan	401	11 879	40	-		x			
Sundsvall	Augustivägen	5	11 835	39	-					
Sundsvall	Thulegatan	5 st	11 751	39	-					
Örnsköldsvik	Prosten Holmsväg	402	11 687	39	-					
Sollefteå	Sjukhuset Sollefteå	6 st	11 531	38	-	x				
Sundsvall	Bjälkvägen	6 st	11 492	38	-					
Sundsvall	Bergsåkers centrum	5 st	11 488	38	-					
Timrå	Tallnäs vägen 43	120	11 452	38	-					
Sundsvall	Februarivägen	2, 5	11 380	38	-					
Timrå	Tallnäs vägen 5	120	11 318	38	-					
Sundsvall	Klockarberget	120	11 267	38	-					
Örnsköldsvik	Lindblomsvägen	401, 408, 411	11 203	37	-					
Sundsvall	Tjärdervägen 13	1	10 949	36	-					
Timrå	Solbacka Norra	120	10 904	36	-					
Sundsvall	Fäbodsandsvägen	4, 120	10 891	36	-					
Sundsvall	Norrmlmsgatan	6 st	10 803	36	-					
Sundsvall	Lastbåtsvägen	1, 75	10 682	36	-					
Sundsvall	Sleipnervägen	1	10 568	35	-					
Sundsvall	Lantmätaren	2, 85	10 368	35	-					
Sundsvall	Pilgränd	3	10 283	34	-					
Örnsköldsvik	Översjöla	42, 43, 402, 412	10 240	34	-					
Härnösand	Mosstigen	502, 590	10 239	34	-					
Örnsköldsvik	Varvsbergsvägen	401, 407	10 177	34	-					
Örnsköldsvik	Nybyggarevägen	401, 417	10 136	34	-					
Sundsvall	Kovlands kiosk	5 st	10 130	34	Ja					
Timrå	Näsängsvägen	120	10 053	34	-					
Härnösand	Wendela Hellmanskolan	501, 511, 560, 590	10 048	33	-		x			

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
Bilaga 2 – Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2019		Särskilda behov			Anpassad:	Prio:
			Totalt	Per dygn	Bytesp	Vård	Skola		
Sundsvall	Bergsåkers skola	132, 133	9 971	33	-		x		
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik RC Norra	9 st	9 956	33	Ja				
Örnsköldsvik	Järvstagan	404, 405, 408	9 848	33	-	x			
Sundsvall	Matfors Vårdcentral	141, 142	9 839	33	-				
Timrå	Berglundavägen/Klockgata	120, 630, 634, 636	9 756	33	-				
Timrå	Ala skola	611, 633	9 666	32	-		x		
Örnsköldsvik	Järveds Centrum	402, 409, 417	9 647	32	-				
Sundsvall	Vapelnäs/Pråmvägen	120	9 605	32	-				
Sundsvall	Klippgatan	1	9 271	31	-				
Härnösand	Trossgatan	502, 503, 520, 590	9 209	31	-				
Örnsköldsvik	Hörnettvägen	407	9 124	30	-				
Sundsvall	Kommunhuset	6 st	9 008	30	-				
Sundsvall	Midälvaplan	2	8 932	30	-				
Örnsköldsvik	Köpmanholmen C	421, 422	8 918	30	-				
Örnsköldsvik	Örnsköldsgatan	43, 402, 408	8 810	29	-				
Sundsvall	Idrottsparken	3	8 700	29	-				
Sundsvall	Havsörnsvägen	2	8 612	29	-				
Örnsköldsvik	Tjärnmyrvägen	401	8 490	28	-				
Ånge	Minervaskolan	191, 192, 196, 199	8 399	28	-		x		
Sundsvall	Haparandavägen	4	8 369	28	-				
Örnsköldsvik	Björna Centrum	417, 442	8 359	28	Ja				
Örnsköldsvik	Skyttis	404, 405	8 287	28	-				
Sollefteå	Storgatan Coop	90, 211, 45, 62	8 257	28	-				
Örnsköldsvik	Gottne vägsk	42, 43	8 246	27	-				
Örnsköldsvik	Lertagsvägen	407	8 121	27	-				
Sollefteå	Junsele bstn	41	8 105	27	Ja				
Sollefteå	Nipan/Trängvägen	45	8 099	27	-				
Sundsvall	Svartvik	120	8 077	27	-				
Timrå	Berglundavägen/Riksgatan	120, 630, 634, 636	8 041	27	-				
Sundsvall	Robäcken	1	8 024	27	-				
Härnösand	Teatern	8 st	8 001	27	-				
Ånge	Erikslund skolan	192	7 963	27	-		x		
Örnsköldsvik	Karoserivägen	401, 408, 411	7 898	26	-				
Örnsköldsvik	Bredbyskolan	42, 43	7 884	26	-		x		
Sollefteå	Gudlav Bilder Hågesta	39, 41	7 866	26	-		x		
Örnsköldsvik	Båtsmansgatan	401, 417	7 832	26	-				
Sundsvall	Bosvedjevägen	2, 85	7 709	26	-				
Sundsvall	Bondevägen	2	7 418	25	-				
Örnsköldsvik	Husums Skola	417	7 383	25	-				
Kramfors	Lunde	11 st	7 339	24	Ja				
Örnsköldsvik	Hantverkaregatan	10 st	7 274	24	-				
Sundsvall	Matfors skola	141, 142, 143	7 255	24	Ja		x		
Sundsvall	Tivolibacken	2, 84	7 254	24	-				
Örnsköldsvik	Söränget	406, 411	7 220	24	-				
Härnösand	Koltrastvägen	502, 590	6 957	23	-				
Härnösand	Brännarondellen	501, 514, 590	6 830	23	-				
Sundsvall	Malmövägen	4	6 798	23	-				
Sundsvall	Stöde Affären E14	191	6 751	23	-				
Sundsvall	Fagerdalsparken	3, 142	6 713	22	-				
Sundsvall	Igeltjärnsvägen	4	6 679	22	-				
Härnösand	Hedda Wisingskolan	501, 514	6 620	22	-		x		
Örnsköldsvik	Norra Skepparvägen	402, 409	6 531	22	-				
Sundsvall	Travbanevägen	5 st	6 490	22	-				
Sundsvall	Vallens skola	133, 134	6 468	22	-		x		
Sundsvall	Tellusvägen	120	6 449	21	-				
Sundsvall	Lillhällomsvägen	1	6 420	21	-				
Kramfors	Bollstabruk IP Rv 90	5 st	6 355	21	-				
Härnösand	Brunne Skola	511	6 306	21	-		x		
Sundsvall	Nackstaskolan	2	6 258	21	-		x		
Härnösand	Skördevägen	501, 590	6 161	21	-				
Härnösand	Närvården N utfarten	502, 560	6 119	20	-	x			
Härnösand	Närvården N utfarten	502, 560	6 119	20	-	x			



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 3 - Trafikplan

Remissversion 2022-08-15

Innehåll

1.	Bakgrund	2
2.	Målmodell	2
3.	Ansvar och roller	3
4.	Nuläge trafik	3
4.1	Allmän kollektivtrafik – trafikområden och avtal buss	3
4.2	Allmän kollektivtrafik – tåg.....	4
4.3	Kommersiell kollektivtrafik – tåg	4
4.4	Allmän kollektivtrafik - linjenät och trafikutbud buss	5
4.5	Kompletteringstrafik.....	8
4.6	Kommersiell kollektivtrafik – buss.....	8
4.7	Särskilda persontransporter – trafikområden och avtal	9
4.8	Skolresor	9
5.	Framtida trafikupplägg	10
5.1	Trafikprinciper	10
5.2	Trafikslag.....	10
5.3	Utbudsmatris	11
5.4	Utbudsmatris orter-relationer.....	11
5.5	Tillköp	13
5.6	Allmän kollektivtrafik - buss	13
5.7	Allmän kollektivtrafik – tåg	14
5.8	Kommersiell kollektivtrafik	15
5.9	Särskilda persontransporter	15
5.10	Skolresor.....	15
6.	Kombinerad mobilitet.....	15
7.	Avtal-upphandlingar	16
8.	Genomförande	16
9.	Begreppsförklaring	16
10.	Bilaga 3.1 – utvecklingsinsatser 2023	17

1. Bakgrund

Detta dokument är en bilaga till Västernorrlands län regionala trafikförsörjningsprogram för perioden 2023-2030. Syftet med bilagan är att ge en mer detaljerad beskrivning av kollektivtrafiken i nuläget (2022) men även hur trafiken avser att utvecklas under programperioden.

Trafikupplägget i Västernorrland har stor utvecklingspotential. Den förbundsordning och de planeringsprinciper som tidigare gällt har inte lett till en sammanhållen regional kollektivtrafik. I och med det nya trafikförsörjningsprogrammet och denna bilaga är målet att succesivt bygga en attraktiv, jämlik och mer sammanhållen kollektivtrafik i hela Västernorrland.

2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



De mål som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär - fler invånare och resenärer ska välja kollektivtrafiken för sina resor
- Växande region - kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen
- Växande region - kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål
- Växande region - kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling
- Hållbart samhälle - resurseffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus

De indikatorer som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär - antal kollektivtrafikresor
- Nöjd resenär - andel kollektivtrafikresor av det totala motoriserade resandet
- Växande region - restidsmål / restidskvot
- Växande region - avgångstiderna passar mina behov
- Växande region - det finns fördelar att åka kollektivt jämfört med bilen
- Hållbart samhälle - energiförbrukning per personkilometer buss/SäKo

3. Ansvar och roller

Din Tur har som trafikhuvudman ansvar för all kollektivtrafik beslutad enligt trafikplikt samt för hanteringen av kommersiell kollektivtrafik.

Din Tur ansvarar för att planera och upphandla kollektivtrafik i linje med gällande lagar och strategidokument. De trafikavtal som tecknas har Din Tur ansvar för att följa upp och säkerställa att de efterlevs.

Din Tur ansvarar för IT-system inklusive biljett- och betalningsfunktioner.

Din Tur ansvarar därutöver ansvar för upphandling och uppföljning av särskilda persontransporter som överlåtits till Din Tur från dess medlemmar. Det gäller skolskjuts, färdtjänst och sjukresor.

Upphandlade trafikbolag har ansvar för att genomföra och redovisa trafik enligt de avtal som tecknats. Trafikbolagen har ansvar för sina fordon och förare. Trafikbolagen har till i olika utsträckning även ansvar för löpande trafikhantering samt marknadsföring.

Din Turs medlemmar har ansvar för att tydliggöra ambitionsnivån för kollektivtrafiken och säkerställa finansieringen av densamma. Genom den politiska direktionen ansvarar medlemmarna för alla beslut som tas gällande verksamhetens utveckling.

4. Nuläge trafik

4.1 Allmän kollektivtrafik – trafikområden och avtal buss

Busstrafiken i Västernorrland är uppdelad i 19 trafikområden med var sitt trafikavtal. Trafiken utförs av tre operatörer; Mittbuss AB, Nobina AB samt Centrala Buss i Östersund AB.

Nedan en sammanställning av länets busstrafikområden. Ytterligare information finns i de årliga *trafikboksluten* som publiceras på www.dintur.se.

Trafikområde	Antal linjer	Operatör	Avtalstid	Antal resande		Ant. Km.
				2019	2021	2021
O02 - Kramfors Höga kusten	10	Mittbuss	2014-2027	60 680	35 827	354 016
O03 - Sollefteå tätort	2	Mittbuss	2014-2027	83 695	49 816	123 256
O04/05 - Sollefteå landsbygd	5	Mittbuss	2014-2027	122 053	53 182	438 677
O06 - Örnsköldsvik tätort	11	Nobina	2014-2027	1 269 766	761 427	993 260
O07 - Örnsköldsvik Husum	3	Mittbuss	2014-2027	90 760	46 731	355 715
O08 - Örnsköldsvik Bredbyn	3	Mittbuss	2014-2027	149 831	74 873	376 219
O09 - Örnsköldsvik Köpmanholmen	4	Mittbuss	2014-2027	155 405	98 749	360 069
O10 - Härnösand tätort	9	Mittbuss	2014-2027	711 025	444 718	279 939
O22 - Härnösand landsbygd	9	Mittbuss	2014-2027	123 610	80 377	468 410
O14/15 - Sundsvalls tätort	24	Nobina	2014-2027	5 505 740	3 425 069	3 145 570
O16 - Sundsvall nordvästra	7	Mittbuss	2014-2027	133 666	90 661	438 265
O17/21 - Njurunda - Sundsvall - Timrå	21	Nobina	2014-2027	1 224 339	768 926	1 567 025
O18 - Matfors	3	Nobina	2014-2027	235 039	153 495	613 031
O20 - Sollefteå - Kramfors - Härnösand	10	Mittbuss	2014-2027	318 065	198 415	1 221 597
O23 - Ånge	10	Mittbuss	2014-2027	151 557	103 041	657 133
S3 - Linje 40, Örnsköldsvik-Sollefteå-Östersund	1	Centrala buss	2020-2024	25 020	6 004	247 419
S4 - Linje 331, Sollefteå-Sundsvall	1	Mittbuss	2014-2027	15 423	7 995	137 874
S5 - Linje 201, Sundsvall-Härnösand	1	Mittbuss	2014-2027	221 787	127 498	635 199
S6 - Linje 50, Härnösand-Örnsköldsvik	1	Nobina	2014-2027	35 958	31 599	429 313
Totalt:	135			10 633 419	6 558 403	12 841 987

4.2 Allmän kollektivtrafik – tåg

Allmän kollektivtrafik med tåg utförs i länet av två aktörer; Norrtåg och X-trafik.

Norrtåg ägs gemensamt av de fyra Norrlandslänen och trafikutveckling sker i dialog mellan medlemmarna.

X-trafik upphandlar och utför trafik mellan Västernorrland och Gävleborgs län med behörighet från Västernorrlands län. Din Tur har biljettsamverkansavtal med X-trafik som möjliggör resande på deras tåg och bussar med vissa av Din Tours biljetter.

Trafikomfattning Norrtåg:

Linje:	Turutbud 2022 (dubbelturer)		
	Vardagar	Lördagar	Söndagar
42 Sundsvall - Storlien	8	5	5
35 Sundsvall - Örnsköldsvik	9	5	5
35 Örnsköldsvik - Umeå	14	5	5

Trafikomfattning X-trafik:

Linje:	Turutbud 2022 (dubbelturer)		
	Vardagar	Lördagar	Söndagar
Sundsvall - Hudiksvall - Gävle (tåg)	7	4	5
29 Sundsvall - Hudiksvall (buss)	7	-	-

4.3 Kommersiell kollektivtrafik – tåg

Kommersiell kollektivtrafik med tåg utförs i Västernorrland av SJ. SJ har främst trafik längs kusten men vissa tåg till Östersund/Storlien går på Mittbanan via Sundsvall. I nuläget så har Din Tur samverkansavtal med SJ gällande en morgontur från Njurunda mot Sundsvall. I övrigt så gäller SJ:s eget biljettutbud på deras turer.

Trafikutbud SJ:

Linje:	Turutbud 2022 (dubbelturer)		
	Vardagar	Lördagar	Söndagar
Sundsvall - Stockholm	11	6	10
Sundsvall - Umeå	5	4	4
Sundsvall - Östersund	-	-	2

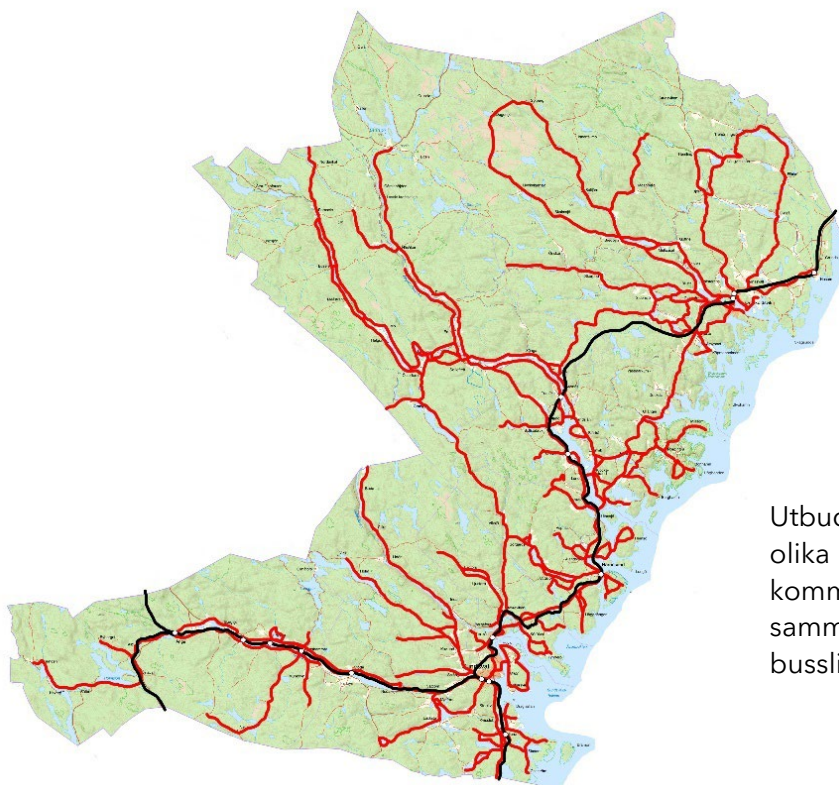


Bilden till vänster visar banor med persontrafik i svart samt övriga banor i grått. Resecentrum utgörs av gula cirklar medan övriga stationer är vita cirklar.

4.4 Allmän kollektivtrafik - linjenät och trafikutbud buss

I länet finns i nuläget 135 busslinjer. Dessa är illustrerade i kartan till höger. Röda linjer visar buss och svart visar tåg.

Stadstrafik finns i Härnösand, Sollefteå, Örnsköldsvik och Sundsvall.



Utbudet varierar mycket mellan olika linjer. I matrisen på kommande sidor återfinns en sammanställning av länets busslinjer.

Trafik- område:	Linje Nr:	Sträcka	Typ av linje	Turutbud			Antal resor 2021	Antal resor 2019		Resdiff 21 jmf 19
				Vard	Lö	Sö		Totalt	Skolkort*	
O02	216	Kramfors-Docksta	Landsbygd	3	3	3	5 706	8 786	57%	-35,1%
	217	Kramfors-Nordingrå-Mjällom	Landsbygd	5	0	1	10 274	20 836	48%	-50,7%
	218	Kramfors-Salteå-Ullånger	Landsbygd	1	0	0	4 005	6 551	66%	-38,9%
	221	Ullånger-Nordingrå	Landsbygd	3	0	0	1 917	2 956	31%	-35,1%
	225	Kramfors-Nyland-Lugnvik	Landsbygd	2	0	0	4 475	10 197	66%	-56,1%
	226	Nordingrå-Bönhamn	Landsbygd	1	0	0	3	0	-	-
	227	Norabussen	Landsbygd	6	1	1	207	91	0%	127,5%
	228	Veda-Lunde-Berghamn	Landsbygd	5	2	2	5 357	6 525	80%	-17,9%
	229	Nordvik-Gallsäter	Landsbygd	1	0	0	704	559	42%	25,9%
	230	Nordvik-Härnösand	Landsbygd	2	0	0	3 180	4 179	70%	-23,9%
O03	(3)45	Torget-Skedomsmon	Stad	18	0	0	18 007	35 529	27%	-49,3%
	(3)62	Sjukhuset-Aquaarenan	Stad	17	0	0	31 809	48 166	12%	-34,0%
O04/05	39	Sollefteå-Ramsele-Hoting	Landsbygd	5	0	1	26 493	59 901	50%	-55,8%
	41	Sollefteå-Junsele	Landsbygd	4	0	1	18 323	43 354	58%	-57,7%
	312	Sollefteå-Tannflo	Landsbygd	2	0	0	6 757	12 904	68%	-47,6%
	315	Näsåker-Imforsmo	Landsbygd	1	0	0	-	-	-	-
	331	Sollefteå-Graninge	Regional	2	0	0	Se trafikområde S4.			
O06	401	Kroksta-Vårby	Stad	49	21	0	236 683	410 163	56%	-42,3%
	402	Bodum-Själebad	Stad	32	20	0	129 501	234 773	56%	-44,8%
	403	Centrum-Arnäsavall	Stad	20	8	0	45 904	76 225	59%	-39,8%
	404	Centrum-Vintergatan-Sjukhuset	Stad	31	14	0	131 142	208 485	57%	-37,1%
	405	Centrum-Vintergatan-Sjukhuset	Stad	40	11	0	111 015	157 045	59%	-29,3%
	406	Centrum-Gimåt	Stad	14	6	0	22 945	44 382	47%	-48,3%
	407	Centrum-Svedjeholmen	Stad	22	7	0	43 108	85 502	58%	-49,6%
	408	Centrum-Västansjö	Stad	1	0	0	4 001	8 095	87%	-50,6%
	409	Centrum-Lunne	Stad	3	0	0	6 886	10 317	91%	-33,3%
	410	Parkskolan-Faresta	Stad	3	0	0	19 060	21 608	91%	-11,8%
	411	Servicelinje Höjdvägen-Skärpe	Stad	6	0	0	11 182	13 171	40%	-15,1%
O07	417	Örnsköldsvik-Husum	Landsbygd	8	2	0	30 015	53 468	59%	-43,9%
	419	Örnsköldsvik-Gideå	Landsbygd	1	0	0	413	1 880	74%	-78,0%
	442	Örnsköldsvik-Björna-Trehörningsjö	Landsbygd	7	1	0	16 303	35 412	72%	-54,0%
O08	42	Örnsköldsvik-Solberg	Landsbygd	3	0	0	22 035	40 328	61%	-45,4%
	43	Örnsköldsvik-Bredbyn	Landsbygd	9	2	0	49 321	104 991	61%	-53,0%
	438	Bredbyn-Storborgaren	Landsbygd	1	0	0	3 517	4 657	93%	-24,5%
O09	412	Örnsköldsvik-Skorped	Landsbygd	3	1	0	9 715	12 491	65%	-22,2%
	413	Örnsköldsvik-Skorped	Landsbygd	3	0	0	21 766	29 438	88%	-26,1%
	421	Örnsköldsvik-Köpmanholmen	Landsbygd	7	4	0	49 181	81 856	58%	-39,9%
	422	Örnsköldsvik-Köpmanholmen	Landsbygd	4	1	0	18 087	30 620	70%	-40,9%
O10	501	Hästsportarenan-Bondsjöhöjden	Stad	29	12	0	Infördes december 2021			
	502	Nickebostrand-Gådeåberget	Stad	27	12	0	Infördes december 2021			
	503	Myran-Hälletorp	Stad	27	12	0	Infördes december 2021			
	524	Hsand stad - togs bort dec 21	Stad	-	-	-	166 170	295092	37%	-43,7%
	525	Hsand stad - togs bort jun 19	Stad	-	-	-	-	32434	35%	-
	539	Hsand stad - togs bort dec 21	Stad	-	-	-	112 375	158746	33%	-29,2%
	558	Hsand stad - togs bort dec 21	Stad	-	-	-	129 677	210616	36%	-
	560	Plusbussen	Stad	4	0	0	8 170	14 137	3%	-42,2%
	590	Kvällsbussen	Stad	5	0	0	Infördes december 2021			
O14/15	1	Alnö-Bergsåker	Stad	74	34	30	783 718	1 284 016	10%	-39,0%
	2	Nacksta-Östra Birsta	Stad	74	34	30	964 221	1 442 154	3%	-33,1%
	3	Granloholm-Sidsjön	Stad	77	35	28	478 305	853 376	9%	-44,0%
	4	Granloholm-Sjukhuset-Bredsand	Stad	74	34	30	797 047	1 330 880	4%	-40,1%
	5	Sundsvall-	Stad	47	24	15	306 624	454 834	7%	-32,6%
	70	Navet-Norra berget	Stad	10	8	8	14 466	26 022	55%	-44,4%
	71	Navet-Södra berget	Stad	7	6	6	908	1 015	0%	-10,5%
	74	Vi-Norra Alnön	Stad	6	2	2	16 560	24 768	55%	-33,1%
	75	Vi-Södra Alnön	Stad	4	2	2	18 469	16 186	50%	14,1%
	78	Gångviken-Timrå	Stad	-	-	-	421	999	1%	-57,9%
	84	Navet-Haga-Navet	Stad	13	4	4	17 994	36 036	18%	-50,1%
85	Navet-Bosvedjan	Stad	13	4	4	38 017	56 597	1%	-32,8%	

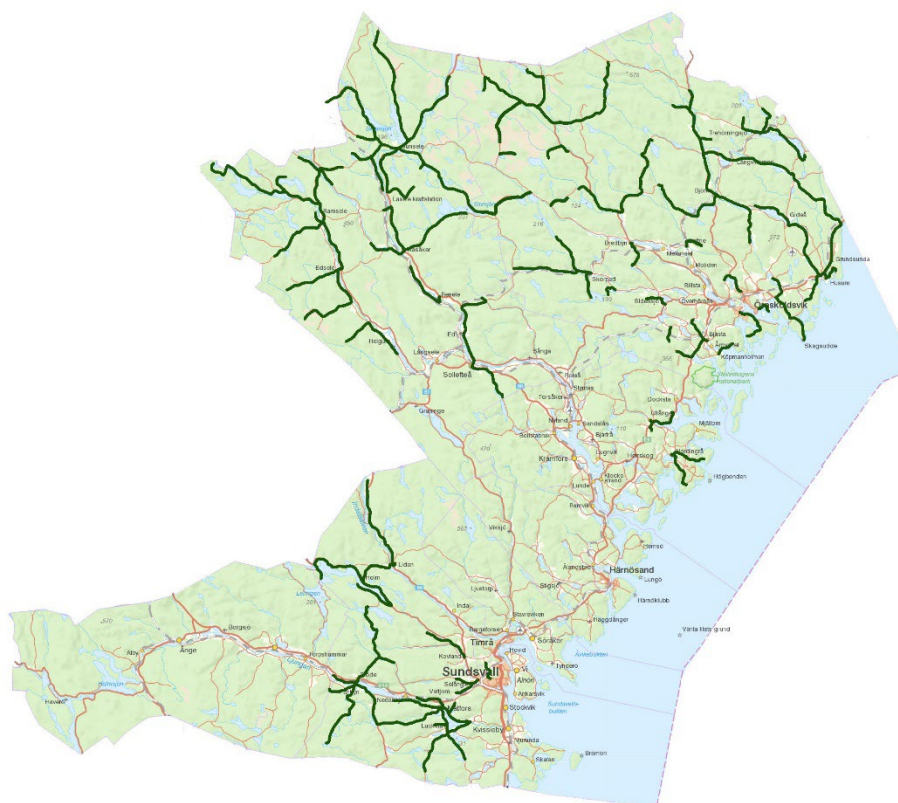
Trafik- område:	Linje Nr:	Sträcka	Typ av linje	Turutbud			Antal resor 2021	Antal resor 2019		Resdiff 21 jmf 19
				Vard	Lö	Sö		Totalt	Skolkort*	
O16	28	Sundsvall-Holm	Landsbygd	4	1	0	4 660	7 718	37%	-39,6%
	30	Sundsvall-Hammarstrand	Landsbygd	9	4	3	61 979	96 911	36%	-36,0%
	132	Sundsvall-Svartede	Landsbygd	3	0	0	8 568	11 073	78%	-22,6%
	133	Sundsvall-Strömås-Högsjö	Landsbygd	3	0	0	11 833	15 108	89%	-21,7%
	134	Sundsvall-Västansjö	Landsbygd	3	0	0	6 303	8 640	89%	-27,0%
	135	Kovland-Norrbäcken	Landsbygd	1	0	0	1	21	0%	-95,2%
O17/21	120	Njurundabommen-Sörberge	Regional	39	24	18	619 342	983 446	16%	-37,0%
	121	Norra Nyhamn-Kvissleby	Landsbygd	11	0	0	5 755	9 331	33%	-38,3%
	123	Kvissleby-Skottsund-Njurunda	Landsbygd	10	0	0	6 734	16 954	45%	-60,3%
	124	Kvissleby-Nolby-Kvissleby	Landsbygd	8	0	0	3 236	2 909	5%	11,2%
	126	Njurunda-Lörudden	Landsbygd	2	0	0	3 221	5 331	78%	-39,6%
	127	Kvissleby-Juniskär	Landsbygd	8	0	0	2 347	3	0%	-
	128	Njurunda-Ortsjön-Njurunda	Landsbygd	2	0	0	6 219	6 303	76%	-1,3%
	129	Njurunda-Långsjön-Njurunda	Landsbygd	3	0	0	2 689	3 757	76%	-28,4%
	607	Skogsvägen-Industriområdet	Landsbygd	1	0	0	1 546	2 040	0%	-24,2%
	610	Sörberge-Stavreviken	Landsbygd	17	0	0	6 630	10 092	27%	-34,3%
	611	Tynderöundet-Timrå-Sundsvall	Regional	22	17	15	57 102	99 706	25%	-42,7%
	630	Pluslinjen	Landsbygd	2	0	0	1 967	3 918	5%	-49,8%
	631	Knipan-Timrå C	Landsbygd	12	0	0	23 023	34 334	33%	-32,9%
	633	Söråker-Sörberge-Lagfors-Bredsjön	Landsbygd	2	0	0	6 260	6 873	53%	-8,9%
	634	Tunbodarna-Åsäng-Sörberge	Landsbygd	2	0	0	3 172	14 012	43%	-77,4%
	635	Västerå-Hässjö-Söråker	Landsbygd	4	0	0	3 226	3 365	44%	-4,1%
636	Sörberge-Fagervik-Skogsvägen	Landsbygd	8	0	0	6 228	10 476	23%	-40,5%	
O18	141	Sundsvall-Matfors (E14)	Landsbygd	17	0	0	56 051	93 460	34%	-40,0%
	142	Sundsvall-Viforsen-Matfors	Landsbygd	20	9	8	82 767	121 344	19%	-31,8%
	143	Matfors-Sörfors-Norrhassel	Landsbygd	20	4	4	14 677	20 235	63%	-27,5%
O20	90	Härnösand-Kramfors-Sollefteå	Regional	17/8	3/2	5/2	98 223	154 333	27%	-36,4%
	202	Kramfors-Ullånger	Landsbygd	13	0	0	24 432	44 812	37%	-45,5%
	211	Kramfors-Sollefteå	Landsbygd	2	0	0	8 501	14 692	71%	-42,1%
	212	Kramfors-Prästmon	Landsbygd	9	1	3	19 615	39 050	37%	-49,8%
	213	Kramfors-Västansjö	Landsbygd	4	0	0	7 471	8 808	70%	-15,2%
	214	Kramfors-Undrom	Landsbygd	2	0	0	6 908	11 037	83%	-37,4%
	215	Kramfors-Sollefteå	Landsbygd	7	0	0	14 429	21 784	70%	-33,8%
	219	Kramfors-Frånö	Landsbygd	7	1	0	6 974	10 593	50%	-34,2%
	263	Kramfors-Finnmarken	Landsbygd	3	0	0	6 593	5 547	91%	18,9%
	521	Härnösand-Karlberg	Landsbygd	2	0	0	5 313	7 440	74%	-28,6%
O22	511	Härnösand-Viksö	Landsbygd	9	0	0	25 455	40 715	63%	-37,5%
	512	Härnösand-Öje	Landsbygd	1	0	0	1 617	3 049	83%	-47,0%
	513	Härnösand-Östanvik	Landsbygd	1	0	0	2 460	5 078	72%	-51,6%
	514	Centrum-Solumhamn	Landsbygd	4	0	0	3 004	4 408	78%	-31,9%
	516	Härnösand-Ramsås	Landsbygd	7	0	0	19 082	29 561	69%	-35,4%
	517	Älandsbro-Aspnäs	Landsbygd	2	0	0	1 441	1 752	96%	-17,8%
	518	Härnösand-Strinningen	Landsbygd	12	0	0	19 978	28 504	55%	-29,9%
	519	Härnösand-Utanö	Landsbygd	2	0	0	8	0	-	-
	520	Härnösand-Häggdånger	Landsbygd	7	0	0	7 340	10 535	72%	-30,3%
	O23	190	Fränsta-Ljungaområdet	Landsbygd	(1)	0	0	110	250	64%
191		Sundsvall-Stöde-Ånge	Regional	6/4	3/1	2/0	51 411	91 893	45%	-44,1%
192		Ånge-Viskan	Landsbygd	6/4	0	0	21 689	29 921	70%	-27,5%
193		Torpshammar-Hjältanstorp	Landsbygd	3/2	0	0	3 830	3 605	95%	6,2%
194		Fränsta-Grundsjön	Landsbygd	1	0	0	3 026	1 945	92%	55,6%
195		Borgsjö-Ljungaverk	Landsbygd	1	0	0	1 207	1 071	84%	12,7%
196		Ånge-Alby-Rångbäcken	Landsbygd	4/3	0	0	11 479	14 978	76%	-23,4%
197		Fränsta-Nordanede	Landsbygd	2	0	0	8 813	7 130	98%	23,6%
	199	Alby-Byberget	Landsbygd	2	0	0	1 476	764	90%	93,2%
S3	40	Östersund-Sollefteå-Örnsköldsvik	Regional	5/4	1	1	16 458	25 020	31%	-34,2%
S4	331	Sundsvall-Sollefteå	Regional	2	0	1	7 919	20 328	25%	-61,0%
S5	201	Sundsvall-Härnösand	Regional	23	0	0	127 498	221 787	11%	-42,5%
S6	50	Härnösand-Örnsköldsvik	Regional	8	0	0	31 599	35 958	32%	-12,1%

*Inklusive Barnkortet Härnösand & Ungdomskortet Örnsköldsvik

Totalt: 6 543 034 10 647 057 23% -38,5%

4.5 Kompletteringstrafik

I Region Västernorrland finns även ett stort antal kompletterande linjer (111 stycken) som ska säkerställa att invånare som bor i glesare miljöer och utanför större stråk får ett basutbud av kollektivtrafik. Kompletteringstrafiken behöver beställas via telefon, minst 2 timmar innan turens starttid, för att det ska vara möjligt att resa. Kompletteringstrafiken trafikeras delvis av taxi. I nuläget kan inte en gemensam biljett köpas för en resa där byte mellan taxi och buss sker. Kompletteringstrafiken marknadsförs i väldigt liten utsträckning och resandet är därför mycket lågt.



Bilden visar länets kompletteringstrafik med svarta linjer.

4.6 Kommersiell kollektivtrafik – buss

Kommersiell kollektivtrafik med buss utförs i Västernorrland av Y-buss. Y-buss som ägs av Byberg och Nordin kör linjetrafik på två sträckor. Genom biljettsamverkan är det möjligt att boka och åka med Y-buss bussar genom Din Tur.

Trafikomfattning Y-buss:

Linje:	Turutbud 2022 (dubbelturer)			
	Mån-Tor	Fre	Lör	Sö
98 Sollefteå - Stockholm	-	1	-	1
100 Umeå - Stockholm	-	1	-	1

4.7 Särskilda persontransporter – trafikområden och avtal

Din Tur upphandlar särskilda persontransporter på uppdrag av våra medlemmar. Nuvarande avtalsperiod sträcker sig från juni 2021 till juni 2025. I denna period hanterar vi 18 trafikavtal med 8 trafikbolag. Dessa redovisas nedan.

Nr:	Område:	Omfattning:	Bolag:	Avtalstid:	Fordon				
					Buss B	Stort multi	Litet multi	AN 8 pass	AN 4 pass
10:1	Dagtrafikområde Ånge	Anropsstyrd trafik dagtid inom Ånge kommun	Eriksson & Wiklund AB	jun 2021 - jun 2025	-	3	-	-	3
10:2	Dagtrafikområde Ånge	Sjukreselinje 190, Ånge	Eriksson & Wiklund AB	jun 2021 - jun 2025	-	2	-	-	-
10:3	Dagtrafikområde Ånge	Skolskjuts Minerva, Björkbacka	Taxi Mitt Ek. För.	jun 2021 - jun 2025	1	-	-	2	-
10:4	Dagtrafikområde Ånge	Skolskjuts Ljungaverk, Fränsta, Torpshammar	Taxi Mitt Ek. För.	jun 2021 - jun 2025	-	-	-	1	1
20:1	Dagtrafikområde Svall/Timrå	Anropsstyrd trafik dagtid samt sjukreselinje 290	Taxi Drakstaden AB	jun 2021 - jun 2025	-	4	-	3	3
20:2	Dagtrafikområde Svall/Timrå	Skolskjuts Timrå och Ljustorp	Cabonline Region Norr AB	jun 2021 - jun 2025	-	4	-	3	3
40:1	Trafikområde Härnösand	Anropsstyrd trafik dagtid och nattetid inom Härnösands kommun	Taxi Härnösand AB	jun 2021 - jun 2025	-	3	-	1	1
40:2	Trafikområde Härnösand	Sjukreselinje 490	Taxi Härnösand AB	jun 2021 - jun 2025	-	2	-	-	-
40:3	Trafikområde Härnösand	Skolskjuts Härnösand inkl. linje 520	Taxi Härnösand AB	jun 2021 - jun 2025	-	-	-	1	1
50:1	Dagtrafikområde Kramfors	Anropsstyrd trafik dagtid inom Kramfors kommun	Taxi Sollefteå AB	jun 2021 - jun 2025	-	2	-	1	1
50:2	Dagtrafikområde Kramfors	Anropsstyrd trafik dagtid inom Kramfors kommun	Byberg & Nordin AB	jun 2021 - jun 2025	-	1	-	-	-
60:1	Dagtrafikområde Sollefteå	Anropsstyrd trafik dagtid och sjukreselinje 790	Taxi Sollefteå AB	jun 2021 - jun 2025	-	2	-	1	1
60:2	Dagtrafikområde Sollefteå	Linjetrafik Sollefteå linje 315	Taxi Sollefteå AB	jun 2021 - jun 2025	-	-	-	1	-
70:1	Trafikområde Örnsköldsvik	Anropsstyrd trafik dagtid och nattetid med multifordon inom Örnsköldsviks kommun	Byberg & Nordin AB	jun 2021 - jun 2025	-	4	-	-	-
70:2	Trafikområde Örnsköldsvik	Anropsstyrd trafik med personbilar dagtid inom Örnsköldsviks kommun	Örntaxi AB	jun 2021 - jun 2025	-	-	-	2	3
70:3	Trafikområde Örnsköldsvik	Linjetrafik Örnsköldsvik, linje 417 och 442	Byberg & Nordin AB	jun 2021 - jun 2025	-	-	-	2	-
80	Nattrafikområde Kfors/Soll	Anropsstyrd nattrafik Sollefteå och Kramfors kommuner	Taxi Sollefteå AB	jun 2021 - jun 2025	-	1	-	-	-
90	Nattrafikområde Svall/Timrå/Ånge	Anropsstyrd nattrafik Timrå, Sundsvall och Ånge kommuner	Taxi Drakstaden AB	jun 2021 - jun 2025	-	1	-	-	1

4.8 Skolresor

En kommun är enligt skollagen skyldig att anordna skolskjuts mellan skolan och bostaden för elever i årskurs F-9 samt grundsärskola om det behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller annan särskild omständighet. Detta innebär stora kostnader inte minst mindre landsbygdskommuner med långa avstånd.

För att minska kostnaden så har skolresor i relativt stor utsträckning implementerats i den allmänna kollektivtrafiken. I nuläget så resulterar det i att en stor del av länets landsbygdstrafik helt är anpassad efter skolans behov gällande linjesträckning, turutbud och tidtabell.

Utmaningen med detta upplägg är att utformningen av kollektivtrafiken gör den oattraktiv för övriga målgrupper. När skolresor sker på linjer som finansieras av annan medlem så krävs dessutom administrativ fördelning av skolkortsintäkterna.

5. Framtida trafikupplägg

5.1 Trafikprinciper

Enligt förslaget till ny förbundsordning så ska kollektivtrafiken i Västernorrlands län bygga på sex principer och dessa är:

- **Behovsstyrt** - trafiken dimensioneras utifrån befolkningsunderlag, servicepunkter samt andra större målpunkter
- **Jämnt** - orter av samma storlek ska ha likvärdigt kollektivtrafikutbud oavsett var de ligger i länet
- **Strukturerat** - utbudet ska beskrivas i trafikslag och utbudsnivåer
- **Modernt** - kollektivtrafiken ska moderniseras genom digitalisering, innovation samt nya fordons- och trafikeringssupplägg (exempelvis anropsstyrd närtrafik på landsbygden)
- **Effektivt** - Kollektivtrafiksystemet ska så långt som möjligt utformas för att kunna maximera samordningen av olika resebehov och målgrupper inom såväl allmän kollektivtrafik som särskilda persontransporter
- **Utbyggbart** - enskild medlem kan utöver omfattningen av det gemensamma kollektivtrafiksystemet köpa till billigare eller mer omfattande trafik så länge upplägget är förenligt med gällande trafikförsörjningsprogram

Befolkningsunderlag utgår ifrån ortsstorlekar men anpassas utifrån faktisk befolkningsstruktur. I Västernorrland är det vanligt att flera mindre byar ligger på rad i en dalgång. Vid sådana tillfällen så ska dalgångens totala befolkning ligga till grund för bedömningen av trafiknivå.

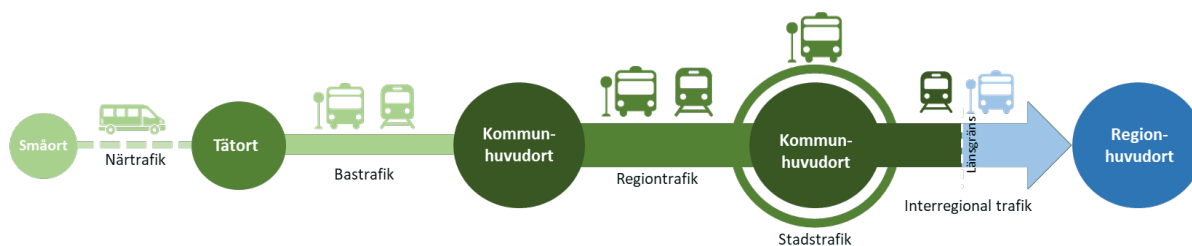
Ovanstående principer ska ligga till grund för all trafikplanering i Västernorrlands län.

5.2 Trafikslag

Ambitionen enligt ny förbundsordning och nytt trafikförsörjningsprogram är att implementera ett nytt principtrafikutbud i hela länet som utgår ifrån befolkning, servicepunkter och andra större målpunkter.

Framtidens trafikupplägg för allmän kollektivtrafik är uppdelat i fem olika trafikslag:

- Interregional trafik
- Regiontrafik
- Bastrafik
- Stadstrafik
- Närtrafik



Som komplement till allmän kollektivtrafik kommer det fortsatt att anordnas särskilda persontransporter

5.3 Utbudsmatriser

För att åstadkomma ett jämlikt och behovsanpassat upplägg så föreslås ett principutbud som utgår ifrån befolkning och som kompletteras med mål- och servicepunkter. Nedan en matris som anger nivå på trafik utifrån befolkning.

Typ av ort	Invånare:	Trafiknivå:				
		Interreg.	Regional	Stad	Bastrafik	Närtrafik
Kommunhuvudort	> 50 000	IR1	R1	S1	-	-
Kommunhuvudort	25 000 - 49 999	IR2	R2	S2	-	-
Kommunhuvudort	10 000 - 24 999	IR3	R3	S3	-	-
Kommunhuvudort	5 000 - 9 999	IR4	R4	S4	-	-
Kommunhuvudort	0 - 4 999	-	-	-	B1	-
Tätort	2 500 - 9 999	-	-	-	B1	-
Tätort	1 000 - 2 499	-	-	-	B2	-
Tätort	500 - 999	-	-	-	B3	-
Tätort	200 - 499	-	-	-	B4	-
Småort	Stråk > 200	-	-	-	B4	-
Småort	50 - 199	-	-	-	-	A

För varje nivå så ska ett utbud beslutas och redovisas i en utbudsmatris. Nedan visas förslag på utbudsmatris. Arbetet att fastställa exakt utbud för respektive trafikslag och nivå kommer att fortgå. Utfallet beror dels på vilken ambition och kostnadsram som länets politik är villig att sätta dels på huruvida en ny förbundsordning med kostnadsfördelningsmodell fastställs. Matrisen visar trafikambitionen och faktiskt utbud kan därför vara både sämre och bättre. Den visar inte hur mycket som finansieras av det gemensamma och hur mycket som innebär tillköp av medlem.

Trafikslag	Utbudsnivå	Trafikambition								
		Mån-tor		Fredagar		Lördagar		Söndagar		Natt- trafik
		Timmar	Turer	Timmar	Turer	Timmar	Turer	Timmar	Turer	
Interregional trafik	IR1	06-20	60 min*	06-22	60 min*	08-20	60 min	08-20	60 min	-
	IR2	06-20	60 min*	06-22	60 min*	08-20	60 min	08-20	60 min	-
	IR3	-	8 / dygn	-	8 / dygn	-	4 / dygn	-	4 / dygn	-
	IR4	-	4 / dygn	-	4 / dygn	-	2 / dygn	-	2 / dygn	-
Regional trafik	R1	06-20	30-60 min	06-22	30-60 min	08-22	60 min	08-18	60 min	(X)
	R2	06-20	30-60 min	06-22	30-60 min	08-22	60 min	08-18	60 min	(X)
	R3	06-20	60 min*	06-22	60 min*	08-22	120 min	08-18	8 / dygn	-
	R4	06-20	60-120 min	06-20	60-120 min	08-18	120 min	08-18	120 min	-
Bastrafik	B1	06-20	15-60 min	06-22	15-60 min	06-20	30-60 min	06-20	30-60 min	(X)
	B2	06-20	60 min*	06-22	60 min*	-	4 / dygn	-	4 / dygn	-
	B3	-	8 / dygn	-	8 / dygn	-	2 / dygn	-	2 / dygn	-
	B4	-	4 / dygn	-	4 / dygn	-	-	-	-	-
Stadstrafik	S1	06-22	10-30 min	06-22	10-30 min	08-22	30-60 min	08-20	30-60 min	(X)
	S2	06-22	15-60 min	06-22	15-60 min	08-22	30-60 min	10-16	30-60 min	(X)
	S3	06-20	30-60 min	06-22	30-60 min	10-16	60 min	10-16	60 min	(X)
	S4	06-18	A/F	06-22	A/F	10-16	A/F	-	-	-
Närtrafik	N	06-18	A/F	06-18	A/F	-	-	-	-	-

5.4 Utbudsmatris orter-relationer

Matrisen på nästa sida anger vilka trafikslag samt vilka utbudsnivåer länets tätorter bör ha utifrån ortens storlek och geografiska placering.

Anpassning av matris ska ske med hänsyn till samordning av linjer, befolkningsstråk samt viktiga målpunkter. Matrisen ligger till grund för omformning av trafik till principtrafikupplägg.

Kommun	Ort:	Invånare	Trafikupplägg					Nivå	Utbud
			Interreg	Regional	Bas	Stad	Närtrafik		
Härnösand	Härnösand	18 502		x	(x)	x		S3, R3	?
Härnösand	Ålandsbro	919		(x)	x			B3	?
Härnösand	Ramvik	415		(x)	x			B4	?
Kramfors	Kramfors	6 881		x	(x)	x		S4, R4	?
Kramfors	Bollstabruk	1 812		(x)	x			B2	?
Kramfors	Nyland	826			x			B3	?
Kramfors	Ullånger	761		(x)	x			B3	?
Kramfors	Docksta	373		(x)	x			B4	?
Kramfors	Lunde	335		(x)	x			B4	?
Kramfors	Sandslån	332			x			B4	?
Kramfors	Lugnvik	298			x			B4	?
Kramfors	Klockestrand	284			x			B4	?
Kramfors	Nordingrå	250			x			B4	?
Kramfors	Mjällom	202			x			B4	?
Kramfors	Herrskog	200			x			B4	?
Sollefteå	Sollefteå	8 527	x	x	(x)	x		S4, R4	?
Sollefteå	Långsele	1 550	(x)		x			B2	?
Sollefteå	Ramsesele	808			x			B3	?
Sollefteå	Junsele	779			x			B3	?
Sollefteå	Näsåker	509			x			B3	?
Sollefteå	Forsmo	270			x			B4	?
Sundsvall	Sundsvall	58 807	x	x	(x)	x		S1, R1, IR1	?
Sundsvall	Vi	5 862			x			B1	?
Sundsvall	Kvissleby	5 145			x			B1	?
Sundsvall	Matfors	3 405			x			B1	?
Sundsvall	Njurundabommen	2 793	(x)		x			B1	?
Sundsvall	Stockvik	2 493			x			B2	?
Sundsvall	Stöde och Fanbyn	1 313		x	x			B2	?
Sundsvall	Ankarsvik	1 009			x			B2	?
Sundsvall	Svartvik	972			x			B3	?
Sundsvall	Indal	964			x			B3	?
Sundsvall	Lucksta	596			x			B3	?
Sundsvall	Klingsta och Allsta	567			x			B3	?
Sundsvall	Vattjom	535			x			B3	?
Sundsvall	Hartungviken och Spikarna	507			x			B3	?
Sundsvall	Kovland	464			x			B4	?
Sundsvall	Selånger	339			x			B4	?
Sundsvall	Liden	298			x			B4	?
Sundsvall	Nedansjö	266			x			B4	?
Sundsvall	Vikarbodarna och Skatan	259			x			B4	?
Sundsvall	Slädaviken och Åssjön	231			x			B4	?
Sundsvall	Hovid	218			x			B4	?
Sundsvall	Viforsen och Tunbyn	212			x			B4	?
Timrå	Timrå	10 494		x	x	x		S3, R3	?
Timrå	Söråker	2 414			x			B2	?
Timrå	Bergeforsen	1 741			x			B2	?
Timrå	Laggarberg	210			x			B4	?
Timrå	Staveviken	205			x			B4	?
Ånge	Ånge	2 769	(x)	(x)	x			B1	?
Ånge	Frånsta	1 428		x	x			B2	?
Ånge	Ljungaverk	600		x	x			B3	?
Ånge	Torpshammar	443		x	x			B4	?
Ånge	Alby	292			x			B4	?
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik	33 346	x	x	(x)	x		IR2, R2, S2	?
Örnsköldsvik	Bjästa	1 806		(x)	x			B2	?
Örnsköldsvik	Husum	1 522	(x)		x			B2	?
Örnsköldsvik	Köpmanholmen	1 179			x			B2	?
Örnsköldsvik	Bredbyn	1 164			x			B2	?
Örnsköldsvik	Mellansel	749			x			B3	?
Örnsköldsvik	Sidensjö	377		x	x			B4	?
Örnsköldsvik	Björna	373			x			B4	?
Örnsköldsvik	Billsta	362			x			B4	?
Örnsköldsvik	Åmynnet	316			x			B4	?
Örnsköldsvik	Moliden	288			x			B4	?
Örnsköldsvik	Gideå	283			x			B4	?
Örnsköldsvik	Långviksmon	200			x			B4	?

5.5 Tillköp

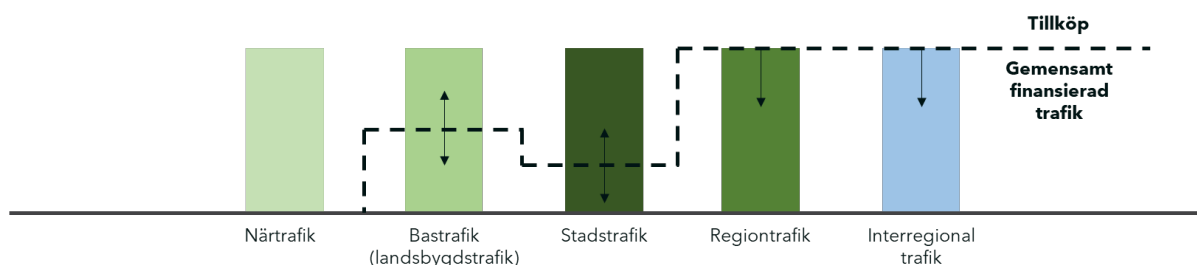
I förslaget till ny förbundsordning för Din Tur så finns en ny kostnadsfördelningsmodell. Den anger att *regional kollektivtrafik* ska finansieras gemensamt av samtliga åtta medlemmar utifrån en fastställd fördelningsnyckel. Det som ingår i begreppet *regional kollektivtrafik* i detta fall är busstrafik, tågtrafik samt förvaltningskostnader. Upplägget liknar en skatteväxling på så sätt att alla medlemmar går in med lika mycket finansiering per invånare och därutöver så går Region Västernorrland in med en andel.

En jämlik finansiering ska även resultera i ett jämlikt trafikupplägg och det är därför som de nya trafikprinciperna har tagits fram. Det som kvarstår att fastställa är omfattningen av medel som medlemmarna finansierar upplägget med varje år. Den ekonomiska ramen styr hur mycket trafik som kan finansieras av det gemensamma upplägget och hur mycket som därutöver blir tillköp från en eller flera medlemmar.

Ambitionen är att de interregionala och regionala linjerna i så stor utsträckning som möjligt ska finansieras i det gemensamma systemet. Närtrafiken ska finansieras av de olika typer av resenärer som nyttjar upplägget. Bastrafik och stadstrafik kommer delvis att finansieras gemensamt och delvis att finansieras i form av tillköp.

De kommande åren kommer en process att genomföras där trafiken styrs om till principupplägg parallellt med att ekonomin styrs om till ny kostnadsfördelningsmodell. Under denna process kommer utbudnivåerna att justeras utifrån given kostnadsram och det kommer då att framgå vilka delar av trafikupplägget som ingår i det gemensamma och vilka delar som blir tillköp.

Bilden nedan visar exempel på hur fördelningen mellan gemensamt finansierat och tillköp kan komma att se ut.



5.6 Allmän kollektivtrafik - buss

Den kommande programperioden så kommer busstrafiken fortsatt vara den viktigaste delen i länets kollektivtrafiksystem sett till antal resenärer.

I och med det nya principtrafikutbudet samt de förbättringar som föreslås gällande bland annat fordon, information, biljettupplägg och tillgänglighet så kommer busstrafiken att öka sin attraktivitet för såväl invånare som besökare.

Busstrafiken ska generellt göras snabbare. Rätare linjedragning, översyn av hållplatser samt framkomlighetsåtgärder i tätorter ska genomföras för att öka busstrafikens attraktivitet. Uträtning av linjesträckning kan leda till minskad geografisk täckning. Detta behov ska då lösas genom anslutande trafik samt väl utvecklade bytespunkter.

Busstrafiken ska i större utsträckning utformas för att fungera för arbetspendling. Turutbud och tidtabell ska utformas så att det är möjligt att resa till/från kommuncentra i pendlingstid.

Regiontrafik och *Bastrafik* ska planeras utifrån snabbast möjliga resa till eller mellan kommuncentra. Anknytningen i kommuncentran ska dels vara till tågstationer/resecentrum med tidslägen som passar för byten till/från tåg men även till ortens faktiska centrum om detta ligger separat från tågstation/resecentrum.

Varje linje ska utredas utifrån befolkningsstruktur, målpunkter, målgrupper, faktiskt resbehov och framtida respotential. Utifrån denna utredning och angivna principer så ska optimal utformning eftersträvas. Det kan innebära att vissa linjer anpassas för att passa specifika målpunkter eller målgrupper.

Parallell busstrafik längs tågbanor ska minskas men kommer fortsatt att finnas för att täcka det lokala resebehov som finns på dessa sträckor samt för att komplettera i tidslägen som tåget inte kan erbjuda. På relationer där tåget har sämre restidskvot än busstrafiken kan parallell trafik förekomma för att skapa attraktiva kollektiva resmöjligheter.

Enligt det nya principtrafikutbudet så ska en ny form av trafikupplägg utvecklas för landsbygd och glesbygd - närtrafik. Närtrafiken är tänkt att vara ett modernt och effektivt trafikupplägg som samordnar olika resbehov och ökar den geografiska tillgängligheten för kollektivtrafiken.

Hantering av Bussgods kommer i framtiden att ske på persontrafikens villkor. Bussutformning, linjesträckning och tidtabell kommer inte att anpassas för godshantering.

5.7 Allmän kollektivtrafik – tåg

Tåget utgör i framtiden en viktig stomme i kollektivtrafiken. När järnvägsbanorna succesivt förbättras så kan fler och snabbare tåg bidra till att fler väljer att resa kollektivt. Kortare restider med tåg innebär att länet allt mer kan räknas som en samlad arbetsmarknadsregion.

Utvecklingen av tågtrafikeringen i norra Sverige hanteras av Norrtåg AB. Under 2022-2023 pågår arbetet med att ta fram en tågstrategi som ska ligga till grund för trafikutveckling och kommande tågupphandling. Din Tur medverkar i arbetet med tågstrategin. Vår utgångspunkt är att åstadkomma ett så bra kollektivtrafikupplägg som möjligt inom ramen för länets praktiska och finansiella förutsättningar.

Viktiga framtida utvecklingsområden för Västernorrlands län är:

- Dubbelspår på Ostkustbanan – ökar kapacitet och minskar restider i länet och mot Stockholm. Utredningar som gjorts visar att dubbelspår mellan Gävle och Härnösand skulle medföra att restiden från Sundsvall till Stockholm skulle bli cirka 2 timmar och från Sundsvall till Umeå knappt 2 timmar.
- Fortsatta satsningar på Mittbanan – ny bro i Erikslund, fler förbättrade plankorsningar samt en förbättrad sträckning Vattjom – Stöde skapar förutsättningar för högre kapacitet och kortare restider mellan Sundsvall, Ånge, Östersund och Åre. I och med elektrifieringen av Meråkerbanan så öppnas även möjligheter för direkttrafik till Trondheim och en sammankoppling av Mittnorden.
- Tillskapa tågtrafik till Sollefteå genom fortsatta satsningar på Övre Ådalsbanan. Sollefteå är den enda kommunen i länet som idag inte har någon persontrafik med tåg. Satsningar planeras nu för att möjliggöra godstrafik mellan Västeråsby och Långsele. Utökade satsningar på mötesspår och stationer kan på sikt möjliggöra även persontrafik på sträckan.

5.8 Kommersiell kollektivtrafik

Västernorrlands län vill skapa goda förutsättningar för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik. Genom att använda branschgemensamma IT-system och erbjuda biljettsamverkan så stimulerar vi kommersiella aktörer att etablera sig i Västernorrland. Befintliga samarbeten ska vårdas och utvecklas och vi välkomnar även nya aktörer.

5.9 Särskilda persontransporter

Även i länets framtida trafikupplägg behövs särskilda persontransporter för att säkerställa att alla lagstadgade resbehov kan utföras. Målet är att en större del av resorna kan implementeras i den allmänna kollektivtrafiken särskilt med ett nytt närtrafikupplägg men en stor del av resorna kommer fortsatt att ske i fordon avsedda för särskilda persontransporter.

Grunden för planeringen av dessa transporter är dels de reglementen som fastslås av kommunalförbundets medlemmar kopplat till skolskjutsar, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Därtill kommer Din Tur kundcenters kompetens och system som möjliggör en bra planering och samordning av beställda transporter.

Inriktningen för framtiden är att samla så stor del som möjligt av medlemmarnas transportbehov för att kunna maximera samordning och effektiv planering. Därtill så är målet att utveckla transportslaget genom ny teknik så som realtid, AI samt fler sätt att beställa transporter.

5.10 Skolresor

Kommunernas behov av skolresor kommer fortsatt att vara stort. Målgruppen skolelever är en målgrupp att ta hänsyn till vid utformning av trafik. Beroende av trafikslag och utbudsnivå kan anpassning för skolelever göras i olika omfattning. Generellt så ska dock framtidens kollektivtrafik anpassas för mer än en målgrupp.

Skolresor som sker i gemensamt finansierad kollektivtrafik ska ske till självkostnadspris enligt förslaget till ny förbundsordning. Administrativt upplägg för denna lösning ansvarar Din Tur för att ta fram.

6. Kombinerad mobilitet

Länets kollektivtrafik ska succesivt kompletteras med andra tjänster för att utgöra ett system med kombinerad mobilitet. Huvudinriktningen är att Din Tur inte själva ska erbjuda dessa tjänster utan tillgängliggöra dem för invånare och besökare genom samverkan.

Det finns idag många aktörer som erbjuder mobilitetstjänster. Det finns även olika exempel från andra regioner.

Kombinerad mobilitet ska utgå ifrån hela-resan-perspektivet. Målet är att fler ska se kollektivtrafiksystemet som en attraktiv lösning för hela eller delar av den resa som ska genomföras.

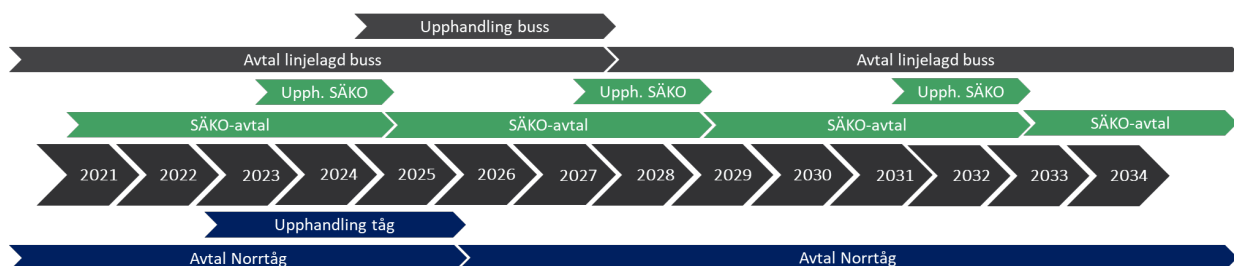
Exempel på mobilitetstjänster som kan komplettera befintlig kollektivtrafik är:

- Informations- och köpkanaler som synliggör alla mobilitetstjänster på ett och samma ställe
- Autonoma bussar för kortare anslutningssträckor eller områdesinterna transporter
- Hyrcykellösningar vid större bytespunkter
- Fler pendlarparkeringar
- Digitala samåkningstjänster
- Bilpooler
- Kringtjänster så som varu- och paketutlämning vid bytespunkter

Din Tur är ansvarig för att initiera processer som syftar till att tillgängliggöra mobilitetstjänster kopplade till befintligt kollektivtrafiksystem.

7. Avtal-upphandlingar

Olika långa trafikavtal gäller för allmän kollektivtrafik med buss respektive tåg samt för särskilda persontransporter. Nedan visas en översiktsbild över hur upphandlingar och avtal under programperioden planeras.



8. Genomförande

Denna bilaga ska ligga till grund för Din Turs arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. Omformning av trafikupplägget föreslås göras succesivt med start 2023. Vissa delar av omformningen kan behöva knytas till upphandlingar och uppstart av nya trafikavtal enligt de perioder som redovisats under punkten 5.

Utveckling av trafikupplägg ska ske enligt det årshjul som finns i trafikförsörjningsprogrammet.

Denna bilaga ska hållas aktuell och relevant. Genomlysning genomförs varje år och finns behov av justeringar så ska dessa införas vid genomlysningen. Större förändringar i dokumentet ska förankras hos Din Turs medlemmar och därefter beslutas i Din Turs politiska direktions.

9. Begreppsförklaring

I bilaga 7 - begreppsförklaring återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 4 -

Fordonsstrategi

Remissversion 2022-08-15

Innehållsförteckning

1. Bakgrund.....	2
2. Målmodell	2
3. Tågfordon.....	3
3.1 Ansvar och roller	3
3.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	3
4. Bussfordon.....	3
4.1 Ansvar och roller	3
4.2 Bus Nordic.....	4
4.3 Nuvarande fordonsupplägg.....	4
4.4 Framtida fordonsupplägg.....	4
4.5 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	5
4.6 Fordonsutrustning	6
4.7 Drivmedel och infrastruktur	6
4.8 Fordonskontroller	7
4.9 Depåer	8
5. Taxifordon.....	8
5.1 Ansvar och roller	8
5.2 Specialfordon 2014.....	9
5.3 Fordonstyper	9
5.4 Fordonsupplägg nuläge.....	9
5.5 Framtida fordonsupplägg.....	9
5.6 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	10
5.7 Fordonsutrustning	10
5.8 Drivmedel och infrastruktur	10
5.9 Fordonskontroller.....	11
6. Avtal – upphandlingar.....	11
7. Genomförande.....	11
8. Begreppsförklaring.....	11

1. Bakgrund

Rätt fordon för varje linje och resa är en grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, attraktiv och resurseffektiv. Det finns idag en bred variation av kollektivtrafikfordon i länet, allt från taxibilar till tågfordon.

Syftet med denna bilaga är att ge en bild över dagens fordonsupplägg samt tydliggöra ambitionen för fordonsupplägget i kommande upphandlingar.

2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



De mål som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär - det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper
- Nöjd resenär - alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken
- Hållbart samhälle - kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan
- Hållbart samhälle - kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgupper
- Hållbart samhälle - resurseffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus

De indikatorer som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär - hur nöjd är du med din senaste resa?
- Nöjd resenär - det känns tryggt att resa
- Växande region - det finns fördelar att åka kollektivt jämfört med bilen
- Hållbart samhälle - andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Hållbart samhälle - andel emissionsfria fordon
- Hållbart samhälle - energiförbrukning per personkilometer buss/SäKo

3. Tågfordon

3.1 Ansvar och roller

Persontrafik med tåg i Västernorrlands län körs idag av Norrtåg, SJ och X-trafik. Varje aktör har eget ansvar över trafikering och fordon.

Som en av fyra delägare i Norrtåg så har Din Tur möjligheten att påverka utformning och utrustning av tågfordonen. Då systemet omfattar fyra län så är dock läns specifika lösningar inte möjliga.

Din Tur kan inte direkt påverka fordonstyp och fordonsutformning hos SJ eller X-trafik. Då Din Tur har biljettsamverkan med bägge dessa aktörer så ska Din Tur söka dialog med respektive aktör kopplat till fordonens utformning och utrustning i syfte att harmonisera utförandet mellan olika trafikslag och aktörer.

En viktig aspekt för all trafik är att ersättningsfordon vid störningar så långt som möjligt har samma utrustning och tillgänglighetsnivå som det fordon som ersatts. Detta ska Din Tur i dialog med övriga aktörer arbeta för att säkerställa.

Förutsättningarna för val av tågfordonstyp styrs delvis av baninfrastrukturen genom säkerhetssystem och hastighetsklassning. Trafikverket ansvarar för infrastrukturen. Prioritering av baninvesteringar sker såväl regionalt som nationellt i olika dialoger. Din Tur deltar i dessa dialoger på regional nivå.

3.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

De tågfordon som trafikerar Västernorrland har genomgående en hög tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Lift/hiss, särskilt utformade platser, anpassade toaletter samt audiovisuellt utrop inne i fordonen finns genomgående.

Specifikation för olika fordon ska finnas tillgängligt på respektive aktörs webbsida och mobilapp och till dessa ska Din Tur länka från våra kanaler.

4. Bussfordon

4.1 Ansvar och roller

Din Tur ansvarar för att upphandla busstrafik i Västernorrland.

Det finns i nuläget tre trafikbolag som är upphandlade att köra allmän kollektivtrafik med buss i Västernorrland. Det är bolagen som ansvarar för att de fordon som används följer de upphandlingskrav som ställts samt att fordonskontroller genomförs enligt krav.

Ett område som idag är delat mellan Din Tur och trafikbolagen är fordonsteknik. Din Tur ansvarar för biljettmaskiner och betalningsterminaler samt internetuppkopplingen för dessa. Trafikbolagen har ansvar för utrop och skyltar.

I kommande avtal är avsikten att kravställa all fordonsutrustning i upphandling och låta trafikbolagen leverera och ansvara för all fordonsutrustning. På så sätt ska risken för systemkrockar och otydlig ansvarsfördelning minimeras.

4.2 Bus Nordic

Bus Nordic är en branschgemensam standard för kollektivtrafikaktörer i Norden. Den togs fram 2018 och ligger till grund för de flesta bussupphandlingar i Norden. Utgångspunkten är att bussfordon ska uppfylla bestämmelser på nationell nivå samt EU-nivå.

I Bus Nordic så avhandlas följande områden:

- Bussklasser
- Trygghet och säkerhet
- Sittplats och komfort
- På- och avstigning samt förflyttning
- Information och kommunikation
- Exteriör / utsida
- Förarmiljö

4.3 Nuvarande fordonsupplägg

I Västernorrland finns 2022 drygt 320 bussfordon i Din Turs avtal. Dessa upphandlades 2012-2013 för trafikstart 2014 och följer därför det äldre reglementet Buss 2010.

Generellt så trafikeras stadslinjer av låggolvsbussar motsvarande dagens klass I. Regionala linjer och landsbygdslinjer trafikeras både av lågentrëbussar och av normalgolvsbussar

I Västernorrland finns just nu 3 emissionsfria elbussar (klass I samt klass B). Alla övriga bussar körs på det fossilfria drivmedlet HVO100.

4.4 Framtida fordonsupplägg

Inom Bus Nordic så finns det idag fem bussklasser.

För fordon som är avsedda för befordran av maximalt 22 passagerare utöver föraren finns det två fordonsklasser:

- KLASS A - Fordon utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska endast förarsätet vara utrustat med säkerhetsbälte.
- KLASS B - Fordon som inte är utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten.

För fordon som är avsedda för befordran av fler än 22 passagerare utöver föraren finns det tre fordonsklasser:

- KLASS I - Fordon utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska endast förarsätet vara utrustat med säkerhetsbälte.
- KLASS II - Fordon som huvudsakligen tillverkats för befordran av sittplatspassagerare och som är utformade för att medge befordran av ståplatspassagerare i mittgången och/eller i ett utrymme som inte är större än det utrymme som upptas för två dubbelsäten. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten.
- KLASS III - Fordon som inte är utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten

Till kommande trafikupphandlingar så avses fordonstyp och fordonsklass kopplas till de olika trafikslag och nivåer som finns i länets principtrafikutbud. På så sätt så ska det bli enkelt att delge information om exempelvis tillgänglighetsnivån på respektive linje.

Nedan ett förslag på hur länets matris för fordon och trafikslag är utformat.

Trafikslag	Utbudsnivå	Fordonstyp			Fordonsklass		Tillgängligt fordon	Drivmedel		Mål andel emissionfritt
		Taxi	Buss	Tåg	Stand	Alt.		Standard	Alt	
Interregional trafik	IR1	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	25%
	IR2	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	25%
	IR3	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	25%
	IR4	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	25%
Regional trafik	R1	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	50%
	R2	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	50%
	R3	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	50%
	R4	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	50%
Bastrafik	B1	-	X	(X)	II	III	X	Emissionsfri	Fossilfri	50%
	B2	-	X	(X)	II	III	X	Emissionsfri	Fossilfri	50%
	B3	-	X	(X)	II / B	III	(X)	Fossilfri	Fossilfri	50%
	B4	-	X	(X)	II / B	III	(X)	Fossilfri	Fossilfri	50%
Stadstrafik	S1	-	X	-	I	-	X	Emissionsfri	Fossilfri	100%
	S2	-	X	-	I	-	X	Emissionsfri	Fossilfri	100%
	S3	-	X	-	I	A	X	Emissionsfri	Fossilfri	100%
	S4	-	X	-	A	I	X	Emissionsfri	Fossilfri	100%
Närtrafik	N	X	(X)	-	Taxi	Taxi	X	Fossilfri	Emissionsfri	50%

4.5 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Jämfört med de flesta andra län så har Västernorrland i nuläget en låg andel tillgänglighetsanpassade fordon. Enligt FRIDA-databasen så finns 123 bussar med låggolv/lågentré vilket motsvarar 38% av den totala fordonsflottan. Då det inte finns några bussar med lift så är det dessa bussar som utgör andelen tillgänglighetsanpassade i nuläget.

Ambitionen är att öka andelen tillgänglighetsanpassade fordon i kommande busstrafikupphandlingar. Enligt matrisen under punkt 3.4 så kommer alla trafikslag och nivåer utöver *Bastrafik nivå 3 och 4* att trafikeras med anpassade fordon. Inriktningen är att i så stor utsträckning som möjligt trafikera linjer med låggolvs- eller lågentréfordon (klass I / II). Längre linjer som trafikeras dåliga vägar kan trafikeras med normalgolvsbussar. Dessa ska då utrustas med lift om de enligt matrisen ska trafikeras med anpassat fordon.

Fordonens utrustning, exempelvis rullstolsplatser, utrop och kontrastfärger, kommer att styras av aktuell version av *Nordic Bus* vid upphandling.

Utifrån allergisynpunkt så ska husdjur hänvisas till en del av bussen.

Tillgänglighetsnivå på fordon ska tydligt framgå på webbsida och i mobilapp.

Mer information om tillgänglighetsanpassning av fordon återfinns i *bilaga 2 – plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

4.6 Fordonsutrustning

Framtidens fordon ska följa aktuell branschstandard. Inom ramen för Bus Nordic finns utrustning som inte finns på länets bussar idag men som bör finnas med på hela eller delar av fordonsflottan i kommande upphandlingar. Exempel på sådan utrustning är:

- Inre informationsskärmar
- Inre audiovisuellt hållplatsutrop
- Högtalare yttre hållplatsutrop (option)
- Kameraövervakning
- Barnstolar (option)

På linjer där normalgolvsbussar ersätts med lågentrébussar så kan det bli aktuellt med optionerna bagageförvaring och cykelställ.

Toalett bör endast övervägas på bussfordon som trafikerar linjer med längre restid än 2 timmar utan paus.

Utrustning som ännu inte finns med i Nordic Bus kan bli aktuell i kommande upphandlingar. Exempel på sådan utrustning är automatisk hastighetsreglering med hjälp av geofencing. Detta gör att bussfordonet inte kan köra fortare än tillåten hastighet vid exempelvis förskolor och skolor vilket ökar trafiksäkerheten.

4.7 Drivmedel och infrastruktur

Kollektivtrafiken i Västernorrland har som mål att bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan. Förutom att fler åker kollektivt så kan detta uppnås genom att använda fordon som förbrukar så lite resurser som möjligt under sin livscykel samt släpper ut så lite utsläpp som möjligt. De fordonsfaktorer som påverkar detta är val av fordonstyp, kravställan på fordon vid upphandling samt val av drivmedel/energibärare.

EU beslutade 2019 om ett direktiv för miljöstyrning av fordonsupphandling, *Clean Vehicles Directive 2019/1161*, och detta direktiv är under 2022 infört i svensk lagstiftning i *lagen om miljökrav vid vissa upphandlingar av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (2011:846)*. I lagen som gäller från augusti 2021 anges minimikrav vid fordonsupphandlingar. När det gäller bussfordon så omfattar lagen endast bussar i klass I / A.

Krav enligt Clean Vehicles Directive och svensk lag:

Busstyp	2021			2026		
	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig
Klass I	22,5%	22,5%	55,0%	32,5%	32,5%	35,0%
Klass II	-	-	-	-	-	-
Klass III	-	-	-	-	-	-
Klass A	22,5%	22,5%	55,0%	32,5%	32,5%	35,0%
Klass B	-	-	-	-	-	-

Enligt målen i länets trafikförsörjningsprogram så avser Västernorrland gå längre i sina mål än vad lagen kräver. För de bussfordon som omfattas av lagen är målet att ha 100 procent emissionsfri drift till 2030. Övriga bussklasser ska också ställas om och för dessa är målet 50 procent emissionsfri drift. Övriga fordon i dessa klasser ska fortsatt drivas av hållbarhetsklassade biodrivmedel. Nedan en sammanställning av länets ambition.

Busstyp	Nuläge			2030 (2027)		
	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig
Klass I	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Klass II	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Klass III	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Klass A	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Klass B	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%

En viktig del i detta arbete är att säkerställa tillgången till infrastruktur för de drivmedel och energibärare som kollektivtrafiken ska drivas med. Då ambitionen är att öka den emissionsfria driften så är det i första hand laddinfrastruktur som krävs. På sikt kan även tankmöjligheter för vätgas bli aktuella.

Infrastruktur för laddning och tankning måste säkerställas på eller i direkt närhet av länets busstoppar.

4.8 Fordonskontroller

Idag är ansvaret för kontroller delat mellan Kommunalförbundet och trafikbolagen. Trafikbolagen gör lagstadgade fordonskontroller på auktoriserad besiktningsanläggning samt regelbundna egenkontroller som redovisas i fordonsdatabasen FRIDA.

Kommunalförbundet gör slumpvisa kontroller av fordonens säkerhetsutrustning.

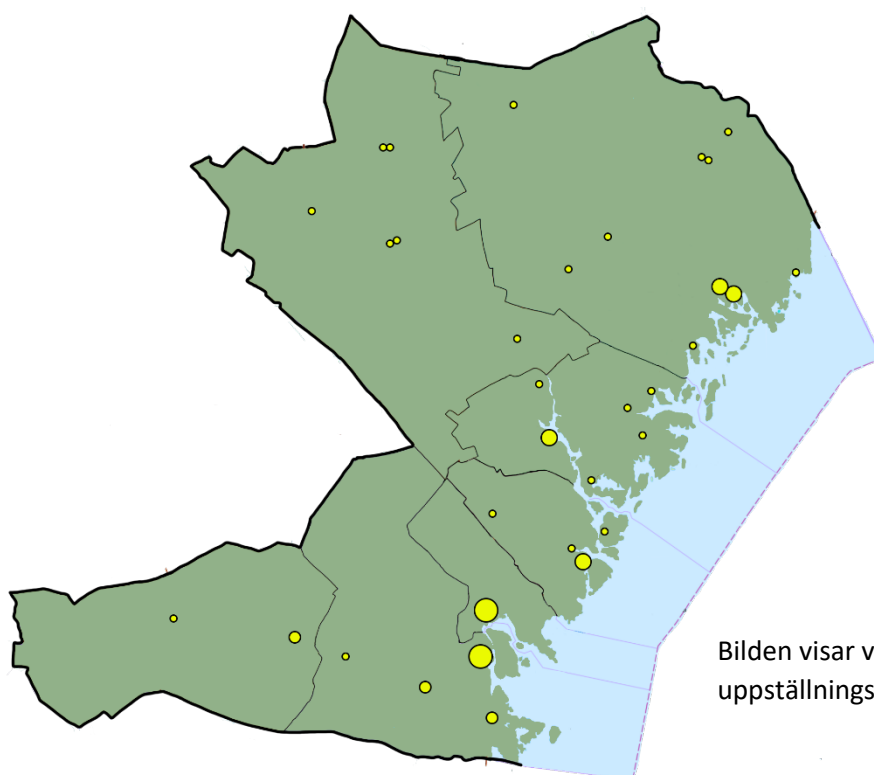
Utfallen av alla kontroller följs upp tre gånger per år vid avtalsuppföljning och avvikelser belastas med viten.

Inför kommande avtal så ska hanteringen av fordonskontroller utredas. Genom dialog med andra trafikhuvudmän samt trafikbolag så ska en ny modell tas fram och beslutas. En möjlig väg är att trafikbolagen får hela ansvaret för kontroller och att detta antingen sker genom att anlita externa kontrollinstanser alternativt genom utökade egenkontroller.

4.9 Depåer

Det finns idag knappt 40 depåer och uppställningsplatser för buss i Västernorrland. Många av dessa är små men 6 stycken av dem har 20 eller fler fordon. Ungefär 3/4 av depåerna hyrs av trafikbolagen och övriga ägs av trafikbolagen. Med en bibehållen eller utökad kollektivtrafik så är det viktigt att Din Tur och dess medlemmar verkar för att det ska finnas tillgång till lämpliga ytor och lokaler för depåer runt om i länet. En viktig del i detta arbete är att det även finns tillgång till laddning och/eller tankning för de drivmedel och energibärare som busstrafiken ska drivas av.

För att säkerställa framtidens trafikupplägg så behöver Din Tur och dess medlemmar gemensamt forma en plan för depåer och tillhörande infrastruktur. Denna plan behöver omfatta marknadens aktörer. Arbetet med att ta fram och genomföra en sådan plan bör åligga Din Tur att koordinera.



Bilden visar var länets depåer och uppställningsplatser för buss finns.

5. Taxifordon

5.1 Ansvar och roller

Din Tur erbjuder sina medlemmar att upphandla särskilda persontransporter. Dessa transporter utförs i stor utsträckning med mindre fordon. Avtalslängden för dessa trafikavtal är i nuläget fyra år.

Din Tur formar i dialog med sina medlemmar kraven i upphandlingarna. Där kravställs bland annat fordonstyp, antal fordon, fordonsutrustning och drivmedel.

Din Tur ansvarar för uppföljning av trafikavtalen. Uppföljning sker på tertialbasis och fordon är en del som följs upp.

De trafikbolag som upphandlas har ansvar för att fordonen och dess förare uppfyller de krav som ställts i upphandlingen samt fordonskontroller. Om brister upptäckts vid avtalsuppföljning så beläggs trafikbolagen med viten.

I dagsläget så har Din Tur avtal som innefattar taxifordon med åtta trafikbolag i länet. Dessa finns redovisade i *bilaga 3 - trafikplan*.

5.2 Specialfordon 2014

Det har inte funnits en nationell standard för större taxifordon på samma sätt som för bussfordon. Ett antal trafikhuvudmän har tidigare tagit fram en riktlinje som kallas *Specialfordon 2014* och som använts som grund i Västernorrland för de senaste upphandlingarna dock med egna tillägg.

Riktlinjen innehåller bland annat storleksmått, utrustningskrav, krav på antal passagerare. Riktlinjen ligger till grund för nuvarande upphandlingar men har anpassats utifrån länets specifika behov.

Svensk Kollektivtrafik bedriver ett projekt som heter *Kraftsamling MERIT*. Inom det projektet arbetas nu fram förslag på en ny standard som kommer att få namn *Specialfordon 2022*. Denna standard kommer att ligga till grund för kommande upphandlingar av taxifordon i Västernorrland.

5.3 Fordonstyper

Det finns fyra sorters taxifordon som används för allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter. Dessa är:

- Större multifordon - flera rullstolar/bårar + sittande passagerare
- Mindre multifordon - en rullstol eller bår + sittande passagerare
- AN-fordon minibuss - upp till 8 sittande passagerare
- AN-fordon personbil - upp till 4 sittande passagerare

5.4 Fordonsupplägg nuläge

Samtliga fordonstyper finns representerade i dagens avtalsupplägg. Exakt antal varierar under avtalstid beroende av om behovet ökat eller minskat. Enligt avtal ska nedanstående fordon finnas i nuvarande avtal för särskilda persontransporter.

- Större multifordon 47 stycken
- Mindre multifordon 9 stycken
- AN-fordon - minibuss 18 stycken
- AN-fordon personbil 32 stycken

Fordonen finns spridda över hela länet kopplade till kommunala trafikområden.

5.5 Framtida fordonsupplägg

Nya trafikavtal för särskilda persontransporter ska startas upp 2025. Inför dessa ska fordonskraven i nuvarande trafikavtal ses över. Utformning och utrustning förväntas följa den nya riktlinjen *Specialfordon 2022*.

Antalet fordon och fördelningen mellan olika fordonstyper avgörs av de behov som bedöms finnas i länet vid upphandlingstillfället.

När länet startat upp sitt planerade närtrafiksupplägg så förväntas antalet multifordon öka då dessa fordon även förutom hög tillgänglighet ska ha kapacitet att samordna resenärer från olika trafikslag.

5.6 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Taxifordon av personbilsklass har ingen särskild tillgänglighetsanpassning. Dessa kan därför inte ta personer i rullstol. Med förarens personliga service kan dock personer med exempelvis synnedsättning eller lindrigare rörelsenedsättning åka med dessa fordon.

I multifordon så finns lift eller ramp som möjliggör på- och avlastning av personer i rullstol samt på bår. I dessa fordon finns flexibel inredning som kan anpassas utifrån olika passagerarbehov.

Mer information om tillgänglighetsnivån på fordon återfinns i *bilaga 2 - plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

5.7 Fordonsutrustning

Fordonsutrustning i kommande upphandlingar kommer att utgå ifrån *Specialfordon 2022*.

Fler taxifordon kommer att utrustas med viseringsutrustning som möjliggör visering av kollektivtrafikens resprodukter i syfte att kunna använda fordonen i allmän kollektivtrafik.

Ett mål är att även taxifordon ska ha GPS-utrustning som möjliggör fordonspositionering i realtid. Detta för att möjliggöra digitala bokningstjänster och öka tillgängligheten till transporter.

5.8 Drivmedel och infrastruktur

Taxifordon som ingår i avtal kopplade till Din Tur idag har krav på sig att drivas med biodrivmedel eller elektricitet. Biodrivmedel som används ska uppfylla hållbarhetskriterierna i lagen (2010:598).

Målet är att succesivt öka andelen emissionsfria fordon. Till år 2030 ska minst 50% av de upphandlade fordonen vara emissionsfria. Detta kommer att styras av kommande upphandlingar 2025 samt 2029. Ökningen tros främst komma genom fler elfordon med batteridrift. Även elbilar med vätgasdrift kan på sikt bli aktuella. Omfattningen av emissionsfria fordon styrs dels av fordonstillgång i respektive fordonsklass men även möjligheterna till laddning och tankning. De fordon som inte är emissionsfria ska fortsatt drivas på hållbarhetsklassade biodrivmedel och därigenom vara fossilmfria.

Även taxifordon behöver tillgång till tankställen eller laddinfrastruktur. För mindre fordon så kan dock laddning och tankning till stor utsträckning ske på publika platser. Upphandlade trafikbolag måste dock ha en plan för hur laddning och tankning ska kunna ske så inte fordon blir stående och inte kan nyttjas. Samhällets aktörer kan här behöva hjälpa till för att se till att nödvändig ladd- och drivmedelsinfrastruktur finns tillgängligt i hela länet.

5.9 Fordonskontroller

Taxifordon som ingår i avtal kopplade till Din Tur har krav på årliga fordons- och säkerhetskontroller. Dessa sker hos auktoriserat besiktningsorgan och redovisas av besiktningsorganet i fordonsdatabasen FRIDA.

Innan ett fordon sätts i trafik ska det genomgå leveranskontroll. Även dessa sker hos besiktningsorgan och redovisas i databasen FRIDA.

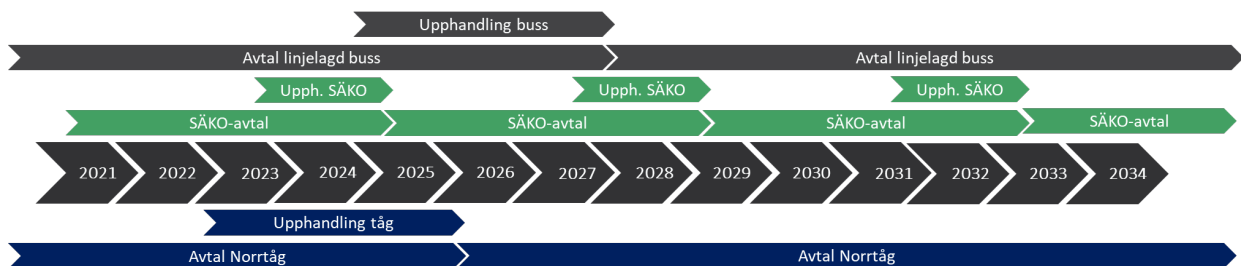
Därutöver har trafikhuvudmannen rätt att utföra stickprovskontroller i anslutning till körupdrag för att säkerställa att fordonskraven efterlevs.

Genomförda kontroller redovisas på tertialbasis vid avtalsuppföljning. Brister som upptäcks innebär produktionsavdrag för trafikföretaget.

För närvarande planeras inga förändringar i detta upplägg inför kommande upphandlingar.

6. Avtal – upphandlingar

Olika långa trafikavtal gäller för allmän kollektivtrafik med buss respektive tåg samt för särskilda persontransporter. Nedan visas en översiktsbild över hur upphandlingar och avtal under programperioden planeras.



7. Genomförande

Denna bilaga ska ligga till grund för Din Turs arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. Omformning av fordonsupplägget kan huvudsakligen ske vid uppstart av nya trafikavtal enligt de perioder som redovisats under punkten 5.

Denna bilaga ska hållas aktuell och relevant. Genomlysning genomförs varje år och finns behov av justeringar så ska dessa införas vid genomlysningen. Större förändringar i dokumentet ska förankras hos Din Turs medlemmar och därefter beslutas i Din Turs politiska direktion.

8. Begreppsförklaring

I bilaga 7 – begreppsförklaring återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 5 -

Färdtjänst och Riksfärdtjänst

Remissversion 2022-08-15

Innehåll

1. Tillståndshandläggning och resor.....	1
2. Färdtjänst.....	2
3. Tillämpningsanvisningar av färdtjänst.....	2
4. Riksfärdtjänst.....	5
5. Tillämpningsanvisningar av riksfärdtjänst.....	5
6. Egenavgifter Riksfärdtjänst.....	6

1. Tillståndshandläggning och resor

Det är i Lag om färdtjänst (1997:736) och Lag om riksfärdtjänst (1997:735) möjligt för kommuner att överlåta ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Det finns flera fördelar ifråga om jämlikhet, förutsägbarhet och kostnadseffektivitet vid en samlad överlämning från medlemmarna till kollektivtrafikmyndigheten.

Sex av sju kommuner i länet har överlåtit ansvaret för upphandling, bokning och samordning samt uppföljning av färdtjänst och riksfärdtjänst. Sundsvalls kommun har upphandlat sina färdtjänst- och riksfärdtjänstresor själva och dessa hanteras inte av kollektivtrafikmyndigheten. I de övriga sex kommunerna genomfördes totalt 88 596 färdtjänstresor och 1 042 riksfärdtjänstresor under 2021. (2019: 134 110 färdtjänstresor och 1 647 riksfärdtjänstresor)

Tre av länets sju kommuner har lämnat över myndighetsutövningen gällande handläggning och beslut av tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Ånge, Timrå och Kramfors kommun uppgick antal innevånare till 45 161 och antal färdtjänstillstånd till 1 910, vilket motsvarar 4,2 procent av befolkningen i kommunerna.

I nedanstående tabeller anges antal färdtjänstillstånd, färdtjänstresor och riksfärdtjänstresor för dessa kommuner under 2019 respektive 2021.

2019	Färdtjänstillstånd	Färdtjänstresor	Riksfärdtjänstresor
Ånge kommun	370	5 169	420
Timrå kommun	702	24 655	42
Kramfors kommun	1 078	20 714	141

2021	Färdtjänstillstånd	Färdtjänstresor	Riksfärdtjänstresor
Ånge kommun	299	4 275	184
Timrå kommun	704	17 263	45
Kramfors kommun	907	14 013	92

2. Färdtjänst

Färdtjänst är ett komplement till kollektivtrafiken och regleras av Lag om färdtjänst (1997:736). Med färdtjänst avses enligt 1§ Lag om färdtjänst "särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder". Enligt 7§ Lag om färdtjänst ska tillstånd meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Ett tillstånd för färdtjänst kan gälla tills vidare eller för viss tid. Tillståndet får i skälig omfattning förenas med föreskrifter om vilket färdstätt som får användas, inom vilket område resor får göras samt hur många resor tillståndet omfattar. Om särskilda skäl finns, får tillståndet även i övrigt förenas med villkor. Avsaknad av kollektivtrafik är ingen grund för beviljande av färdtjänst.

Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner (3§ Lag om färdtjänst). En kommun kan överlåta ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet som då bär ansvaret om att anordna färdtjänst och uppgifter som innefattar myndighetsutövning.

Tillstånd prövas av kommunen där sökande är folkbokförd, om kommunen har överlåtit ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten prövas tillståndet av myndigheten. Att pröva frågor om tillstånd till färdtjänst innebär myndighetsutövning och förvaltningslagen ska tillämpas. Förvaltningslagen innehåller ett antal tvingande bestämmelser som gäller vid all myndighetsutövning mot någon enskild. Förvaltningslagen innehåller också bestämmelser om myndigheternas serviceskyldighet. Dessa gäller vare sig handläggningen sker hos en kommunal nämnd eller hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Som allmänna krav på handläggningen av ärenden gäller bestämmelserna i 9§ Förvaltningslagen: "Ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts".

Tillstånd till färdtjänst omfattar inte resor där stat, kommun, landsting, organisation, företag eller annan betalningsansvarig finns. Exempel på detta kan vara sjukresor, skolskjutsar, resor till/från daglig verksamhet som anordnas enligt LSS eller resor till/från dagverksamhet enligt SoL. Resor i samband med arbetslivsinriktad rehabilitering, gruppresor och tjänsteresor är också exempel på resor som vanligtvis ej är färdtjänstresor.

3. Tillämpningsanvisningar av färdtjänst

Nedanstående tillämpningsanvisningar gäller för de kommuner som överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst till Din Tur. Dessa kommuner är Kramfors, Timrå och Ånge.

Ansökan - Ansökan om färdtjänst ska ske skriftligt på avsedd blankett.

Medicinskt underlag - Behovet ska, om så begärs, kunna styrkas genom utlåtande från läkare eller annan sakkunnig som har kännedom om den sökandes funktionsnedsättning och vilka hinder detta medför vid resa med allmänna kommunikationer.

Utredning - Den sökandes förutsättningar för rätt till färdtjänst definieras vid utredningstillfället.

Beslut - Beslut gällande tillstånd om färdtjänst lämnas skriftligt. Av beslutet ska framgå vad den sökande är berättigad till. Beslut som går den sökande emot ska motiveras och åtföljas av en underrättelse om hur beslutet kan överklagas.

Återkallelse av tillstånd - Tillståndsgivaren får återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst, om förutsättningarna för färdtjänsten inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvariga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten (12§ Lag om färdtjänst).

Barn - Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

Förnyelse och förändring - Den som beviljats färdtjänstillstånd är skyldig att meddela ändrade förhållanden som kan påverka rätten till färdtjänst. Den färdtjänstberättigade ansvarar själv för att ansöka om förnyelse av tillstånd.

Giltighet - De flesta tillstånd är tidsbegränsade, i speciella fall beviljas tillståndet tills vidare. Tillståndet kan förenas med föreskrifter och villkor. Det kan exempelvis gälla under viss period på året, under viss tid på dygnet eller endast till vissa resmål.

Antal resor - Antal resor i Timrå kommun är begränsat till 150 enkelresor per år, ytterligare resor kan efter ansökan beviljas. I Ånge och Kramfors kommun är antalet resor obegränsat.

Arbetsresor - Färdtjänst i form av arbetsresa fordrar särskilt tillstånd. Med arbetsresa menas resa mellan bostaden och arbetsplats där anställningsförhållande råder. Resan ska gå i anslutning till arbetets början och slut. Antal arbetsresor begränsas ej. Resor i tjänsten betraktas inte som arbetsresa eller färdtjänst.

Legitimering - Färdtjänstillståndet är personligt och den färdtjänstberättigade ska kunna legitimera sig.

Bärhjälp/trappklättrare - Bärhjälp/trappklättrare kan i vissa fall beviljas (trapphus eller motsvarande, ej inne i bostaden) under en begränsad tidsperiod om ett år. Chauffören har på plats rätt att neka att utföra beviljad insats om denne bedömer att det inte kan genomföras på ett säkert sätt, detta med hänsyn taget både till resenärens och chaufförens säkerhet.

Hjälpmedel - Nödvändiga förflyttningshjälpmedel samt tjänstehund (ledar-, service- och signalhund) som är knutet till resenärens funktionsnedsättning får medföras.

Bagage - Högst tre icke skrymmande kollin får medtagas på resan.

Ledsagare - Ledsagare kan beviljas om den sökande inte kan klara av att resa på egen hand med den service som normalt ges av föraren. Behovet ska vara knutet till själva resan och inte till vistelsen vid resmålet. Ledsagare ska påbörja och avsluta resan tillsammans med den färdtjänstberättigade. Den färdtjänstberättigade anlitar själv sin ledsagare som ska kunna tillgodose dennes behov av hjälp under resan. Ledsagare som beviljats enligt färdtjänstlagen betalar ingen egenavgift.

Medresenär - Medresenär får följa med den färdtjänstberättigade, i huvudsak erlägger medresenären samma avgift som den färdtjänstberättigade, avvikelser gäller för barn. Medresenär ska påbörja och avsluta resan tillsammans med den färdtjänstberättigade. Medresenär får inte orsaka extra service av föraren.

Olika tillämpningar gäller i olika kommuner gällande antal medresenärer som får följa med och vilka avgifter som ska erläggas:

- Ånge kommun: En medresenär. Barn upp till 12 år åker utan avgift och medföljande barn över 12 år erlägger vuxenavgift.
- Timrå kommun: Två medresenärer. Barn som medföljer erlägger samma avgift som den färdtjänstberättigade.
- Kramfors kommun: En medresenär. Medresenär över 19 år erlägger samma avgift som den färdtjänstberättigade, 8-19 år erlägger halv avgift och 0-7 år åker utan avgift.

Resa för barn - Bilkuddar finns tillgängliga i fordonen. Bilbarnstol kan tillhandahållas efter förbeställning om minst två timmar.

Färdtjänstberättigade i kollektivtrafiken - En person som har tillstånd till färdtjänst har rätt att ta med sig en ledsagare/medresenär kostnadsfritt på Din Turs bussar mot uppvisande av färdtjänstkort. Detta gäller dock ej på linje 98 och 100 (Ybuss).

Trafikeringsområden - Resor för respektive kommun får genomföras enligt nedan:

- Ånge kommun: Inom kommunen.
- Timrå kommun: Inom en radie av fem mil från bostaden.
- Kramfors kommun: Inom kommunen samt fyra mil utanför kommungränsen.

Färdtjänst får nyttjas för resor inom övriga kommuner i Västernorrlands län.

Resa i annan kommun utanför länet - Den som har tillstånd för färdtjänst kan, efter särskild ansökan, beviljas resor vid vistelse i kommun utanför Västernorrlands län. Egenavgift erläggs enligt särskild taxa.

Trafikeringsstid - I Ånge och Kramfors kommun får resor genomföras vardagar kl. 05.00-23.00 och helger kl. 06.00-23.00. I Timrå kommun finns ingen tidsbegränsning.

Beställning och avbeställning - Resor bokas hos Din Tur kundcenter. Resan ska beställas från en adress till en annan. Uppehåll under resan tillåts ej. För att i möjligaste mån kunna tillgodose önskemål om avresetid och säkerställa en bra planering av tillgängliga fordon bör beställning ske i god tid. Avresetiden kan justeras med 10 minuter tidigare eller senare utan att resenären meddelas. Resor som inte kommer att genomföras måste avbeställas.

Samordning - Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform och resorna samordnas vilket innebär samåkning med andra resenärer. Undantag från samåkning kan beviljas efter särskild prövning.

Service vid resa - Chauffören ska, utan extra kostnad, hjälpa den färdtjänstberättigade:

- att hämta och lämna vid port/entré, lägenhet, hållplats och övriga inrättningar, och vid behov hjälpa resenärer upp/ned i trapphus etc.
- i och ur fordonet
- vid behov med säkerhetsbältet
- med handbagage och hjälpmedel

Egenavgifter - Egenavgiften baseras på prissättningen i den allmänna kollektivtrafiken och är 1,5 gånger biljettpriset. Egenavgiften betalas direkt till chauffören.

4. Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst regleras i Lag om riksfärdtjänst (1997:735). 1§ En kommun skall på de villkor som anges i denna lag lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Riksfärdtjänst gäller för resor inom Sverige och på reserelationer där färdtjänstlagen inte är tillämplig. Ändamålet med resan ska vara rekreation, fritidsverksamhet eller annan enskild angelägenhet. För att nyttja riksfärdtjänst krävs ett särskilt tillstånd för varje resetillfälle.

Som komplement till riksfärdtjänstlagen kan tillståndsgivaren utfärda generella regler. De får endast komplettera lagen och får inte innehålla bestämmelser som inskränker en persons rättigheter i förhållande till lagen.

Syftet med regelverket är att ge vägledning vid myndighetsutövning och som ett hjälpmedel för att den som ansöker om riksfärdtjänst ska kunna bedömas rättssäkert utifrån samma grund.

Tillstånd prövas av kommunen där sökande är folkbokförd, om kommunen har överlåtit sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet är det myndigheten som prövar frågor och fattar beslut om tillstånd för riksfärdtjänst. Att pröva frågor om tillstånd till riksfärdtjänst innebär myndighetsutövning och förvaltningslagen ska tillämpas. Förvaltningslagen innehåller ett antal tvingande bestämmelser som gäller vid all myndighetsutövning mot någon enskild. Förvaltningslagen innehåller också bestämmelser om myndigheternas serviceskyldighet. Dessa gäller vare sig handläggningen sker hos en kommunal nämnd eller hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Som allmänna krav på handläggningen av ärenden gäller bestämmelserna i 9§ Förvaltningslagen: "Ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts".

5. Tillämpningsanvisningar av riksfärdtjänst

Nedanstående tillämpningsanvisningar gäller för de kommuner som överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst till Din Tur. Dessa kommuner är Kramfors, Timrå och Ånge.

Färdsätt - Riksfärdtjänst beviljas i första hand med den allmänna kollektivtrafiken (tåg, flyg, buss, båt) tillsammans med ledsagare. I andra hand beviljas allmän kollektivtrafik i kombination med taxi eller specialfordon. Fungerar inget av det beviljas resa med taxi eller specialfordon. Avsaknad av allmän kollektivtrafik på aktuell sträcka, avgångstider som inte passar eller brist på ledsagare är inte skäl till att bli beviljad resa med taxi eller specialfordon.

Samåkning - Samordning av resor med taxi eller specialfordon sker regelmässigt där det är möjligt med hänsyn till resenärens funktionsnedsättning. Samåkning kan därmed ske hela eller delar av resan. Vid samåkning kan färdvägen och restiden bli förlängd. Önskad avresetid kan behöva anpassas för att möjliggöra samordning. Hänsyn tas till resenärens funktionsnedsättning och ändamålet med resan.

Ansökan - Ansökan om riksfärdtjänst ska ske skriftligt på avsedd blankett. Ansökan om riksfärdtjänst bör göras i god tid, minst tre veckor innan planerad avresa. Inför storhelger bör ansökan göras minst sex veckor innan planerad avresa.

Beställning - När en resenär fått tillstånd för riksfärdtjänst med allmänna kollektivtrafik beställs resorna hos Riksfärdtjänsten Sverige AB som skickar biljetterna till resenären. Vid beviljad riksfärdtjänst med taxi eller specialfordon bokar resenären resan hos Din Tur kundcenter.

Hjälpmedel - De hjälpmedel som är nödvändiga för resans genomförande får medföras.

Bagage - Vid resa med allmänna kommunikationer får bagage medföras enligt trafikföretagens bestämmelser. Vid resa med bil/specialfordon får en resväska och ett handbagage medföras.

Medresenär - Medföljande person som inte är ledsagare kallas medresenär. Vid resa med bil/specialfordon kan, efter ansökan, en medresenär beviljas medfölja på resan. Medresenären får inte förorsaka extra service av föraren. Medresenär får medföra en resväska och ett handbagage.

Avgifter - Taxan för riksfärdtjänst beslutas av regeringen som har meddelat föreskrifter om resenärens egenavgifter och dessa regleras genom "Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst". En medresenär betalar egenavgift enligt riksfärdtjänsttaxa för vuxen.

6. Egenavgifter Riksfärdtjänst

Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst.

Vägavstånd i kilometer	Egenavgift
0 - 100	105 kr
101 - 125	130 kr
126 - 150	165 kr
151 - 175	195 kr
176 - 200	220 kr
201 - 225	255 kr
226 - 250	275 kr
251 - 275	300 kr
276 - 300	320 kr
301 - 350	370 kr
351 - 400	420 kr
401 - 450	455 kr
451 - 500	480 kr
501 - 600	535 kr
601 - 750	600 kr
751 - 1000	655 kr
1001 - 1250	680 kr
1251 - 1500	700 kr
1501 och längre	755 kr

Resenärer under 26 år och studerande som innehar Centrala studiestödsnämndens rabattkort eller Sveriges Förenade Studentkårs studentkort betalar 70 procent av egenavgiften.



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 6 -

Indikatorer

Remissversion 2022-08-15

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 6 – indikatorer

Innehåll

1. Bakgrund.....	1
2. Målmodell	1
3. Indikatorer - målområde nöjd resenär.....	2
4. Indikatorer - målområde växande region	5
5. Indikatorer - målområde hållbart samhälle.....	7
6. Uppföljning av indikatorer	8

1. Bakgrund

Trafikförsörjningsprogrammet är beroende av en tydlig genomförandeplan. Då målen är allmänt hållna så behövs indikatorer som är mätbara för att kunna följa upp målen.

I denna bilaga redovisas de indikatorer som ska gälla för uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet. Vissa indikatorer är inte målsatta ännu. Detta kommer att kompletteras under hösten 2022.

Dokumentet redogör även för hur indikatorerna ska följas upp och presenteras.

2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



Tillsammans reser vi smartare!	 Nöjd resenär	Enkelt	<i>Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper</i>
		Tryggt	<i>Alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken</i>
		Attraktivt	<i>Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor</i>
	 Växande region	Konkurrenskraftigt	<i>Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen</i>
		Sammanhållet	<i>Kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål</i>
		Utvecklande	<i>Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling</i>
	 Hållbart samhälle	Ekologiskt	<i>Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- & klimatpåverkan</i>
		Socialt	<i>Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgupper</i>
		Ekonomiskt	<i>Resurseffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus</i>

Samtliga ovanstående mål har indikatorer som redovisas i detta dokument

3. Indikatorer - målområde nöjd resenär

3.1 Ledord enkelt

Indikator: Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken

Data: Kollbar fråga C6

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	43%	46%	49%	52%	55%

Kommentar: Frågan är subjektiv men är en bra värdemätare på hur invånarna uppfattar användarvänligheten i kollektivtrafiken.

Indikator: Vilket sammanfattande betyg vill du ge beställningen av just den här resan?
 Andelen som gett betyg 4 eller 5.

Data: Anbarο fråga B8

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	89%	91%	92%	93%	94%

Kommentar: Frågan ger en sammanfattande nöjdhet av väntetid i telefon, bemötande samt vilken hämttid resenären fick i förhållande till önskad hämttid

3.2 Ledord tryggt

Indikator: Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken
Data: Kollbar fråga C11

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	56%	59%	62%	65%	68%

Kommentar: Frågan är subjektiv men är en bra värdemätare på hur invånarna uppfattar tryggheten i kollektivtrafiken.

Indikator: Om du tänker på dina färdtjänst-/sjukresor i allmänhet, vilket betyg vill du generellt ge tryggheten när du gör en resa? Andelen som ger 4 eller 5.
Data: Anbarο fråga R19

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	86%	87%	88%	89%	90%

Kommentar: Indikatorn visar på resenärens nöjdhet gällande tryggheten generellt av resorna i sin helhet, såsom förarens bemötande, förmåga att hitta till rätt adress, ge resenären den hjälp som förväntas, körsätt samt restid och punktlighet.

Indikator: Jag kan lita på att jag kommer fram i tid
Data: Kollbar fråga C12

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	44%	47%	50%	53%	56%

Kommentar: Indikatorn ger en bild av den upplevda tidhållningen. Indikatorn ska kompletteras med trafikbolagens faktiska tidhållning. Om dessa två skiljer sig åt mycket så bör analys göras vad som skapar denna differens.

Indikator: Kom fordonet på det klockslag som du fick vid beställningen?
Data: Anbarο fråga R1

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	87%	88%	89%	90%	91%

Kommentar: Indikatorn visar på resenärens uppfattning på resan igår beträffande upplevd hämtningstid.

Indikator: Kom du fram i tid?
Data: Anbarο fråga R16

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	94%	95%	95%	96%	96%

Kommentar: Indikatorn visar på resenärens uppfattning på resan igår beträffande ankomsttid till resmålet.

3.3 Ledord attraktivt

Indikator: Hur nöjd är du med din senaste resa?

Data: Kollbar fråga A4

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	76%	77%	78%	79%	80%

Kommentar: Den senaste resan ger en ögonblicksbild då den kan påverkas av trafikstörning eller förarbemötande. Indikatorn kan därför jämfört med NKI ge en bild av förekommande avvikelser.

Indikator: Vilket sammanfattande betyg vill du ge själva resan, det vill säga från hämtning till lämning?

Data: Anbarο fråga R17

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	91%	92%	92%	93%	94%

Kommentar: Ett sammanfattande nöjdhet ges av resan igår utifrån förarens bemötande, förmåga att hitta till rätt adress, ge resenären den hjälp som förväntas, körsätt samt restid och punktlighet.

Indikator: Det är prisvärt att resa med kollektivtrafiken

Data: Kollbar fråga C7

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	35%	38%	41%	44%	47%

Kommentar: En subjektiv fråga som bör kompletteras med faktiska prisjämförelser baserat på data om bilkostnader.

Indikator: Nöjd-kund-index (NKI)

Data: Kollbar årsrapport

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	57%	59%	61%	63%	65%

Kommentar: Ger en bra helhetsbild över kollektivtrafikens nuläge och utveckling jämfört med tidigare år.

Indikator: Antal kollektivtrafikresor per år
Data: Qlikview, Norrtåg och X-trafik

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: Används för att följa resandeutvecklingen.

Indikator: Kollektivtrafikens andel av det totala motoriserade resandet
Data: Kollbar årsrapport

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	8%	10%	12%	14%	15%

Kommentar: Ger en jämförande bild av kollektivtrafikens utveckling i förhållande till transportsektorns och samhällets utveckling i stort.

4. Indikatorer – målområde växande region

4.1 Ledord konkurrenskraftig

Indikator: Restidskvot för linjelagd trafik
Data: Google + Rebus

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: För denna indikator återstår arbete att definiera hur den ska räknas fram och utifrån det fastställa nuläge samt mål.

Indikator: Restidsmål för specifika relationer
Data: Egen data + Rebus

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: För denna indikator återstår arbete att definiera hur den ska räknas fram och utifrån det fastställa nuläge samt mål.

Indikator: Det finns fördelar med att åka kollektivt
Data: Kollbar fråga C2

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	49%	52%	55%	57%	59%

Kommentar: Subjektiv fråga som kan användas för att följa resenärers bild av kollektivtrafikens attraktivitet.

Indikator: Avgångstiderna passar mina behov
Data: Kollbar fråga C8

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	31%	34%	37%	47%	50%

Kommentar: Subjektiv fråga som kan användas för utvärdera kollektivtrafikens turutbud.

4.2 Ledord sammanhållet

Indikator: Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör
Data: Kollbar fråga C4

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	57%	57%	62%	67%	72%

Kommentar: Omställning till närtrafiksupplägg ska öka den geografiska närheten till kollektivtrafik på landsbygden.

4.3 Ledord utvecklande

Indikator: Andel av invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafiken till närmaste kommunhuvudort med max 45 minuters restid
Data: SCB och Rebus

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: För denna indikator återstår arbete att definiera hur den ska räknas fram och utifrån det fastställa nuläge samt mål.

Indikator: Andel av invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafiken till närmaste arbetsmarknadsregionscenter med max 60 minuters restid
Data: SCB och Rebus

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: För denna indikator återstår arbete att definiera hur den ska räknas fram och utifrån det fastställa nuläge samt mål.

5. Indikatorer – målområde hållbart samhälle

5.1 Ledord ekologiskt

Indikator: Andel emissionsfria buss- och taxifordon
Data: FRIDA

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	1%	2%	4%	66%	66%

Taxifordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	2%	4%	20%	25%	50%

Kommentar: Större förändringar i fordonsupplägg är endast möjligt vid starten av nya avtal. För busstrafiken sker detta i december 2027 och för taxitrafiken i juni 2025 samt juni 2029.

5.2 Ledord socialt

Indikator: Andel tillgänglighetsanpassade bussfordon
Data: FRIDA

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	45%	45%	45%	90%	90%

Kommentar: Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag.

Indikator: Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser >20 påstigande
Data: Rebus

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	40%	50%	60%	70%	80%

Kommentar: Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag. Ombyggnation av hållplatser är långa processer med höga kostnader. Projektmyndigheten och kostnadsutvecklingen kan medföra förseningar i måluppfyllelsen.

5.3 Ledord ekonomiskt

Indikator: Kostnadstäckningsgrad i busstrafiken
Data: Qlikview samt Norrtåg

Buss & tåg	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	12,7%	14%	15%	16%	17%

Kommentar: Biljettintäkternas andel av bruttokostnaden. Skolkortsintäkter ej medräknade. Dessa stog 2021 för 3,3% av intäkterna.

Indikator: Energiåtgång per personkilometer i kollektivtrafiken
Data: FRIDA, Rebus och Qlikview

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: För denna indikator återstår arbete att definiera hur den ska räknas fram och utifrån det fastställa nuläge samt mål.

6. Uppföljning av indikatorer

Samtliga indikatorer ska följas upp kontinuerligt. Flertalet indikatorer följs upp på tertialbasis och redovisas i tertialrapporter och i avtalsuppföljning. Övriga följs upp på årsbasis. Samtliga indikatorer ska redovisas i Din Turs årsredovisning.

Många indikatorer har en koppling till den nationella resvaneundersökningen Kollbar. Din Tur har en löpande prenumeration på Kollbar som omfattar 2 400 respondenter per år. Kopplat till det nya trafikförsörjningsprogrammet så ska en utökad beställning genomföras vart fjärde år med start 2024 för att få data som kan brytas ned och analyseras djupare.

Din Turs trafikstrategi är ansvarig för att ta fram data för indikatoruppföljning.

Din Tur ska använda framtagna data som grund för uppföljning av genomförd verksamhet och planering av framtida verksamhet.



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 7 -

Processbeskrivning

Remissversion 2022-08-15

Processbeskrivning

Arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län påbörjades i september 2021. Parallellt med denna process så har en process att ta fram en ny förbundsordning för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län pågått. Dessa bägge processer har nära samröre med varandra och Din Tur har ansvarat för bägge processerna.

Mathias Sundin har som trafikstrateg på haft ansvar för processen att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Göran Anger som är senior rådgivare har haft ansvar för processen att ta fram förslag på en ny förbundsordning för kommunalförbundet.

Framtagande av trafikförsörjningsprogram

Ett stort antal aktiviteter har genomförts i syfte att informera och föra dialog om programmets utformning och innehåll. Till processen har politiker, tjänstepersoner samt representanter för olika intresseorganisationer bjudits in. Totalt så har cirka 200 personer deltagit i olika dialoger.

Arbetet har löpande återrapporterats till kommunalförbundets politiska direktion.

Som stöd till processen har Ramboll upphandlats för att bidra med aktivitetsdokumentation samt framtagande av dokumentstruktur och textinnehåll.

Genomförda aktiviteter:

2021

9 - 10 november	Workshop om mål och trafikupplägg med den politiska direktionen samt den regionala samverkansgruppen. Fysisk aktivitet i Sollefteå
19 november	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
17 december	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)

2022

19 januari	Tematisk workshop om biljetter och intäkter (digitalt)
20 januari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
26 januari	Tematisk workshop om hållbarhet och drivmedel (digitalt)
2 februari	Intern workshop om kundcenter och särskilda persontransporter (digitalt)
2 februari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
9 februari	Tematisk workshop om tillgänglighet och infrastruktur (digitalt)
16 februari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
23 februari	Tematisk workshop om tågtrafik och hela-resan-perspektivet (digitalt)
2 mars	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
15 mars	Dialogmöte med Örnsköldsviks kommun (digitalt)
16 mars	Information på regionala transportgruppen (digitalt)
18 mars	Information på regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (digitalt)
22 mars	Dialogmöte med Sollefteå kommun (digitalt)
24 mars	Information på kommunalförbundets politiska direktion (digitalt)
29 mars	Dialogmöte med Kramfors kommun (digitalt)
29 mars	Intern workshop om biljetter och intäkter (fysiskt)
30 mars	Dialogmöte med Sundsvalls kommun (digitalt)
30 mars	Dialogmöte med Region Västernorrland (digitalt)
5 april	Dialogmöte med Ånge kommun (digitalt)
11 april	Dialogmöte med Timrå kommun (digitalt)
20 april	Dialogmöte med Härnösands kommun (digitalt)
22 april	Intern workshop hållplatshandboken (digitalt)
5 maj	Information regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (digitalt)

Genomförda aktiviteter (forts):

2022

5 maj	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
20 maj	Workshop mål och indikatorer med kommunalförbundets politiska direktion (fysiskt)
24 maj	Kompletterande dialogmöte med Timrå kommun (digitalt)
30 maj	Samråd med funktionsrätts- och seniororganisationer (digitalt och fysiskt)
1 juni	Samråd med grannlän, trafikbolag samt Norrtåg (digitalt)
3 juni	Samråd med näringslivsaktörer och besöksnäring (digitalt)
10 juni	Information regionala transportgruppen (digitalt)
14 juni	Intern workshop om mål och indikatorer (fysiskt)
16 juni	Workshop om indikatorer samt hållplatshandbok med regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (fysiskt och digitalt)
20 juni	Samråd med Trafikverket (digitalt)
27 juni	Dialog med Region Västernorrland om koppling till regional tillgänglighetsstrategi (digitalt)

Organisationer som deltagit och/eller bidragit:

- Astma- och allergiförbundet
- Centrala Buss i Östersund AB
- DHR - Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet
- FSDB - Förbundet Sveriges dövblinda
- Funktionsrätt Västernorrland
- Företagarna Västernorrland
- Härnösands kommun
- Höga Kusten destinationsbolag
- Hörselskadades riksförbund
- Kramfors kommun
- LRF Västernorrland
- Länstrafiken i Norrbottens län
- Länstrafiken i Västerbottens län
- Mittbuss AB
- Nobina AB
- Norrtåg AB
- PRO - Pensionärernas Riksorganisation
- Region Jämtland / Härjedalen
- Region Västerbotten
- Region Västernorrland
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
- SPF Seniorerna
- SRF - Synskadades riksförbund
- Sollefteå kommun
- Sundsvalls kommun
- Timrå kommun
- Trafikverket
- Ånge kommun
- Örnsköldsviks kommun

Övriga inbjudna organisationer:

- Region Gävleborg
- Handelskammaren MittSverige
- High Coast Invest
- Svenskt Näringsliv

Remissförfarande

15 augusti	Remiss skickas ut till 48 organisationer
augusti - november	Layoutarbete av program och bilagor
augusti - november	Internt remissarbete Din Tur
15 november	Sista dag för inlämning av remissvar
15 - 25 november	Hantering av remissvar och slutjustering av dokument
25 november	Utskick underlag inför Regionala samverkansrådet
2 december	Förankring i Regionala samverkansrådet
14 december	Antagande av programmet i Din Turs politiska direktion



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 8 -

Begreppsförklaringar

Remissversion 2022-08-15

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 8 - begreppsförklaringar

I denna bilaga förklaras några av de begrepp som förekommer i trafikförsörjningsprogrammet samt dess bilagor.

Allmän kollektivtrafik - Äldre benämning på trafik som tillhandahålls allmänheten

Allmän trafikplikt - Trafik som bedöms nödvändig att upprätthålla med stöd av allmänna medel

Anropsstyrd trafik - Trafik som körs först efter att någon efterfrågat den genom anrop till beställningscentral till AI-system

Autonom trafik - Trafik med självkörande fordon

Bytespunkter - Plats där resenären kan byta mellan olika linjer och trafikslag

Din Tur - Varumärke och förkortning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som är trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Västernorrland

FRIDA - nationellt fordonsuppföljningssystem

Färdtjänst - Färdtjänst är kollektivtrafik för personer som inte kan resa med vanlig kollektivtrafik på grund av funktionsnedsättning. För att resa med färdtjänst behöves ett färdtjänstillstånd som kan ansökas hos kommunen där personen är bosatt. Färdtjänst regleras av färdtjänstlagen

Geografisk tillgänglighet - geografisk tillgång till kollektivtrafik exempelvis avstånd till närmaste hållplats

Kollektivtrafik - Persontransporttjänster av allmänt och ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering

Kollektivtrafikbarometern - Nationell resvaneundersökning av allmänhetens och resenärers nöjdhet med kollektivtrafiken. Organisationen Svensk Kollektivtrafik är ansvarig

Kollektivtrafikhuvudman/trafikhuvudman - Länsvisa myndigheter som upprättar det regionala trafikförsörjningsprogrammet och ansvarar för länets kollektivtrafikförsörjning. I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) också den myndighet som är behörig att fatta beslut om allmän trafikplikt. Kallas även Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

Kombinerad mobilitet - Samordning av olika transporttjänster som underlättar för individer att utföra sina resebehov på kollektivt sätt.

Kommersiell trafik - Kollektivtrafik som drivs av en aktör på helt kommersiella villkor och som inte har något avtal med en regional kollektivtrafikmyndighet eller en aktör åt vilken en regional kollektivtrafikmyndighet har överlåtit befogenhet att ingå avtal om trafik

Kommunalförbund - är en offentligrättslig form för samverkan för kommuner och landsting, som i Sverige är reglerad i kommunallagen (3 kap 8 §, 9 kap 1-18 §§) Genom att ingå i ett kommunalförbund överlämnar kommunen eller landstinget hantering av specificerade kommunala angelägenheter till ett visst kommunalförbund.

Kommunhuvudcentra - Kommunens största tätort tillika ort i vilken kommunens administration är belägen.

Kostnadstäckningsgrad/självfinansieringsgrad - i kollektivtrafiken ett mått som visar på hur stor andel av bruttokostnaden som täcks av biljettintäkter

Linjelagd trafik - trafik som går på en bestämd rutt vid bestämda tidslägen

Närtrafik - anropsstyrt trafikupplägg på landsbygd som ersätter linjelagd trafik

Periodkort - Biljett som berättigar till ett antal resor inom en bestämd tidsperiod eller obegränsat resande inom ett område under fastställd tid

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) - se information under Kollektivtrafikhuvudman

Restidskvot - kollektivtrafikens restid i jämförelse med bilen restid på samma sträcka. Bör ligga under 1,5 för att vara acceptabel

Riksfärdtjänst - Samma som färdtjänst men där resandet sker över länsgräns

SÄKO (Särskild Kollektivtrafik) - Äldre benämning på särskilda persontransporter

Särskilda persontransporter - Samlingsnamn för persontransporter som styrs av andra lagar än kollektivtrafiklagen. Mest vanligt är skolskjuts som lyder under skollagen (2010:800), färdtjänst som lyder under färdtjänstlagen (1997:736) samt sjukresor som lyder under lagen om ersättning för sjukresor (1991:419) samt vårdgivarens reglemente.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning - anpassning av kollektivtrafik för att möjliggöra användning för personer med en eller flera funktionsnedsättningar

Trafikbokslut - Årlig redovisning av länets kollektivtrafik gällande resande, produktion, kostnader och intäkter. Publiceras på Din Turs webbsida www.dintur.se

Trafikföretag/trafikbolag - Ett företag som bedriver kollektivtrafik på kommersiella premisser eller som på uppdrag av en regional kollektivtrafikmyndighet utför samhällssubventionerad kollektivtrafik

Trafikförsörjningsprogram - I enlighet med kollektivtrafiklagen ska varje RKM regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram ange behovet av kollektivtrafik, samt mål för kollektivtrafikförsörjningen i länet. Alla beslut om allmän trafikplikt ska gå att härleda ur programmet.

Turutbud - Det antal turer som erbjuds kunden under en timme eller ett dygn för en linje

MISSIV

Handläggare
Mathias Sundin, trafikchef
E-post: mathias.sundin@dintur.se
Tfn: 073-060 99 12

Datum
2022-08-15

Diariernr
21/00347

Inbjudan att inkomma med synpunkter på förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bjuder härmed in er att inkomma med synpunkter på remissversionen av nytt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2023-2030.

Förslaget till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram har tagits fram i bred dialog och samverkan tillsammans med bland andra länets kommuner, Region Västernorrland, Trafikverket, grannlän, funktionsrättsorganisationer samt näringslivsaktörer. Totalt så har ett 40-tal dialoger, workshops och samråd genomförts under perioden november 2021 – juni 2022.

Remissversionen tar sin utgångspunkt i Västernorrlands regionala utvecklingsstrategi (RUS), nuläget för kollektivtrafiken i Västernorrland samt alla inspel som inkommit under dialogprocessen.

Remissversionen har inte fått den slutliga layouten. Parallellt med remissperioden i höst så kommer bilder, illustrationer, kartor och allmän layout att tas fram och implementeras. Den färdiglayoutade versionen kommer att presenteras för Regionala samverkansrådet i december 2022.

Dokumentet består av ett huvuddokument samt åtta bilagor:

- Bilaga 1 – hållplatshandbok
- Bilaga 2 – plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Bilaga 3 – trafikplan
- Bilaga 4 – fordonsstrategi
- Bilaga 5 – Färdtjänst och Riksfärdtjänst
- Bilaga 6 – Indikatorer
- Bilaga 7 – Processbeskrivning
- Bilaga 8 - Begreppsförklaringar

Bilagorna är i detta utskick samlade i en pdf-fil.

MISSIV

Hur svarar ni på remissen?

Vi önskar ert svar senast 2022-11-15 till följande e-postadress:
registrator@dintur.se med kopia till: mathias.sundin@dintur.se.

Ange i er ärenderubrik; Remissvar regionalt trafikförsörjningsprogram, diarienummer 21/00347.

Vid remissvar vill vi särskilt be om era synpunkter enligt följande:

1. Hur väl fångar dokumenten upp de utmaningar och behov som länet står inför när det gäller att utveckla persontransporter inom samt till/från länet?
2. Är mål och indikatorer tillräckliga och tydliga?
3. Är roller och ansvar för det fortsatta arbetet tydligt och korrekt beskrivna?
4. Finns en tillräckligt tydlig genomförandeplan?
5. Övriga synpunkter

Hur behandlas synpunkterna?

Efter remissperioden sammanställer och behandlar Din Tur alla inkomna synpunkter. Synpunkter som anses relevanta implementeras i förslaget till slutversion. Samtliga synpunkter sammanställs och återkopplas till alla remissinstanser.

Din Turs politiska direktion avser besluta om trafikförsörjningsprogrammet vid sammanträde i december 2022, efter föredragning och ställningstagande i Regionala samverkansrådet.

Har du frågor?

Välkommen att kontakta trafikchef Mathias Sundin, e-post mathias.sundin@dintur.se,
telefon: 073-060 99 12.

Hälsningar /
Mathias Sundin, trafikchef
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur)

Bilagor:

- Bilaga 1: Trafikförsörjningsprogram 2023-2030 – remissversion 2022-08-15
Bilaga 2: Bilaga 1 – 8, trafikförsörjningsprogram 2023-2030 – remissversion 2022-08-15



KOMMUNSTYRELSEN

Anna Bostedt, 0611-348028
anna.bostedt@harnosand.se

Kommunstyrelsen

Granskning - Långsiktig finansiell planering

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta
att anta Yttrande Granskning av långsiktig finansiell planering, samt
att översända yttrandet till revisionen.

Beskrivning av ärendet

Kommunens revisorer har genomfört en granskning av långsiktig finansiell planering (2022-09-08). Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2022. Revisionen önskar att kommunstyrelsen lämnar synpunkter på de slutsatser som finns redovisade i rapporten.

De väsentligaste slutsatserna från granskningen sammanfattas av revisionen som att kommunen till viss del bedriver ett ändamålsenligt arbete vad gäller långsiktig finansiell planering.

Kommunstyrelsens synpunkter och svar på rekommendationerna besvaras i bifogad bilaga, Yttrande Granskning av långsiktig finansiell planering.

Beslutsunderlag

Revisionsrapport – Granskning av långsiktig finansiell planering, 2022-09-08.

Lars Liljedahl
Kommundirektör

Anna Bostedt
Chef för Ekonomi- och
kommunledningsavdelningen

Bilagor

Yttrande Granskning av långsiktig finansiell planering.



Kommunstyrelseförvaltningen
Anna Bostedt
anna.bostedt@harnosand.se

Kommunstyrelsens synpunkter på revisionens slutsats och rekommendationer i Granskning av långsiktig finansiell planering per 2022-09-08

Sammanfattning

En översiktlig granskning av kommunens långsiktiga finansiella planering har genomförts. Uppdraget har ingått i revisionsplan för 2022.

Revisionen önskar att kommunstyrelsen lämnar sina synpunkter på de slutsatser som finns redovisade samt vilka eventuella åtgärder som kommunstyrelsen tänker vidta och när de ska vara genomförda.

Sammanfattningsvis har revisionen redovisat följande slutsats:

Den väsentligaste slutsatsen från granskningen sammanfattas av revisionen som att kommunen till viss del bedriver ett ändamålsenligt arbete vad gäller långsiktig finansiell planering, utifrån att det idag saknas en lokalförsörjningsplan samt att den befintliga investeringsplanen inte inkluderar de kommunala bolagen.

- Kommunstyrelsen delar revisionens slutsats och revisionens slutsats kommer att tas med i det arbete som påbörjats med att utveckla planeringsprocessen i kommunen.

Utöver slutsatsen lämnar revisionen ett antal rekommendationer vilka kommenteras nedan.

Revisionen rekommenderar att kommunstyrelsen beslutar om riktlinjer för god ekonomisk hushållning i enlighet med kommunallagen och dess förarbeten.

- Kommunstyrelsen delar revisionens rekommendation och ett arbete med att arbeta fram och besluta om en riktlinje kommer att påbörjas under 2023.

Revisionen rekommenderar att kommunstyrelsen ser över möjligheternas att ta fram en strategisk plan kopplad till långsiktig finansiell planering som sträcker sig över tid.

- Kommunstyrelsen förstår revisionens rekommendation och avser att utreda frågan.

Revisionen rekommenderar att kommunstyrelsen tar fram en investeringsplan där de kommunala bolagen är inkluderade.

- Kommunstyrelsen instämmer delvis i revisionens rekommendation. De kommunala bolagens lånebehov finns med i underlagen inför värdering av låneutrymme för kommunens planerade investeringar, då det är framför allt låneutrymmet som kan påverka koncernföretagens investeringsplanering. Kommunstyrelsen tar med sig revisionens rekommendation för framtida dialog med de kommunala bolagen.

Revisionen rekommenderar att kommunstyrelsen tar fram en lokalförsörjningsplan.

- En lokalförsörjningsplan har färdigställts under 2022, kommunstyrelsen noterar revisionens rekommendation.

Revisionen rekommenderar att kommunstyrelsen utvecklar omvärldsbevakningen till att även omfatta respektive facknämnds omvärldsbevakning.

- I den del av planerings- och budgetprocessen som innefattar arbete med planeringsförutsättningar så ingår omvärldsbevakning för de olika nämnderna och analys görs inom området via de dialoger som förs i det gemensamma arbetet med prioritering och förslag på verksamhet och budgettramar inför kommande år.

Revisionen rekommenderar att kommunstyrelsen inkluderar kostnadsanalyser i omvärldsanalyserna.

- I den del av planerings- och budgetprocessen som innefattar arbete med planeringsförutsättningar så är kostnadsanalyser ett genomgående inslag för alla områden i det gemensamma arbetet med prioritering och förslag på verksamhet och budgettramar inför kommande år.

Revisionen rekommenderar att kommunstyrelsen tar fram längre demografi- och befolkningsprognoser för kommunen.

- Kommunen har och använder sig i sitt beredningsarbete av olika långa scenarier beroende på område och fråga. De demografiska prognoserna bygger på långsiktighet såsom åldersspannet äldre för att planera för kommande behov av exempelvis särskilda boenden eller för skolverksamheten antalet födda barn och dess påverkan på verksamheten, från förskola till gymnasium, framåt. Alla tidsserier och scenarier presenteras inte alltid i sin fulla omfattning i olika rapporter beroende på syfte och layout.

Revisionen rekommenderar att kommunstyrelsen tar fram en långtidsprognos gällande pensioner.

- Kommunstyrelsen delar revisionens rekommendation och ett arbete med att arbeta fram och besluta om en riktlinje kommer att påbörjas under 2023.

Andreas Sjölander



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 38

Dnr 2022-000167 3.6.1.3

Ansökan om årligt verksamhetsbidrag Näringslivsarkiv i Norrland

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

att Näringslivsarkivet i Norrland beviljas bidrag om 150 tkr för år 2023,

att kostnaden för bidraget belastar kommunstyrelsen budget för år 2023, samt

att kommundirektören får i uppdrag att initiera en dialog om hur kommunalt verksamhetsbidrag till Näringslivsarkivet efter år 2023 kan hanteras.

Yttranden

I ärendet yttrar sig Olle Löfgren (L), Andreas Sjölander (S), Anders Gäfvert (M), Christina Lindberg (C), Ingemar Wiklander (KD) och Johan Sundqvist (MP).

Yrkanden

Anders Gäfvert (M) yrkar bifall till liggande förslag.

Bakgrund

Näringslivsarkivet i Norrland (NiN) har tidigare ansökt om ett kommunalt årligt verksamhetsbidrag som sträcker sig över en längre tidsperiod, vilket de även erhållit. De ansöker nu om fortsatt årligt verksamhetsbidrag då detta positivt bidrar till verksamhetsplaneringen.

Härnösands kommun var en av initiativtagarna till NiN när det startades 1985 och fram till flytten till arkivcentrum Nord stod Härnösands kommun för hyreskostnaderna.

Med stöd av ett årligt verksamhetsbidrag kan NiN fortsätta sitt påbörjade arbete mot bland annat barn och ungdomar som enligt skolplanen ska lära sig söka information i källorna och att arbeta med källkritik.

I ett forsknings och utbildningsperspektiv är det också viktigt att NiN kan fortsätta sitt arbete och kommunledningskontoret föreslår att ansökan beviljas om ytterligare en fyraårsperiod

Socialt perspektiv



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Beslutet antas inte påverka det sociala perspektivet negativt.

Ekologiskt perspektiv

Beslutat antas inte påverka det ekologiska perspektivet negativt.

Ekonomiskt och juridiskt perspektiv

Beslutet påverkar det ekonomiska perspektivet genom att beviljandet av bidrag till Näringslivsarkivet påverkar berörd budget. Det juridiska perspektivet påverkas inte

Beslutsunderlag

Kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse, 2022-08-22

NIN verksamhetsberättelse och bokslut 2021

Protokollsutdrag KS 2018-05-08 § 91 - Årlig verksamhetsbidrag
Näringslivsarkiv i Norrland

Ansökan om fortsatt årligt verksamhetsanslag



Kommunstyrelseförvaltningen

Henrik Petre, 0611-348015

henrik.petre@harnosand.se

Kommunstyrelsen

Ansökan om årligt verksamhetsbidrag Näringslivsarkiv i Norrland

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott föreslå kommunstyrelsen besluta

att Näringslivsarkivet i Norrland beviljas bidrag om 150 tkr för år 2023,

att kostnaden för bidraget belastar kommunstyrelsen budget för år 2023, samt

att kommundirektören får i uppdrag att initiera en dialog om hur kommunalt verksamhetsbidrag till Näringslivsarkivet efter år 2023 kan hanteras.

Beskrivning av ärendet

Näringslivsarkivet i Norrland (NiN) har tidigare ansökt om ett kommunalt årligt verksamhetsbidrag som sträcker sig över en längre tidsperiod, vilket de även erhållit. De ansöker nu om fortsatt årligt verksamhetsbidrag då detta positivt bidrar till verksamhetsplaneringen.

Härnösands kommun var en av initiativtagarna till NiN när det startades 1985 och fram till flytten till arkivcentrum Nord stod Härnösands kommun för hyreskostnaderna.

Med stöd av ett årligt verksamhetsbidrag kan NiN fortsätta sitt påbörjade arbete mot bland annat barn och ungdomar som enligt skolplanen ska lära sig söka information i källorna och att arbeta med källkritik.

I ett forsknings och utbildningsperspektiv är det också viktigt att NiN kan fortsätta sitt arbete och kommunledningskontoret föreslår att ansökan beviljas om ytterligare en fyraårsperiod

Socialt perspektiv

Beslutet antas inte påverka det sociala perspektivet negativt.

Ekologiskt perspektiv

Beslutat antas inte påverka det ekologiska perspektivet negativt.

Ekonomiskt och juridiskt perspektiv

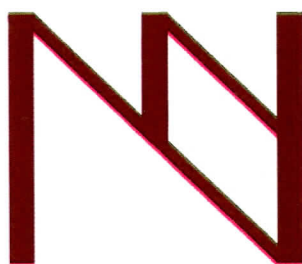
Beslutet påverkar det ekonomiska perspektivet genom att beviljandet av bidrag till Näringslivsarkivet påverkar berörd budget. Det juridiska perspektivet påverkas inte.

Beslutsunderlag

Näringslivsarkivets ansökan om verksamhetsbidrag

Uno Jonsson
Tillväxtchef

Henrik Petre
Utredare



NÄRINGSLIVSARKIV I NORRLAND

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR 2021

NÄRINGSLIVSARKIV I NORRLAND-NIN 888000-4281



Johansson i Skog 1957, bild ut Norrfoto AB:s arkiv

Framsida	1
Innehåll	2
Den internationella arkivdeklarationen	3
Information om verksamheten	3
Väsentliga händelser under 2021	4
Kärnverksamhet	7
Uppdrag och leveranser	6
Nyttjande av arkiven	7
Medlemmar och deponenter	8
Lokaler och utrustning	8
Ordinarie Föreningsstämma	9
Styrelse och revisorer	9
Personal	10
Utmaningar	10
Kulturplaner, kultursamverkan och framtid	11
Utblick mot 2022 och framåt	12
Finansiering, finansiärer och flerårsjämförelse	13
Ekonomi och bokslutshandlingar	14
Underskrifter från styrelse och revisorer	17

Den internationella arkivdeklarationen

”Arkiv dokumenterar beslut, aktiviteter och minnen. Arkiven utger ett unikt och oersättligt arv som förs vidare från generation till generation. Arkiv vårdas och förvaltas redan från arkivbildningsskedet för att deras värde och betydelse ska bevaras. De är betydelsefulla informationskällor som ger stöd för att dokumentera och ge förutsättningar för öppenhet i administrativa aktiviteter. De spelar en avgörande roll i samhällsutvecklingen genom att trygga och bidra till enskildas och det gemensamma minnet. Öppen tillgång till arkiv berikar vår kunskap om det mänskliga samhället, främjar demokrati och livskvalitet samt skyddar medborgarnas rättigheter.”

Information om verksamheten

Föreningen Näringslivsarkiv i Norrland-NIN bildades 1985 för att ge företag möjlighet att förvara sina arkivhandlingar på ett säkert sätt och för att kunna erbjuda kvalificerade arkivtjänster åt företag och främja forskning kring norrländska företag och norrländskt näringsliv. Näringslivsarkiven kom också till för att förhindra att arkiv efter nedlagda företag förstördes eller skingrades, något som Riksarkivet varnade för redan i början av 1970-talet. Näringslivsarkiv i Norrland-NIN var Sveriges 5:e näringslivsarkiv i ordningen. Verksamheten startades i Arkivhuset på Nybrogatan 17 i Härnösand. Mer om vår historia och näringslivsarkivens uppkomst kan man läsa om i vår jubileumsskrift från 2010- ”Näringslivsarkiv i Norrland- ett 25-årigt initiativ för företagsarkiven”.



Näringslivsarkiv i Norrland-NIN är en allmännyttig ideell förening och en arkivinstitution med uppgift att ta emot, bevara, vårda, tillgängliggöra och tillhandahålla arkivhandlingar från det privata näringslivet. NIN tar idag hand om närmare 700 företagsarkiv, där de flesta är öppna att söka information ur för allmänheten. Arkiven sträcker sig i tid från tidigt 1500-tal till år 2021. NIN har några stora deponenter; till exempel Statkraft Sverige AB, SCA, Tidningsarkiven från VA och NN som idag ägs av Bonniers, Valmet AB, Nordea, Swedbank, Norrskog, Kubikenborg Aluminium AB, Cobra Biopharma AB, Molin Bil AB och Logosol AB. NIN tar också hand om ett stort antal små och medelstora företagsarkiv, samt en mängd helt ofinansierade arkiv från företag som gått i konkurs eller på annat sätt avvecklats utan att arkivalierna tagits omhand på annat sätt. Många av dessa mycket gamla och forskningsintressanta.

Näringslivsarkiv i Norrland-NIN har sitt säte i Härnösand och sitt kansli och sina arkivlokaler på Arkivcentrum Nord, där NIN har varit med i uppbyggandet av ett samarbete med Riksarkivet-Landsarkivet i Härnösand, Härnösands kommunarkiv, Föreningsarkivet Västernorrland och dåvarande Landstinget Västernorrlands arkiv. Tillsammans förfogar dessa arkivinstitutioner över mer än **130 000** hyllmeter arkivhandlingar, samt ca **3 miljoner**

kartor och ritningar, och i den gemensamma forskarsalen på Arkivcentrum Nord är det möjligt att ta del av handlingar från praktiskt taget alla samhällssektorer.

Genomgång av verksamhetsplanen för 2021

Vid en jämförelse med styrelsens verksamhetsplan för 2021 kan man konstatera att målen för året uppfyllts, med undantag för publik verksamhet och medlemsökning. Liksom för 2020, så var den största anledningen även detta år Covid-19 pandemin. Faktum är 2021 statistiskt var ett ännu sämre år än 2020 vad gäller besök och forskare. Vi har åtminstone inte förlorat några medlemmar eller deponenter under året. Vi har arbetat med målet "öka kännedom" och synts i många sammanhang under de senaste fyra åren, men 2020 och 2021 var vi tvungna att ändra tillvägagångssätt och försöka övergå till att arbeta mer digitalt.

Man kan ha i åtanke när man läser den här berättelsen att Näringslivsarkiv i Norrland-NIN, personellt endast består av en arkivchef och en arkivassistent.

Väsentliga händelser under verksamhetsåret och utåtriktad verksamhet

Covid-19 Pandemin

Under 2020 drabbades världen av en global pandemi, Coronaviruset Covid-19 och effekterna av den var än mer kännbara under 2021 (någon slags eftersläpning). Det är svårt att skriva en verksamhetsberättelse utan att nämna detta, då det påverkade alla människor och alla verksamheter i hela landet och i hela världen.

Även detta år var vi tvungna att ställa in alla publika aktiviteter och evenemang och vi kunde inte ha några fysiska möten med nya eller potentiella kunder alls. Vi tvingades ändra öppettiderna för forskarsalen flera gånger. Antalet levererade arkiv var mindre än ett normalt år, även om det kan variera mycket. Inte förrän hösten 2021 övergick vi till att ha fysiska styrelsemöten igen.

För 2021 kan vi definitivt säga att vi haft en tydlig nedgång i förfrågningar från forskare, då det var det sämsta året under de senaste 15 åren gällande både antalet forskare och antalet utlånade volymer. Verksamhetsåret 2021 har inte inneburit några stora negativa ekonomiska konsekvenser, men det har heller inte gett oss den utveckling vi hoppats på eller planerat för. Med den eftersläpning vi nu ser med minskat antal besökare och mindre publik verksamhet finns en oro att pandemins effekter kan slå mot oss senare. Om det går dåligt för företagen i vårt upptagningsområde så påverkas vi sannolikt av det.

Utvecklingsfrågor

Utåtriktat arbete mot företagen för att få tag i arkiven (både fysiska och e-arkiv) och för att utöka antalet medlemmar, deponenter och kunder hos NIN. För det utåtriktade arbetet mot företag för att knyta nya kunder, deponenter och medlemmar till oss och för att kunna arbeta mer med marknadsföring är nyanställning nödvändig. För att denna nyanställning skall kunna bli verklighet krävs att intäkter och verksamhetsbidrag ökar i ganska stor omfattning. Detta har inte varit möjligt att genomföra under 2021, då varken ekonomi eller viljan till fysiska möten funnits.

Föreläsningsserie och programverksamhet

Vi har sedan 2015, i samarbete med Föreningsarkivet Västernorrland, haft ett program för olika gemensamma aktiviteter, ibland i samarbete med Landsarkivet i Härnösand och ibland i samarbete med Härnösands Bibliotek och/eller Läns museet Västernorrland.

Under 2021 ställdes all publik verksamhet in, med undantag för Arkivens Dag, den 13 november, med temat "Röster ur arkiven" och med föreläsning om läkarpionjären Anna Kaijser.

Arkivpedagogik

Under 2021 tilldelades Näringslivsarkiv i Norrland och Föreningsarkivet Västernorrland gemensamma medel för en arkivpedagog på 50%. Arkivpedagogen är formellt anställd av FV, men arbetar från och med senare delen av 2021 för NIN på 25%.

Under våren 2021 har vi köpt tjänst av Föreningsarkivets pedagog Elme Ämting. Det såg vi som ett förutsättningslöst samarbete och ett närmande mellan våra arkivinstitutioner. Elme har främst tittat på vilka arkiv som skulle kunna vara lämpliga att göra skolprogram av och sett över våra redan befintliga pedagogiska material som är tillgängliga på vår hemsida. Hon har också hjälpt oss att ta fram material ur våra tidningsarkiv för publicering på Facebook. Vi har sedan en tid tillbaka lagt ut äldre tidningsklipp där för att väcka intresse för och tillgängliggöra arkiven.

Den 13:e november firade vi Arkivens dag på Landsarkivet i Härnösand tillsammans med flera andra arkivinstitutioner. Dagen bjöd på en välbesökt föreläsning av Eva Kaijser som berättade om sin släkting Anna Kaijser som var läkarpionjär. Vi hade även rundvandringar i arkivdepån och där berättade Elme om Vendela Wester Wåhlström för vår räkning. Hon var rektor för Småskoleseminariet och ordförande i lärarföreningen där under många år. År 1936 flyttade hon till Härnösand från Dalarna och kom att ha många förtroendeuppdrag så som huvudman i Sparbanken, vice ordförande i styrelsen för dövskolan, inspektör för husmodersskolan samt ledamot i kyrkofullmäktige. Vi förvarar denna mycket aktiva kvinnas arkiv och ville passa på att uppmärksamma henne denna dag då temat på Arkivens dag var Röster i arkiven och vi firade rösträttsjubileum.

Mot årets slut började arbetet med ett nytt skolprogram med inriktning på handelsbodar bli färdigt och vi hoppas kunna ta emot bokningar under våren. Tanken är att de skolbarn som programmet riktar sig till ska få både kulturhistoria och matematik till livs genom att få rollspela kunder i en gammaldags handelsbod.

Vi ser att arkivpedagogiken är viktig för att få fler människor oavsett ålder och bakgrund att känna till arkiven. Vi vill vara den viktiga resurs för demokrati och kulturarv som arkiven ska vara och öka vår tillgänglighet. Genom att satsa på utåtriktad verksamhet och arkivpedagogik vill vi bli än mer relevanta för fler medborgare, därför kommer vi fortsätta att försöka göra detta till en del av vår ordinarie verksamhet.

Digitalisering

NIN har under flera års tid arbetat med digitalisering "on demand", dvs vi har digitaliserat det arkivmaterial som specifikt efterfrågats av användare och kunder. En del av detta material är bara avsett för en specifik kund eller deponent och därför inte tillgängligt, men

det allra mesta som vi digitaliserat är material som är öppet för forskare och allmänhet. Under 2020 tog vi en server i bruk för att bland annat kunna lägga upp och katalogisera det digitaliserade materialet och därefter är tanken att det ska kunna läggas ut på en lämplig portal för att bli tillgängligt. Under 2021 inledde vi tester i något större skala med att digitalisera negativ ur Norrfoto AB:s med föregångare arkiv (se första sidan av denna berättelse som exempel) med hjälp av vår negativskanner.

Vi har haft inledande diskussioner med Sundsvallsminnen under 2020 och 2021 och i slutet av 2021 beslutades att vi ska leverera digitaliserat material till portalen Sundsvallsminnen, men formerna för det var vid årsslutet inte klara.

Vi har sedan 2014 arbetat målmedvetet med att digitalisera våra arkivförteckningar (och bilagor till arkivförteckningar) så att information om våra arkiv ska finnas tillgänglig i den Nationella Arkivdatabasen NAD). Under 2021 hade vi alla (förutom de som ligger under sekretess) våra arkivförteckningar digitaliserade och om man blickar framåt så är nästa steg att göra förbättringar, förändringar, tillägg, skriva historik och att fortsätta digitalisera förteckningar till de arkiv som levereras till oss. Under 2021 har många av dessa förändringar och förbättringar gjorts, men med nästan 700 arkiv, varav några väldigt stora, finns alltid utrymme för fler.

Vissa av våra arkiv kan inte allmänheten komma åt förteckningar till, då de har sträng sekretess (t.ex. banker och redovisningsfirmor), men de allra flesta arkiven är helt öppna för forskare och allmänhet att ta del av.

[Utveckling av hemsidan och sociala medier](#)

Vi vill ständigt utveckla vår hemsida, men det går långsamt då vi är få och det finns lite tid att lägga på just det. Den största nyheten är att vi startat vårt digitala klassrum på vår hemsida, där man kan ta del av historik, bilder, dokument och videoklipp på ett bra och enkelt sätt. Vi ska också utveckla vår Facebooksida och se till att utnyttja den mer. Vi har en egen Youtubekanal, där vi har för avsikt att lägga upp föreläsningar, information, historik och videoklipp från verksamheten.

[Interregional samverkan](#)

Vi har under de senaste åren haft samverkan med Centrum för Näringslivshistoria, där vi, bland annat, undersökt möjligheterna med e-arkivlösningar och hemsidesbevaring.

Vi har också försökt att få till enklare samarbeten med övriga norrländska arkivinstitutioner, men ett problem är att arkivinstitutionerna, med få undantag, är så små att det inte riktigt finns tid och kraft till några ordentliga samarbeten. Det finns egentligen bara två renodlade näringslivsarkiv i hela det stora och vida Norrland – vi och Företagsarkivet i Westerbotten.

Näringslivsarkiv i Norrland-NIN är medlemmar i Näringslivets Arkivråd och i Svenska Arkivförbundet.

Regional samverkan

I Västernorrland samverkar vi främst med Föreningsarkivet Västernorrland och därefter med Riksarkivet (f.d. Landsarkivet i Härnösand). I vårt dagliga arbete på Arkivcentrum Nord samverkar vi med Riksarkivet, Föreningsarkivet Västernorrland, Härnösands kommunarkiv, och Bolagsverket. Innan pandemin samverkade vi även med Härnösands bibliotek och Länsmuseet Västernorrland i vår utställningsverksamhet. Vi har vid alla tillfällen som givits oss genom åren samarbetat i arkivvetenskapliga projekt med Mittuniversitetet, och vi har under alla år haft endera ett vetenskapligt råd eller representanter från universitetet i vår styrelse.

Kärnverksamhet

Uppdrag och leveranser

Under 2021 har NIN tagit emot ett antal leveranser av arkiv. Vi har arbetat med vård, ordning och förteckning, tillgängliggörande och gallring. Under 2021 har arkivhandlingar från följande arkivbildare levererats till oss:

- Firma Esther Lundberg
- Tidnings AB Nya Norrland/Dagbladet
- Härnösands-Posten
- Ångermanlands Nyheter Sollefteå-Bladet

Leveranserna var färre än de varit under de senaste åren, och omfattade ca 20 hyllmeter arkivmaterial.

Vi har också gallrat arkiv på uppdrag av våra deponenter och enligt egna gallringsbeslut.

Antalet volymer som har använts i syfte att tillgängliggöras, vårdas eller gallras var under året 3 702, en kraftig minskning från föregående år. Anledningen till minskningen är huvudsakligen att vår arkivassistent varit sjukskriven p.g.a. operation under stora delar av året.

Nyttjande av arkiven

Antalet forskarförfrågningar har gått ner för samtliga institutioner på Arkivcentrum Nord under pandemin 2020–2021. Att NIN:s antal framtagna volymer endast var 209 under 2021 kan verka jämförelsevis lite, men Riksarkivet hade under året endast 386 framtagna volymer på Arkivcentrum Nord. De små enskilda arkivinstitutionerna NIN och FV står fortfarande för en väldigt stor del av forskarintresset och utlånat och efterfrågat material varje år trots att de två institutionerna bara står för ca 5 % av det totala arkivbeståndet på Arkivcentrum Nord.

NIN har ordnat, förtecknat och tillgängliggjort en mycket stor del av de arkiv som finns hos oss. På senare år har vi också kontinuerligt lagt ut alla våra förteckningar på NAD- Nationella Arkivdatabasen, så att våra arkiv skall vara sökbara oavsett var man befinner sig geografiskt. Antalet unika besökare på vår hemsida (www.nin.nu) har under året varit 21 399 och antalet besök 52 683.

Besöken på vår Facebooksida (www.facebook.com/Näringslivsarkiv-i-Norrland-NIN) har varit väldigt många och vi har fått många glada tillrop över den företagshistoria och de bilder vi har postat där. Vi har, vid tiden detta skrivs 239 följare på Facebook, men når ut till ca 4000

personer per månad. Under 2020 har NIN startat en egen Youtubekanal, men det finns än så länge bara en introduktionsfilm upplagd och vi har, föga imponerande, 2 prenumeranter.

Flerårsjämförelse forskare och framtagna volymer för NIN 2015–2021

År	Antal forskarförfrågningar	Antal framtagna volymer
2015	107	215
2016	93	434
2017	113	460
2018	100	435
2019	101	327
2020	78	381
2021	64	209

Medlemmar och deponenter

Almi Företagspartner Västernorrland	Nordea
Casco Adhesives AB	Norrlandsförbundet/Bevista Sunderby AB
Cobra Biopharma Matfors AB	Norrlandskranar/Härnösands Kranlyft
Conecti AB	Palm, Arnold, släktarkiv
Edmo Lift (endast avtal)	Rottneros AB
Ernst & Young AB	SCA Skog AB
Fr Ramström AB	Skogsägarna Norrskog
Företagarna Västernorrland	Statkraft Sverige AB
Handelskammaren Mittsverige	Sundsvalls Tidning
Holmen AB	Swedbank AB
Härnösands Handelsförening	Tidnings AB Nya Norrland/Dagbladet
Härnösands Hantverks- och småföretagare	Timrå Kommun
Härnösands Kommun	Västernorrlands Brandförsvarsförbund
Härnö Vind	Iggesunds Bruk (KOLLA DETTA)
Höga Kustens Industrigrupp	Forsvall, Kjell
Kramfors Industri AB/Kramfors kommun	Hånell, Per G
Kubikenborg Aluminium AB	Högström, Bengt-Ove
Region Västernorrland	Norberg, Bernt
Logosol AB	Nordin, Daniel
Loomis Sverige AB	Strömberg, Carina
Länsförsäkringar Västernorrland	Sundqvist, Anneli
Metso Paper AB/Valmet AB	Westling, Stig-Erik
Mittmedia AB	Ångermanlands Hemslojd AB
Mittuniversitetet	Urkult
Molin Bil AB	

Lokaler och utrustning

NIN hyr arkivlokaler genom Riksarkivet vid Arkivcentrum Nord. NIN disponerar ett utrymme som täcker förvaring av ca 2 600 hyllmeter arkivhandlingar. I avtalen ingår hyra av två kontorsutrymmen och ett förråd, samt rätten att disponera gemensamma lokaler.

Inventarier: NIN äger två fasta datorer med tillbehör (inköpta i slutet av 2018), en bärbar dator (inköpt 2011), en server HP ProLiant ML 110, en router Netgear AC1750 samt en NAS

DS218 (inköpt i slutet av 2018 och tagen i bruk 2019-2020) (till server och NAS finns även en äldre Dell-monitor samt tangentbord och mus från HP), en Epson GT20000 flatbäddsskanner (inköpt 2011), en skanner Brother ADS2400N (inköpt 2020), en Reflecta MF5000 negativskanner (inköpt 2017), en HP 400 skrivare (inköpt 2009), 2 mobiltelefoner Samsung S10 (inköpta 2020) samt en hel del förbrukningsmaterial med arkivanknytning. NIN äger också en byrå i trä som är ombyggd till utställningsmonter, samt ett kassaskåp (Rosengrens 4020, ca 400 kg). Vi tror att samtliga möbler på våra kontor ägs av Riksarkivet, men det finns vissa tveksamheter (t.ex. skrivbordet på arkivchefens kontor). NIN äger också de hyllor som finns i förrådet. Vad gäller konst och annat, som hänger på väggarna i våra kontor så inventeras detta av Riksarkivet. Enligt senaste inventeringen så äger NIN en av tavlorna på arkivchefens kontor. NIN äger också ett omfattande bibliotek, som för närvarande finns i tre delar; arkivchefens handarkiv på kontoret, i forskarsalen på Arkivcentrum Nord och i arkivlokalen på Arkivcentrum Nord.

Tidigare har vi haft telefoner och abonnemang via Riksarkivet (och via deras växel). Fr.o.m. 2020 så har NIN egna telefoner och abonnemang, vilket innebär en ny utgift för föreningen. Tidigare har vi haft postbox via Riksarkivet, men fr.o.m. de allra sista dagarna av 2020 har vi nu egen postbox (3034, 871 03 Härnösand). Detta innebär en ny årlig utgift för NIN.

Ordinarie föreningsstämma

Ordinarie föreningsstämma hölls den 30 september på Parkaden i Härnösand. Ordförande för stämman var Rodney Engström, Förste vice ordförande i regionfullmäktige och ordförande i Föreningsarkivet Västernorrland.

Styrelse, revisorer och valberedning

Styrelsen för NIN har haft 6 protokollförda styrelsemöten under året, och ett konstituerande styrelsemöte. En ordinarie föreningsstämma har hållits. Revisorerna har haft ett sammanträde. Valberedningen har haft två sammanträden via telefon. Efter ordinarie föreningsstämma den 30 september fick styrelsen följande sammansättning (vissa valdes på stämman 2020):

Ordförande

Kjell-Åke Hermansson (till 2022)

Vice ordförande

Hans Backlund (till 2023)

Ordinarie ledamöter

Torgny Jarl (S), Region Västernorrland
Bo-Anders Öberg (S), Härnösands kommun
Annalena Olsson, Riksarkivet
Lars-Gunnar Rönnqvist (till 2022)
Jan Samuelson (till 2023)
Ann Strandberg (till 2023)

Personliga ersättare

Per Gybo (Sjvp), Region Västernorrland
Björn Thunberg (M), Härnösands kommun
Agneta Brink, Riksarkivet

Ersättare (ej personliga)

Erik Nydahl (till 2022)
Mia Wester (till 2022)
Sten Forsberg (till 2022)

Revisorer

Till revisorer valde stämman Karl-Einar Björner och Peter Rehnman som ordinarie och Margit Bäckman och Margaretha Jonsson som ersättare.

Valberedning

Till valberedning valde stämman Paul Gerdin.

Personal

Enligt föreningens stadgar (§7) skall ledningen av verksamheten vid näringslivsarkivet utövas av en arkivchef. Daniel Nordin tjänstgör som arkivchef (100%) sedan 2007.

Suzanne Alexandersson är anställd som arkivassistent (50%) från 2013.

Älmö Ämting, arkivpedagog, arbetar 25% för NIN (anställd av Föreningsarkivet Västernorrland, se avsnittet om arkivpedagogik ovan) sedan senare delen av 2021.

Personalförstärkning är en viktig del i utvecklingsarbetet.

Utmaningar

Utmaningarna för de regionala näringslivs- och företagsarkiven består av förhållandevis låga statliga och regionala verksamhetsanslag i kombination med kostnader för vård och hyra för ofinansierade arkiv, generellt ökade kostnader, ett stort utvecklingsbehov som kräver både en större personalstyrka och modern utrustning, samt en delvis förändrad syn på historiska arkiv hos moderna företag, föreningar och organisationer.

RA:s yttrande över departementspromemorian (Ds 2017:8) "Kultursamverkan för ett Sverige som håller ihop, framtida inriktning och utvecklingsmöjligheter för kultursamverkansmodellen" – där påpekar Riksarkivet att promemorian förbigår de problem som finns för det regionala enskilda arkivområdet. Rapporten från Statens kulturråd konstaterar att det enskilda arkivområdet haft den klart starkaste procentuella ökningen av de årliga bidragen, men enligt RA:s yttrande kan detta inte tolkas som en generell nivåhöjning till detta kulturområde. Om man granskar statistiken närmare framgår det att bidragen till detta område sällan överstiger 1 procent av de totala årliga medel som fördelas av respektive län/region. Den låga bidragsnivån innebär att enstaka ökningsbidragen ger stort procentuellt utslag. I realiteten har de regionala enskilda arkiven haft svårt att hävda sig i konkurrensen om medel med andra kulturområden. Ofta handlar det om små institutioner som inte haft möjlighet att ägna sig åt mer omfattande lobbying för att för politiker och tjänstemän förtydliga verksamhetens betydelse i den regionala kulturella infrastrukturen. Kultursamverkansmodellen är också konstruerad så att kravet att den regionala bidragsgivningen ska matcha den statliga inte finns kvar på verksamhetsnivå. Den sammantagna effekten av dessa faktorer har blivit att vissa av dessa institutioner får så låga bidrag att deras existens blir hotad. Kultursamverkansmodellen har på många sätt varit bra för de mindre verksamheterna, men ett problem är att man fördelar bidragen utefter hur stora verksamheterna var när de gick in i modellen, vilket gör att det nu, många år senare, fortfarande är svårt att växa inom den, då den är både underfinansierad och väldigt ojämnt fördelad, så att om en verksamhet ska växa måste en annan minska.

NIN har tagit upp frågorna om ofinansierade arkiv och finansiering på flera nivåer, bl.a. genom ett yttrande till ovanstående promemoria, genom skrivelser till både Kulturdepartementet och Kulturrådet och genom skrivelser, PM och inspel till våra arkivorganisationer och till vår region, Region Västernorrland.

Redan på 70-talet när de ursprungliga utredningarna om företagens arkiv gjordes, konstaterades att de regionala näringslivsarkiven (som blev den svenska modellen för att säkerställa att företagens arkiv inte skulle försvinna) skulle komma att behöva ekonomiska anslag och bidrag från kommuner, landsting och staten. De statliga och regionala medlen har Näringslivsarkiv i Norrland-NIN, med få undantag, erhållit, men de har varit förhållandevis blygsamma och i vissa fall till och med minskat med tiden. Härnösands kommun har som ensam kommun alltid ställt upp för NIN, först i Arkivhuset där man tog hand om hyreskostnaderna och sedan vi flyttade till Arkivcentrum Nord med både årliga verksamhetsanslag och projektbidrag. Härnösands kommun har således varit en av våra viktigaste bidragsgivare, men tyvärr har vi inte fått några anslag från länets övriga kommuner (dock är Sundsvall, Timrå och Kramfors medlemmar). Den ekonomiska utvecklingen för flera näringslivsarkiv har varit svag, särskilt som vissa anslag minskat samtidigt som lönekostnader och hyreskostnader tenderar att öka för varje år.

Ett annat ekonomiskt problem är att de ofinansierade arkiven riskerar att öka med åren. Medan företagen finns kvar i landet och i sin ursprungliga form är det ganska självklart att huvudansvaret för bevarandet av företagens arkiv ligger på dem själva. Många företag väljer att hyra arkivplats och köpa olika arkivtjänster av näringslivsarkiven, men vi lever i en alltmer föränderlig värld och företag säljs, byter ägare och flyttar utomlands i allt snabbare takt. Då riskerar arkiven att lämnas, glömmas bort, eller i värsta fall destrueras. De enskilda och redan underfinansierade arkivinstitutionerna hamnar därför allt oftare i en situation där man tvingas ta hand om arkiv gratis och själva stå för alla kostnader för hyror, vård och forskning. Denna utveckling för enskilda arkiv, och det faktum att staten och regionerna (via t.ex. länsstyrelserna), forskare, författare och universitet har stor nytta av att arkiven bevaras borde också leda till att staten och regionerna tar större ansvar för finansieringen av Sveriges näringslivsarkiv.

Kulturplaner, kultursamverkansmodellen och framtid

Styrelsen och arkivchefen är mycket positiva till att ha fått möjlighet att vara med i förarbetet till Regionen Västernorrlands kulturplan och även det strategiska kulturarvsprogrammet med Länsstyrelsens, Regionens och Länsmuseum i Västernorrland gemensamma syn på arbetet med kulturarv och kulturmiljö i länet. Vi har också fortsatt uttryckt farhågor för att de mer publika och populära kulturyttringarna prioriteras på bekostnad av arkiven och påtalat att kulturplanerna är relativt kortsiktiga i jämförelse med arkivens mycket långsiktiga perspektiv. Det vi gör nu och de beslut som fattas idag kan ha betydelse om hundratals år. Verksamheten har en stor utmaning i och med att tidsramarna är så olika och att beslut om medel till oss från region och stat fattas dels från år till år, dels att besluten kommer oss väldigt sent tillhanda, d.v.s. en bra bit in på det verksamhetsår vi får medel för. NIN är positiva till de dialogmöten vi haft med kulturhandläggare på Region Västernorrland, och vi tycker att arkiven börjar betraktas som en mer självklar del av kulturen än tidigare.

Utblick mot 2022 och framåt

Synas - Vi vill fortsätta att utveckla vår utåtriktade verksamhet, visa att företagsarkiv och företagshistoria är roligt, intressant och viktigt, samt göra arkiven mer kända i länet. Bl.a. tänker vi, på sikt, fortsätta med vår framgångsrika föreläsningsserie där vi planerar föreläsningar och aktiviteter under (oklart när med tanke på Covid-19 och restriktionerna). Vi kommer även att fortsätta utveckla vår arkivpedagogik genom de extra anslag vi erhållit tillsammans med Föreningsarkivet Västernorrland (anslaget utbetalt till FV), och vår programverksamhet och digitala utbildningsmaterial. Vi har också beretts möjlighet att bevara och sprida det s.k. immateriella kulturarvet, genom berättelser och historier som skall filmas och presenteras (satsningen startar 2022, men medel inkom 2021).

Utveckling - Vi vill fortsätta att utveckla verksamheten med ökad digitalisering och, på sikt, e-arkiv, för att kunna möta nya krav och utmaningar och för att hitta nya medlemmar, deponenter och kunder. Vi vill också fortsätta medverka i Mittuniversitetets projekt kring arkivfrågor när vi ges möjlighet till det. Vi vill hitta sätt att nå nya medlemmar och kunder, då detta varit svårt under en längre period – vi har under flera år äskat extra medel för detta, men då det inte verkar vara möjligt, behöver vi utveckla andra sätt, kanske i samarbete med Region Västernorrland, då detta är en regionalpolitisk och näringslivspolitisk fråga såväl som kulturpolitisk.

Finansiering - Vi skall fortsätta vårt arbete med att öka förståelsen för företagsarkivets betydelse och förståelsen för de enskilda arkivens situation och behov bland politiker och beslutsfattare.

Industrihistoria – Vi vill medverka till att kunna göra en övergripande industrihistorisk berättelse. En berättelse som innefattar den långa historien av våra viktiga industrier, vad de tillverkade och kanske fortfarande tillverkar, vad människor gjorde, och hur tillverkningsprocessen gick till, samt vad vi kan lära av detta idag och i framtiden. En försiktig start på detta kan man se exempel på i vårt digitala klassrum.

Ny arkivcentrumbildning? – Det står klart att Näringslivsarkiv i Norrland-NIN, Föreningsarkivet Västernorrland och Härnösands kommunarkiv inte kommer att finnas med i flytten till Riksarkivets och Skatteverkets nya lokaler i Härnösand, som beräknas stå klara 2024–2025. Detta innebär att NIN kommer att behöva hitta en ny hyresvärd och att vi sannolikt kommer att medverka till en ny arkivcentrumbildning, när inte Arkivcentrum Nord längre finns kvar, åtminstone inte i nuvarande form. Detta nya samarbete kommer att innefatta Föreningsarkivet Västernorrland, Härnösands kommunarkiv och kanske på sikt andra kommunarkiv och enskilda arkiv.

Ekonomi

Medlemsavgifter och Hyresavgifter

Medlemsavgifterna för 2021 var oförändrade jämfört med året innan.

För företag med	1-4 anställda	220 SEK/år
	5-25	440 SEK/år
	26-50	825 SEK/år
	51-100	1650 SEK/år
	101-	5500 SEK/år
Enskilda medlemmar		100 SEK/år
Lokala föreningar		550 SEK/år
Regionala Distriktsorganisationer		3850 SEK/år
Kommuner och Landsting		5500 SEK/år

Hyresavgifterna för arkivalier har för 2021 debiterats med 190 SEK per hyllmeter.

Avgiften för mottagande av arkivalier har även den varit 190 SEK/hyllmeter. Denna avgift är en engångsavgift som skall täcka urlastning, uppställning på hylla, inventering och enklare ordningsarbete.

Finansiärer och finansiering

Föreningen Näringslivsarkiv i Norrland- NIN:s verksamhet finansieras delvis av hyres- och medlemsavgifter samt till en blygsam del av försäljning av tjänster, men till största delen av anslag från staten via kultursamverkansmodellen, och från Region Västernorrland och Härnösands kommun. För 2018 täckte föreningens intäkter kostnaderna för första året sedan 2011.

Flerårsjämförelse	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning	420	449	460	460
Resultat efter finansiella poster	52	168	111	74
Rörelsemarginal (%)	12	34	24	16
Avkastning på eget kapital (%)	7	28	26	21
Balansomslutning	910	931	854	882
Soliditet (%)	83	75	61	48
Antal anställda	1,5	1,5	1,5	1,5


Daniel Nordin, arkivchef, februari 2022, e.u.

"Arkivinstitutionerna är basverksamheter för lokalsamhället, för föreningar, skolor, högskolor, media och alla medborgare. Men viktigast av allt är ändå att arkiven låter oss förstå vårt förflutna och därmed vår samtid. De är ett värn mot alla försök att förfälska vår historia. Arkiven är demokratins råvarulager". – Karin Englund, författare

RESULTATRÄKNING	2021-01-01 2021-12-31	2020-01-01 2020-12-31
Rörelseintäkter		
- nettoomsättning, not 1	420 222	449 270
- övriga rörelseintäkter, not 1	<u>848 471</u>	<u>844 092</u>
	1 268 693	1 293 362
Rörelsekostnader		
- övriga externa kostnader, not 2	- 413 622	- 367 066
- personalkostnader, not 3	<u>- 803 024</u>	<u>- 773 354</u>
	- 1 216 646	- 1 140 420
Rörelseresultat	52 047	152 942
Finansiella poster		
- ränteintäkter och liknande intäkter	0	15 276
- räntekostnader och liknande kostnader	<u>- 36</u>	<u>0</u>
	- 36	15 276
Resultat efter finansiella poster	52 011	168 218
<u>ÅRETS RESULTAT</u>	<u>52 011</u>	<u>168 218</u>

BALANSRÄKNING**TILLGÅNGAR**

	2021-12-31	2020-12-31
<u>Omsättningstillgångar</u>		
Fordringar		
Kundfordringar	0	0
Övriga kortfristiga fordringar	3 697	23 391
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	<u>9 452</u>	<u>9 452</u>
	13 149	32 843
Kortfristiga placeringar, not 4	450 276	350 276
Kassa och bank	446 450	548 043
<u>Summa omsättningstillgångar</u>	<u>909 875</u>	<u>931 162</u>
<u>SUMMA TILLGÅNGAR</u>	<u>909 875</u>	<u>931 162</u>

EGET KAPITAL OCH SKULDER**Eget kapital**, not 5

	2021-12-31	2020-12-31
Fritt eget kapital		
Balanserat resultat	700 371	532 153
Årets resultat	<u>52 011</u>	<u>168 218</u>
	752 382	700 371
<u>Summa eget kapital</u>	<u>752 382</u>	<u>700 371</u>

Skulder**Kortfristiga skulder**

Leverantörsskulder	3 465	2 580
Skatteskulder	0	0
Övriga kortfristiga skulder	27 998	27 479
Upplupna kostn och förutbet intäkter, not 6	<u>126 030</u>	<u>200 732</u>
	157 439	230 791

Summa skulder

	<u>157 439</u>	<u>230 791</u>
--	-----------------------	-----------------------

SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER

	<u>909 875</u>	<u>931 162</u>
--	-----------------------	-----------------------

STÄLLDA SÄKERHETER

	Inga	Inga
--	------	------

ANSVARSFÖRBINDELSER

	Inga	Inga
--	------	------

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR**Redovisnings- och värderingsprinciper**

Årsredovisningslagens regler för uppställning av resultat och balansräkning samt för värderingar tillämpas varvid fordringar har upptagits till de belopp varmed de beräknas inflyta.

Övriga tillgångar har värderats till anskaffningsvärdet om annat inte anges i nedan lämnade upplysningar till enskilda poster.

Skulder har upptagit till nominella belopp.

Periodisering av inkomster och utgifter har skett enligt god redovisningssed.

Om inte annat anges redovisas alla belopp öresavrundade.

Upplysningar till resultaträkning

Not 1	Föreningens intäkter		
	Nettoomsättning	2021	2020
	Försäljning av tjänster	8 376	19 587
	Medlemsavgifter	70 120	59 420
	Hysesintäkter arkivet	341 726	370 213
	Övriga intäkter	<u>0</u>	<u>50</u>
		420 222	449 270
	Externa bidrag		
	Statliga bidrag	380 000	385 000
	Härnösands kommun	140 000	135 000
	Regionen	230 000	214 500
	Bidrag personal	98 471	109 592
	Övriga bidrag	<u>0</u>	<u>0</u>
		848 471	802 902
Not 2	Övriga externa kostnader	2021	2020
	Lokalhyra	282 112	281 336
	Förbrukningsinventarier	0	14 849
	Programvaror	8 948	10 308
	Tele och post	22 420	11 142
	Datakommunikation/IT-tjänster	- 11 726	7 225
	Arvoden	16 050	8 450
	Redovisningstjänster	20 932	11 564
	Inhyrd personal	50 000	0
	Föreningsavgifter	9 520	8 619
	Övriga kostnader	<u>15 366</u>	<u>13 573</u>
		413 622	367 066
Not 3	Personalkostnader	2021	2020
	<u>Medelantalet anställda</u>		
	- kvinnor	0,5	0,5
	- män	<u>1,0</u>	<u>1,0</u>
		1,5	1,5
	<u>Löner och andra ersättningar</u>		
	- löner och andra ersättningar	574 575	575 265
	- sociala kostnader och pensionskostnader	<u>222 653</u>	<u>197 199</u>
		797 228	772 464

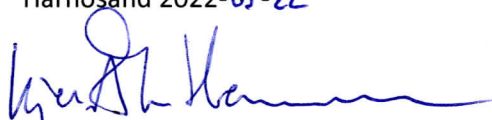
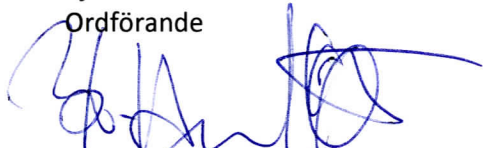
Upplysningar till balansräkning

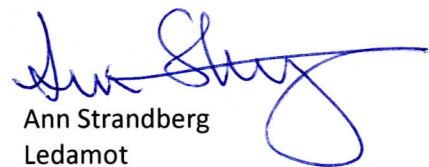
Not 4	Kortfristiga placeringar	2021-12-31	2020-12-31
	Nordea-fonder	450 276	350 276
	Börsvärdet på föreningens värdepappersinnehav var på balansdagen 463 847 (351 731) vilket innebär en potentiell kapitalvinst om 13 571 (1 455).		
Not 5	Eget kapital	2021-12-31	2020-12-31
	<u>Fritt eget kapital IB</u>	700 371	532 153
	Årets resultat	<u>52 011</u>	<u>168 218</u>
		752 382	700 371
Not 6	Uppl kostnader och förutbetalda intäkter	2021-12-31	2020-12-31
	Upplupna kostnader	29 710	43 472
	Förutbetalda intäkter		
	- Statkraft Sverige AB	92 000	151 500
	- Företagarna Västernorrland	<u>4 320</u>	<u>5 760</u>
		126 030	200 732

Föreningen Näringslivsarkiv i Norrland

Org.nr 888000-4281

Härnösand 2022-03-22


Kjell-Åke Hermansson
Ordförande

Bo-Anders Öberg
Ledamot

Annalena Olsson
Ledamot

Ann Strandberg
Ledamot

Hans Backlund
Vice ordförande

Torgny Jarf
Ledamot

Lars-Gunnar Rönqvist
Ledamot

Jan Samuelsson
Ledamot

Vår revisionsberättelse har lämnats 2022-03-31


Karl-Einar Björner
Revisor

Peter Rehnman
Revisor



Kommunstyrelsen

§ 91

Dnr 2018-000148 048

Ansökan om årligt verksamhetsbidrag Näringslivsarkiv i Norrland

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att Näringslivsarkivet i Norrland beviljas bidrag om 130 tkr år 2019 varefter beloppet ökas med 5 tkr om året till och med år 2022.

Yttranden

I ärendet yttrar sig Anders Gäfvert (M), Björn Nordling (S) och Fred Nilsson (S).

Yrkanden

Björn Nordling (S) yrkar justering av liggande förslag genom att ordet "trappvis" stryks.

Fred Nilsson (S) instämmer i Björn Nordlings (S) yrkande.

Anders Gäfvert (M) vidhåller sitt yrkande från kommunstyrelsens arbetsutskott 2018-04-17 och yrkar att Näringslivsarkivet i Norrland beviljas bidrag om 125 tkr år 2019, 130 tkr år 2020, 135 tkr år 2021 och 140 tkr år 2022.

Propositionsordning

Ordförande finner att det föreligger två förslag till beslut, liggande förslag med Björn Nordlings (S) justering och Anders Gäfverts (M) förslag.

Ordförande frågar om kommunstyrelsen avser att besluta i enlighet med Anders Gäfverts (M) förslag.

Ordförande frågar om kommunstyrelsen avser att besluta i enlighet med liggande förslag med Björn Nordlings (S) justering.

Ordförande finner att kommunstyrelsen har beslutat i enlighet med liggande förslag med Björn Nordlings (S) justering.

Reservation

Samtliga ledamöter i Moderaterna reserverar sig till förmån för Anders Gäfverts (M) förslag.



Kommunstyrelsen

Bakgrund

Näringslivsarkivet i Norrland (NiN) har tidigare ansökt om ett kommunalt årligt verksamhetsbidrag som sträcker sig över en längre tidsperiod, vilket de även erhållit. De ansöker nu om fortsatt årligt verksamhetsbidrag då detta positivt bidrar till verksamhetsplaneringen.

Härnösands kommun var en av initiativtagarna till NiN när det startades 1985 och fram till flytten till arkivcentrum Nord stod Härnösands kommun för hyreskostnaderna.

Med stöd av ett årligt verksamhetsbidrag kan NiN fortsätta sitt påbörjade arbete mot bland annat barn och ungdomar som enligt skolplanen ska lära sig söka information i källorna och att arbeta med källkritik.

I ett forsknings och utbildningsperspektiv är det också viktigt att NiN kan fortsätta sitt arbete och kommunledningskontoret föreslår att ansökan beviljas om ytterligare en fyraårsperiod.

Beslutsunderlag

Protokollsutdrag kommunstyrelsens arbetsutskott § 32, 2018-04-17

Kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2018-04-05

Ansökan om fortsatt årligt verksamhetsbidrag NiN, 2018-03-22

Verksamhetsberättelse 2017



Ansökan
2022-01-13



Härnösands Kommun
Kommunstyrelsen
871 80 HÄRNÖSAND

Ansökan om fortsatt årligt verksamhetsanslag

Härmed ansöker Föreningen Näringslivsarkiv i Norrland-NIN från och med år 2023 om fortsatt årligt verksamhetsanslag från Härnösands kommun om 150 000 kronor, för vårt arbete med att spåra upp, samla in, bevara, vårda, tillgängliggöra, tillhandahålla och berätta om det kulturarv som företagshistoria och företagsarkiv utgör. I detta ingår föreningens insatser med forskarservice, digitalisering och arkivpedagogik. Vi önskar träffa ett avtal med Härnösands kommun om ett långsiktigt stöd till Näringslivsarkivet för vårt arbete med att bevara och tillgängliggöra det regionala kulturarvet som företagens arkiv utgör.

Allmännytta och tillhandahållande

Ett företags historia är nära sammankopplad med en ords eller en kommuns historia. Även om arkiven i sig inte räknas som kommunala bör de vara av stort intresse för en kommun att bevara även sin företagshistoria. Samhället, dess myndigheter och enskilda har en stor nytta av att ha tillgång till originalritningar, kontrakt, avtal, miljöhandlingar och beslut vid t.ex. nybyggen, renoveringar och miljöarbete i stället för att bekosta nya utredningar. Alla dessa handlingar kan finnas i ett välordnat företagsarkiv och de kan tillhandahållas av arkivinstitutioner som t.ex. Näringslivsarkiv i Norrland utan större avgifter.

Många arkiv som bevaras av näringslivsarkiven i Sverige är efter företag som inte längre finns kvar, och därför inte har någon deponent som står för vård och hyra- Härnösand är inget undantag.

Exempel på några viktiga och forskningsintressanta företagsarkiv, stora som små, från Härnösand som bevaras och tillhandahålls av Näringslivsarkiv i Norrland är t.ex. Tobaksmonopolet, Härnösands Grafit (HAGRAF), Norrfoto, Åke Holmbergs måleri, Bryggans Arkitekter, Hanabergssågen, Härnösands Svagdricksbryggeri, Lunde Varv och Verkstads AB från Gustavsvik och fler små och medelstora arkiv av den här typen tillkommer i stort sett varje år.

Till näringslivsarkiven kan alla komma och få hjälp med forskning, framtagningar av handlingar och service, och arkiven är i så stor utsträckning som möjligt öppna och tillgängliga för alla. Man kan komma till oss och lära sig om en rad olika ämnen, inte minst den idag så viktiga källkritiken. Vi erbjuder numera både föreläsningar och skolprogram. Allt detta är gratis för allmänheten. Näringslivsarkiven är en resurs för samhället och forskningen och en närmast oändlig källa att ösa ur för forskare på alla nivåer, för företagen själva och för myndigheter med viktiga samhällsfunktioner som ofta är beroende av näringslivsarkiven för att kunna få tag i planer, ritningar, beslut och miljöhandlingar från äldre näringslivsverksamhet och fakta om historiska skeenden. Näringslivsarkiven innehåller en mängd nycklar till historien och den historiska och samtida dokumentation vi tar hand om idag kommer att vara mycket viktigt för vetenskap och forskning i

Näringslivsarkiv i Norrland-NIN

Adress Box 3034, 871 03 HÄRNÖSAND

Besök Arkivcentrum Nord, Kusthöjden (Majorsgränd 4)

073-419 81 10

daniel.nordin@nin.nu

www.nin.nu

framtiden. Därför är näringslivsarkiven oerhört viktiga för att vi skall kunna skaffa oss en helhetsbild av vårt historiska arv nu och i framtiden.

Utan det frivilliga bevarandet av enskilda arkiv som näringslivsarkiven och föreningsarkiven ägnar sig åt skulle skrivandet av vår historia tvingas förlita sig på källor från de offentliga myndigheternas arkiv, vilket skulle innebära en påtaglig risk att samhällsutvecklingen enbart skulle skrivas med myndigheternas ögon. Näringslivet och folkrörelserna har varit mycket viktiga i skapandet av Västernorrland av idag. Minnet av vad man gjort under sin mest produktiva tid på dagen, vilka beslut som fattats och vad man har tillverkat och utvecklat på bruk, fabriker, verkstäder och kontor är och kommer att vara viktiga i historieskrivningen.

Enligt skolplanen skall elever lära sig att söka information i källorna och, förutom att skolor och universitet har en närmast oändlig källa att ösa ur i arkiven, kan vi också guida dessa i arkiven och i de sökhjälpsmedel som finns. Med arkivpedagoger kan vi vara ute i skolorna och informera och utbilda, både om historien som finns i arkiven och om den allt viktigare källkritiken. Forskare av alla slag levandegör och förädlar arkiven genom de historier, böcker och avhandlingar de tar fram med hjälp av företagsarkiven.

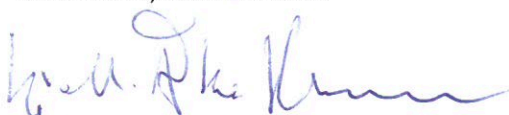
NIN och Härnösands kommuns historia

Härnösands kommun var en av initiativtagarna till att Näringslivsarkiv i Norrland kom till i februari 1985 och har alltid varit permanenta medlemmar i föreningen, samt alltid haft en ordinarie ledamot jämte en ersättare i föreningens styrelse (stadgeenligt). Samarbetet med Härnösands kommun har alltid ansetts viktigt. Under våra tidiga år i Arkivhuset på Nybrogatan hjälpte Härnösands kommun föreningen med hyreskostnader för både arkiv och kontor. Mellan åren 2010-2022 har kommunen bidragit med ett mycket viktigt verksamhetsanslag.

Härnösands kommun var också en av de viktiga samarbetsparterna för utvecklingsprojektet "De enskilda arkivens digitala kulturarv". Kommunen har tidigare beskrivit att Näringslivsarkivet fyller en viktig funktion vid arkivutbildningen och för forskare från såväl den allmänna som privaträttsliga delen av samhället. och för helhetsbilden av ett aktivt Arkivcentrum Nord.

Vi har i flera sammanhang framhållit Härnösands kommun som ett mycket gott exempel på en kommun som ställer upp för arkiven, både vad gäller ordinarie verksamhet och projekt, och det årliga verksamhetsbidraget från Härnösands kommun är och har varit oerhört viktigt för föreningen, och bidrar starkt till vår möjlighet att ha två personer anställda i Härnösand.

Härnösand, februari 2022



Kjell-Åke Hermansson, ordförande
Näringslivsarkiv i Norrland-NIN



Daniel Nordin, arkivchef
Näringslivsarkiv i Norrland-NIN



Kommunstyrelseförvaltningen
Elisabeth Oxelhöjd, 0611-34 8 671
elisabeth.oxelhojd@harnosand.se

Kommunstyrelsen

Justering av villkor och hyrestaxor vid Härnösands teater

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att besluta enligt förslagen prislista och avbokningsregel,

att priser för inhyrd scenteknisk kompetens justeras mot upphandling kommande år, samt

att föreslagna åtgärder gäller from 2023-01-01.

Bakgrund

På Härnösands teater har en rad insatser genomförts för att öka servicen för publik, konstnärlig personal och arrangörer. Renoveringar har genomförts för att möta nutida krav på tillgänglighet, säkerhet och trivsel. Ett nytt lokalbokningssystem har införts för att öka kvalitén och servicegraden för bokare. Tillgången till köp av fysiska biljetter har ökat avsevärt med ett nytt biljettförsäljningssystem och två biljettförsäljningsställen; Technichus och Sambiblioteket.

Teatern ska vara tillgänglig för uthyrning årets alla dagar. På teatern finns i dag två stycken 100 % tjänster vilket gör att frilansande scentekniker behöver kallas in vid hög belastning eller frånvaro. Enligt lag måste marknadspriser debiteras för externa konsulter.

Härnösands kommun värnar föreningars tillgång till ändamålsenliga lokaler till rimliga hyreskostnader, vilket ska speglas i prislistan. Av den anledningen föreslås att Härnösands kommun subventionerar hyran för lokalerna ytterligare jämfört med idag för föreningar för att möta den nödvändiga höjningen av personalkostnaderna. Härnösands kommun och dess bolag tillämpar samma prislista som föreningarna.

Lokalerna hyrs primärt ut för föreställningar och arrangemang som förutsätter scener och scenteknik.

Barn och unga är en prioriterad målgrupp och hyresbefrielse för arrangemang som riktar sig till skolelever i Härnösands kommun ska även fortsättningsvis erbjudas med max 65 tillfällen per år. Personalkostnader tillkommer enligt ordinarie kommunal taxa.

Justering av priser och avbokningsregler:

Hyrestider

Idag hyrs lokalerna ut i tidssjok; 0–4 timmar, 4–8 timmar och 8–12 timmar. För att möta de faktiska behoven förändras uthyrningstiderna, med Alternativen 3,6 och 12 timmar för föreningar och interna bokningar samt 8 eller 12 timmar för kommersiella arrangemang. Detta då de kommersiella arrangemangens behov av tillgång till lokalerna i praktiken sällan understiger 8 timmar.

Max dygnstaxa för samtliga är 12 timmar för lokal. Personaltimmar kan debiteras över 12 timmar.

Lokaler och teknisk personal

När föreningar och Härnösands kommun bokar lokaler med personal betalar de en mindre bokningsavgift för lokalen för att balansera den nödvändiga kostnadsökningen av teknisk personal. Målet är att den totala kostnaden ska vara på en sådan nivå att föreningarnas verksamhet kan fortsätta bedrivas till gagn för invånare och besökare i Härnösand.

Stora scenen

Stora scenen hyrs av säkerhetsskäl inte ut obemannad.

Stora scenen hyrs inte ut kortare tider än 6 timmar för förening och kommunal verksamhet respektive 8 timmar för kommersiell verksamhet.

Lilla scenen, foajén och dansstudio

Lilla scenen, foajén och dansstudio kan hyras med eller utan personal. Bokas lokaler utan personal utgår en hyreskostnad, att jämföra med bokningsavgift för lokaler med personal. Bokas lokalen utan personal ska bokaren även ha haft en genomgång av säkerhetsrutiner tillsammans med personal från kulturenheten.

Har bokaren specifika behov av personal ska detta bokas och debiteras. Om befintlig personal finns tillgänglig under dagtid har bokare av lilla scenen tillgång till densamma i mån av utrymme. Vid behov av personal efter kl. 16.00 tillkommer alltid kostnader för personaltimmar.

Avbokningar

Avbokningar har tidigare inte reglerats, sena avbokningar håller en lokal låst och förhindrar andra arrangörer att få tillgång till lokalen. Medarbetarnas schema styrs av bokningar, när bokningar förändras påverkar det schemat vilket i sin tur påverkar deras arbetsbelastning och arbetsmiljö. Det påverkar även behovet av extrapersonal på teatern.

En avbokningsregel införs som kan påverka kostnaden för arrangörer om de inte beaktar tiden för avbokningar.

Scenteknik som ingår i grundhyran finns specificerad för respektive scen, övrig teknik enligt offert.

Beslutsunderlag

Härnösands kommuns Kulturprogram 2021

Uno Jonsson
Tillväxtchef

Elisabeth Oxelhöjd
Kulturchef

Bilagor

Bilaga 1 Förslag till ny prislista och avbokningsregel



Kommunstyrelseförvaltningen
Elisabeth Oxelhöjd, 0611-34 8 671
elisabeth.oxelhojd@harnosand.se

Prislista och avbokningsregler Härnösands teater

Lokaler i Härnösands teater hyrs primärt ut för föreställningar och arrangemang som förutsätter scener och scenteknik.

Förening/Härnösands kommun	3 timmar	6 timmar	12 timmar
Stora Scenen		3 600	7 200
Lilla Scenen	1 600	3 200	6 400
Fojén	1 600	3 200	6 400
Dansstudion	1 600	3 200	6 400

Kommersiella arr	8 timmar	12 timmar
Stora Scenen	12 000	20 000
Lilla Scenen	8 500	13 100
Fojén	8 500	13 100
Dansstudion	5 000	7 600

Lokaler och teknisk personal

Grundteknik ingår samt en personal ingår, tilläggstjänster debiteras utöver prislista. Personal debiteras till självkostnadspris, 500 kr per timme per 2022. Specialkompetens kan kosta mer och priserna kommer kommande år justeras mot upphandling.

Bedömning av behov av utbildade publikvärdar genomförs av Härnösands kommun. Har bokaren själv inte tillgång till utbildade publikvärdar kan tjänsten köpas av Härnösands kommun.

Stora scenen

Stora scenen hyrs av säkerhetsskäl inte ut obemannad.

Lilla scenen, foajén och dansstudio

Lilla scenen, foajén och dansstudio kan hyras med eller utan personal. Bokas lokaler utan personal utgår en hyreskostnad, att jämföra med bokningsavgift för lokaler med personal. Bokas lokalen utan personal ska bokaren även ha

haft en genomgång av säkerhetsrutiner tillsammans med personal från Härnösands kommun.

Om befintlig personal finns tillgänglig under ordinarie arbetstid, vardagar kl. 08.30-16.00, har bokare av lilla scenen tillgång till denna i mån av tid. Har bokaren specifika behov av personal ska detta bokas och debiteras. Vid behov av personal utanför ordinarie arbetstid tillkommer alltid kostnader för personaltimmar.

Avbokningar

Avbokningsregler	
Avbokning sker	Debitering av överenskommen hyra
Senast 4 mån innan evenemangsdatum	0%
< 4 mån – 1 mån innan evenemangsdatum	50%
< 1 mån – 14 dagar innan evenemangsdatum	75%
13 – 0 dagar innan evenemangsdatum	100%



Tillväxtavdelningen

Petra Forsström
petra.forsstrom@harnosand.se

Medfinansiering ”Samverkan för Innovation Affärsutveckling”

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att ur kommunstyrelsens budget för 2023 avsätta 50 000 kr för medfinansiering, samt

att beakta 50 000 kronor per år i kommunstyrelsens budgetarbete för 2024–2025.

Beskrivning av ärendet

Höga Kusten Industrigrupp, HKIG, företräder nästan 40 teknik- och industriföretag i Höga Kusten. Tillsammans har företagen cirka 2000 anställda och många av medlemsföretagen finns på en global marknad. För att möta den industriella omvandlingen och ställa om till ekonomisk, social och miljömässigt hållbar utveckling behöver företagen ständigt förbättra sina affärs- och produktionsmetoder.

HKIG kommer därför att ansöka om ett treårigt EU-projekt: SIA, *Samverkan för Innovativ Affärsutveckling (SIA)*, som inriktas mot process- och organisationsinnovation.

Med genomförandeprojektet SIA skapas förutsättningar för företagen att genomföra större projekt som de annars inte skulle kunna genomföra och som kan få stor betydelse för företagens långsiktiga konkurrenskraft och tillväxt. Följande företag kommer att ingå i projektet: 2MA Technology AB, Absolicon Solar Collector AB, AQ Wiring Systems AB, EdmoLift AB, Elpress AB, Härnösand Energi & Miljö AB (HEMAB), LOGOSOL AB, Stringo AB och Höga Kusten Teknikresurs AB.

Projektet kommer att omsätta cirka 50 mkr och finansieras i huvudsak av Tillväxtverket, Region Västernorrland och deltagande företag.

HKIG ansöker om ett årligt bidrag om 50 000 kr (totalt 150 000 kr) under tre år, 2023 - 2025 från Härnösands kommun.

Datum
2022-10-11Diarienummer
KS2022-000388**Socialt perspektiv**

Projektet ska bidra till att skapa förbättrade förutsättningar för kvinnor att arbeta inom tillverkningsindustrin

Ekologiskt perspektiv

Innovationsprojektet ska bidra till ett bättre miljöarbete samt att öka resurseffektiviteten hos deltagande företag

Ekonomiskt och juridiskt perspektiv

Med genomförandeprojektet SIA skapas förutsättningar för företagen att genomföra större projekt som de annars inte skulle kunna genomföra och som kan få stor betydelse för företagens långsiktiga konkurrenskraft och tillväxt. En av de bärande idéerna är att medverkande företag själva bedriver utvecklingsarbete för att möta behov som de själva identifierat. Genom att stärka företagens långsiktiga konkurrenskraft på en internationell marknad bidrar projektet till nya arbetstillfällen och regional tillväxt.

Beslutsunderlag

- 1) Tillväxtstrategin – Delmål 3: Företagsamhet
Delmål 5: Hållbarhet genomsyrar allt
- 2) Ansökan HKIG SIA Härnösands kommun
- 3) SIA ansökan TVV 220904 HKIG

Uno Jonsson
Tillväxtverket

Petra Forsström
Näringslivschef

Bilagor

- Bilaga 1: Ansökan HKIG SIA Härnösands kommun
- Bilaga 2: SIA ansökan TVV 220904 HKIG

Ansökan om stöd

1.1 Allmänna uppgifter

Projektnamn: SIA, Samverkan för Innovativ Affärsutveckling

Ansökansid: 396920

Ärendeid:

Typ av finansiering: Innovation och företagande

Sista ansökningsdag: 2022-09-15

Ansvarig organisation: Tillväxtverket

1.2 Stödsökande

Namn: Höga Kusten Industri Grupp ekonomisk förening Org.Nr: 769631-6707

Nybrogatan 15 Antal anställda: 0

87131 HÄRNÖSAND

Sverige

Arbetsställe

Namn: Höga Kusten Industri Grupp Ekonomisk Förening Arb.ställenr.: 57007023

Förening

Postadress:

Nybrogatan 15

87131 Härnösand

Besöksadress:

Nybrogatan 15

87131 Härnösand

Region: Härnösand

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling eller annan upphandlingslagstiftning?

Nej

Organisationens hemsida

www.hkig.se

1.3 Samverkanspart

Namn: 2MA Technology AB

Org.Nr: 556703-0415

Antal anställda: 8

Postadress:

Fiskaregatan 4 A

87 133 HÄRNÖSAND

Sverige

Arbetsställe

Namn: 2ma Technology AB

Arbetsställenr: 44832285

Postadress:

Fiskaregatan 4 A

87 133 Härnösand

Besöksadress:

Fiskaregatan 4 A

87 133 Härnösand

Region: Härnösand

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling eller annan upphandlingslagstiftning?

Nej

Ange vem som är organisationens firmatecknare

Marcus Johansson

Namn: Absolicon Solar Collector AB

Org.Nr: 556929-1957

Antal anställda: 22

Postadress:

Fiskaregatan 11

87 133 HÄRNÖSAND

Sverige

Arbetsställe

Namn: Absolicon Solar Collector AB

Arbetsställenr: 53309340

Postadress:

Fiskaregatan 11

87 133 Härnösand

Besöksadress:

Fiskaregatan 11

87 133 Härnösand

Region: Härnösand

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling eller annan upphandlingslagstiftning?

Nej

Ange vem som är organisationens firmatecknare

Joakim Byström

Namn: AQ Wiring Systems AB

Org.Nr: 556261-0955

Antal anställda: 48

Postadress:

Petsamovägen 40

87 397 MJÄLLOM

Sverige

Arbetsställe

Namn: Aq Wiring Systems AB

Arbetsställenr: 24293540

Postadress:

Petsamovägen 40

87 397 Mjällom

Besöksadress:

Petsamovägen 40

87 397 Mjällom

Region: Kramfors

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling eller annan upphandlingslagstiftning?

Nej

Ange vem som är organisationens firmatecknare

Jenny Gerdin

Namn: Edmolift Aktiebolag

Org.Nr: 556241-1222

Antal anställda: 103

Postadress:
Jägargatan 11
87 142 HÄRNÖSAND
Sverige

Arbetsställe

Namn: Edmolift Aktiebolag

Arbetsställenr: 10667491

Postadress:
Jägargatan 11
87 142 Härnösand

Besöksadress:
Jägargatan 11
87 142 Härnösand
Region: Härnösand

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling eller annan upphandlingslagstiftning?

Nej

Ange vem som är organisationens firmatecknare

Anders Wahlqvist

Namn: Elpress Aktiebolag

Org.Nr: 556031-5607

Antal anställda: 143

Postadress:
Box 186
87 224 KRAMFORS
Sverige

Arbetsställe

Namn: Elpress Aktiebolag

Arbetsställenr: 39099890

Postadress:
Box 186
87 224 Kramfors

Besöksadress:
Industrivägen 15
87 232 Kramfors
Region: Kramfors

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling eller annan upphandlingslagstiftning?

Nej

Ange vem som är organisationens firmatecknare

Jakob Sandwall

Namn: Härnösand Energi & Miljö Aktiebolag

Org.Nr: 556526-3745

Antal anställda: 135

Postadress:
Box 304
87 126 HÄRNÖSAND
Sverige

Arbetsställe

Namn: Huvudkontor

Arbetsställenr: 33316076

Postadress:
Box 304
87 126 Härnösand

Besöksadress:
Västra Ringvägen 125
87 142 Härnösand
Region: Härnösand

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling eller annan upphandlingslagstiftning?

Nej

Ange vem som är organisationens firmatecknare

Lena af Geijerstam Unger

Namn: Höga Kusten Teknik Resurs AB

Org.Nr: 556716-5641

Antal anställda: 20

Postadress:
Svartnora 803
87 294 SANDÖVERKEN
Sverige

Arbetsställe

Namn: Höga Kusten Teknik Resurs AB

Arbetsställenr: 32109852

Postadress:
Svartnora 803
87 294 Sandöverken

Besöksadress:
Svartnora 803
87 294 Sandöverken
Region: Kramfors

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling eller annan upphandlingslagstiftning?

Nej

Ange vem som är organisationens firmatecknare

Andreas Fälldin

Namn: Logosol AB

Org.Nr: 556495-7834

Antal anställda: 41

Postadress:
Fiskaregatan 2
87 133 HÄRNÖSAND
Sverige

Arbetsställe

Namn: Logosol AB

Arbetsställenr: 30398598

Postadress:
Fiskaregatan 2
87 133 Härnösand

Besöksadress:
Fiskaregatan 2
87 133 Härnösand

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling eller annan upphandlingslagstiftning?

Nej

Ange vem som är organisationens firmatecknare

Fredrik Forssberg

Namn: Stringo AB

Org.Nr: 556258-6858

Antal anställda: 24

Postadress:

Strandvägen 67

87 052 NYLAND

Sverige

Arbetsställe

Namn: Stringo AB

Arbetsställenr: 24597460

Postadress:

Strandvägen 67

87 371 Nyland

Besöksadress:

Strandvägen 67

87 371 Nyland

Region: Sverige

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling eller annan upphandlingslagstiftning?

Nej

Ange vem som är organisationens firmatecknare

Nina Thelin

1.4 Betalningssätt

Typ av konto: Bankgiro

Kontonummer: 366-0990

Detaljerad info:

1.5 Projektinformation

Projektamn

SIA, Samverkan för Innovativ Affärsutveckling

Projektstart

2023-01-09

Projekt slut

2026-01-09

Söker ni finansiering för en förstudie?

Nej

Söker ni finansiering för ett ramprojekt?

Nej

Har projektet genomfört den hållbarhetsanalys som beskrivs i EU-handboken?

Ja

Söker ni finansiering för att investera i infrastruktur?

Nej

Sammanfatta projektet

För att möta den industriella omvandlingen och ställa om till ekonomisk, social och miljömässigt hållbar utveckling behöver företagen ständigt förbättra sina affärs- och produktionsmetoder. Men många företag i regionen är för små för att kunna genomföra större innovationsprojekt, som är resurskrävande och till sin natur är förenade med osäkerhet om utfallet. Med genomförandeprojektet SIA skapas förutsättningar för företagen att genomföra större projekt som de annars inte skulle kunna genomföra och som kan få stor betydelse för företagets långsiktiga konkurrenskraft och tillväxt. En av de bärande idéerna är att medverkande företag själva bedriver utvecklingsarbete för att möta behov som de själva identifierat.

Projektets primära målgrupp är 9 företag som medverkar i projektet som samverkanspartner. Projektmålet är att företagen genomför de delprojekt som de identifierat och beskrivit i en redan genomförd förstudie och som utgör projektets arbetspaket.

Beskriv kortfattat ert projektmål.

Projektmål: Vid projektslut har alla nio företagen som medverkar i SIA genomfört de projekt som de beskrivit i sina rapporter från Förstudie SIA.

Koppling till utlysningen specifika mål: Delprojekten bidrar till att företagen hanterar omvandlingstrycket, tillvaratar digitaliseringens potential, blir mer hållbara, får effektivare resursanvändning, breddar sina marknader, stärker sitt varumärke och sina möjligheter att attrahera kompetens, kunder och investerare och därmed ökar sin konkurrenskraft.

Projektet SIA knyter an till Västernorrlands regionala innovationsstrategi för smart specialisering. Genom att stärka företagets utveckling inom området avancerad tillverkning bidrar projektet till förbättrade förutsättningar för företagen:

- att utveckla framtidens produkter
- att attrahera, utveckla och behålla kompetens inom området avancerad tillverkning

Genom att stärka företagets långsiktiga konkurrenskraft på en internationell marknad bidrar projektet **till nya arbetstillfällen och** regional tillväxt.

Vilken utmaning i utlysningen ska projektet bidra till att lösa?

Klimatförändringar och digitalisering är globala utmaningar. I Mellersta Norrland behöver förutsättningar skapas för att ta tillvara digitaliseringens potentialer och skapa möjligheter för att utveckla nya affärsmodeller och affärsmöjligheter.

Beskriv nuläget som projektet ska bidra till att förändra.

Mellersta Norrlands näringslivsstruktur består huvudsakligen av små och medelstora företag som har svårt att genomföra större innovationsprojekt.

Vilka av de globala målen i Agenda 2030 förväntas projektet bidra till i regionen på lång sikt?

9. Hållbar industri, innovation och infrastruktur, 12. Hållbar konsumtion och produktion

Motivera valet av Agenda 2030 mål.

Genom innovation och teknologiska framsteg ska SIA bidra till att finna hållbara lösningar för såväl ekonomiska som miljömässiga utmaningar. Delprojekten, som företagen bedriver i SIA, ska bidra till ett mer ansvarsfullt nyttjande av naturresurser och till att minska människans negativa påverkan på klimat och miljö.

På vilket sätt kommer era arbetspaket att påverka de globala målen?

Genom innovation och teknologiska framsteg ska SIA bidra till att finna hållbara lösningar för såväl ekonomiska som miljömässiga utmaningar. Delprojekten, som företagen bedriver i SIA, ska bidra till ett mer ansvarsfullt nyttjande av naturresurser och till att minska människans negativa påverkan på klimat och miljö.

1.6 Tid och aktivitetsplan

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
Övergripande projektsamordning	Håller ihop alla delprojekt till en helhet och svarar för de aktiviteter som är gemensamma för medverkande företag.	2023-01-09 - 2026-01-09	6 550 000
Projektledning	Koordinerar delprojekten. Rapporterar till styrgrupp och finansärer.	-	4 000 000
Ekonomiadministration	HKIGs ekonomiska redovisning av projektet	-	750 000
Expertstöd	Kunskapsstöd och stöd för aktiviteter som är gemensamma för medverkande företag, tex stöd för arbete med hållbarhet	-	750 000
Extern utvärdering	Löpande utvärdering enligt Tillväxtverkets anvisningar	-	850 000
Kommunikation och konferenser	Konferenskostnader: Uppstartsmöte och större interna konferenser. Spridningskonferenser. Kommunikationstjänster och andra kostnader för resultatspridning.	-	200 000

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	marknadsföring och intern information, tex artiklar, Övriga externa tjänster och förbrukningsmaterial.		
2MA	Ökad nyttjandegrad av fordon Mer energieffektiva transporter Mer hållbart resande Stärkt konkurrenskraft	2023-01-09 - 2026-01-09	4 038 650
Genomföra delprojekt	Med projektet SIA vill 2MA skapa en process för ökad nyttjandegrad av resurser när man bokar fordon eller resa i organisation. Delprojektet genomförs i enlighet med företagets rapport från Förstudie SIA.	-	4 038 650
Absolicon	Egen tillverkning av receiverrör har potential att förbättra vinstmarginalen i Absolicons totala erbjudande med ca 25% vilket avsevärt förbättrar konkurrenskraften gentemot fossila bränslen. Projektet är tillväxt drivande genom att det öppnar marknader som skyddas av tullmurar, höjer vinsten i genomförda solvärmeprojekt. Det ger också Absolicon en starkare immaterialrättslig portfölj vilket är viktigt i samtal med större aktörer som i princip skulle kunna försöka kopiera konceptet. Men en starkare IP-portfölj vågar Absolicon uppvakta t.ex. världens största fossilbränslebolag som Shell och BP med förslag om hur de kan utveckla sina affärsidéer mot noll i koldioxidutsläpp. En affärsmodell för solvärmeköp integrerad i vår organisation och som både accepteras av de multinationella bolagen och finansiärer skulle kunna ge en avsevärt snabbare utrollning av Absolicons teknologi i världen och kunna flerdubbla tillväxttakten för att hamna i närheten av Mission Innovations optimistiska scenario. En fungerande affärsmodell för solvärmeköp som implementerats i vår organisation och accepterats av partners skulle skapa mycket stor tillväxt. Utrullning idag begränsas idag av tillgängligt kapital vilket kan	2023-01-09 - 2026-01-09	4 972 160

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	lösas med starka finansiärer av värmeköpsavtal och kunder villiga att ge nödvändiga garantier.		
Genomföra delprojekt	<p>Med projektet SIA vill Absolicon:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utveckla en egen automatiserad produktionsprocess för tillverkning av mottagarrör, - Utveckla en affärsmodell där industrier i hela världen köper värme i stället för solfångare. <p>Delprojektet genomförs i enlighet med företagets rapport från Förstudie SIA.</p>	-	4 972 160
AQ	<ul style="list-style-type: none"> - Ny och utvidgad användning av digitala system och tjänster - Förbättrade kontroll av tillverkningsprocessen - Kortare leveranstider - Effektivare resursanvändning - Stärkt konkurrenskraft 	2023-01-09 - 2026-01-09	2 947 750
Genomföra delprojekt	<p>Med projektet SIA vill AQ Wiring genomföra en digital transformation för att stärka och förbättra sina planerings-, tillverknings- och försäljningsprocesser.</p> <p>Delprojektet genomförs i enlighet med företagets rapport från Förstudie SIA.</p>	-	2 947 750
Edmolift	<p>Direkta effekter</p> <p>För EdmoLift kommer delprojektet innebära en helt ny affärsmetod som är unik i lyftbordsbranschen och väldigt sällsynt bland företag överlag. Mer konkret betyder delprojektet en:</p> <ul style="list-style-type: none"> Förenklad köpprocess för kunder. Effektiviserad försäljningsprocess för EdmoLift-koncernen. Minskad distans till marknader genom lägre geografiska-, språk-, tids-, och kulturbarriärer. Större försäljningsvolym. Bredare och djupare insikt i marknadens behov. Möjlighet att tidigare upptäcka konsumenttrender och beteende med större träffsäkerhet. 	2023-01-09 - 2026-01-09	4 589 000

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	<p>Världsledande position inom lyftbordsindustrin vad gäller digital utveckling.</p> <p>Indirekta effekter</p> <p>Ökad tillväxt och teknisk utveckling inom företaget men också ett ökat behov för ny kompetens, vilket skapar fler arbetstillfällen i regionen.</p> <p>Plattform för kompetensutbyte med andra regionala företag genom nätverket HKIG. Ambitionen är att EdmoLift, genom projektet, ska kunna med och driva en teknisk och digital utveckling inom regionen som dels bygger kompetens och kunskap internt, men som framförallt banar väg för att fler företag ska kunna ta stora digitala steg. Via EdmoLift får de ett referensföretag och nära nätverkspartner som kan bistå med viktiga insikter, kontakter och stöd för att implementera digital innovation i sin företagsmodell.</p>		
Genomföra delprojekt	<p>Med projektet SIA vill EdmoLift digitalisera säljprocessen på ett sätt som är helt nytt i branschen. Med en webbaserad säljkonfigurator ska kunden kunna beställa mer kundunik konfiguration, vilket kommer att ställa krav på processinnovation för större flexibilitet i produktionen.</p> <p>Delprojektet genomförs i enlighet med företagets rapport från Förstudie SIA.</p>	-	4 589 000
Elpress	<p>Kortare ledtider i produktion [Tid och resursnyttjande]</p> <p>Minimera ej värdeskapande aktiviteter- Effektivare transport mellan stationer [Tid]</p> <p>Realtidsdata för analyser (ersätter teoretiska beräkningar och modeller) [Kunskap]</p> <p>Ökad produktionskapacitet av befintliga resurser [resursnyttjande]</p> <p>Ökad flexibilitet/elasticitet [ökad global konkurrenskraft]</p>	2023-01-09 - 2026-01-09	7 450 250

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	Skapar förutsättning för fortsatt tillväxt		
Genomföra delprojekt	Med projektet SIA vill Elpress digitalisera produktions-, lagerhållnings- och leveransdata. Delprojektet genomförs i enlighet med företagets rapport från Förstudie SIA.	-	7 450 250
Hemab	Vi kommer som bolag få ett effektivt verksamhetsledningssystem som banar väg för effektivare arbete med stora möjligheter till att skapa noggrann uppföljning på processernas nytta. Förhoppningen är att när vi reducerat mängden manuella processer, så kommer vi se möjligheter att processerna utvecklar sig själva med AI. Vilket såldes gör att vi får ett digitalt självlärande/utvecklande verksamhetsledningssystem.	2023-01-09 - 2026-01-09	4 043 245
Genomföra delprojekt	Med projektet SIA vill HEMAB skapa den unika integrationsplattformen som behövs för att tillgängliggöra data för automatisering. Delprojektet genomförs i enlighet med företagets rapport från Förstudie SIA.	-	4 043 245
Logosol	Vår målsättning är att med hjälp av förändrade processer, fysiska och digitala hjälpmedel förbättra vår produktion av varor och samtidigt lyfta kvalitén. Resurseffektivitet och en förbättrad LCA skapar en hävstångseffekt som skapar bättre tillväxt och mindre miljöpåverkan. Detta leder till att vi kommer kunna erbjuda produkter av ännu högre kvalitet och till ett konkurrenskraftigt pris som i sin tur kommer påverka vår marknadsposition till att bli världsbäst inom vårt segment. Med dessa åtgärder hoppas vi dessutom i samråd med kommunen skapa enkla instegsjobb.	2023-01-09 - 2026-01-09	7 975 650
Genomföra delprojekt	Med projektet SIA vill Logosol genomföra en digital transformation av sin produktionsprocess med interaktiv återkoppling i alla processer och förflyttningar i hela kedjan från inköp till kundnytta.	-	7 975 650

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	Delprojektet genomförs i enlighet med företagets rapport från Förstudie SIA.		
Stringo	<p>Direkta effekter</p> <p>För Stringo kommer delprojektet innebära en helt ny affärsmetod som är unik i branschen och väldigt sällsynt bland företag överlag. Mer konkret betyder delprojektet en:</p> <ul style="list-style-type: none"> Förenklad köpprocess för kunder. Effektiviserad försäljningsprocess för återförsäljare och dotterbolag. Minskad distans till marknader genom lägre geografiska-, språk-, tids-, och kulturbarriärer. Större försäljningsvolym. Bredare och djupare insikt i marknadens behov. Möjlighet att tidigare upptäcka konsumenttrender och beteende med större träffsäkerhet. Världsledande position inom branschen vad gäller digital utveckling. <p>Indirekta effekter</p> <ul style="list-style-type: none"> Ökad tillväxt och teknisk utveckling inom företaget men också ett ökat behov för ny kompetens, vilket skapar fler arbetstillfällen i regionen. Plattform för kompetensutbyte med andra regionala företag genom nätverket HKIG. Ambitionen är att Stringo, genom projektet, ska kunna med och driva en teknisk och digital utveckling inom regionen som dels bygger kompetens och kunskap internt, men som framförallt banar väg för att fler företag ska kunna ta stora digitala steg. Via Stringo får de ett referensföretag och nära nätverkspartner som kan bistå med viktiga insikter, kontakter och stöd för att implementera digital innovation i sin företagsmodell. 	2023-01-09 - 2026-01-09	1 211 408
Genomföra delprojekt	Med projektet SIA vill Stringo fokusera på innovation i	-	1 211 408

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	<p>företagsmodellen (business model innovation) och skapa en webbaserad säljkonfigurator för att göra kundens digitala köpprocess så enkel och konkret som möjligt och samtidigt effektivisera, digitalisera och automatisera stora delar av försäljningsprocessen.</p> <p>Delprojektet genomförs i enlighet med företagets rapport från Förstudie SIA.</p>		
Teknikresurs	<ul style="list-style-type: none"> - Förbättrade processer och förfaranden inom utveckling och vid framtagandet av nya produkter. - Effektivare samarbete och säkrande av befintliga kunder. - Förstärka företagets bredd och position på marknaden. - Ökad försäljning. - Förbättrad produktivitet och fler möjligheter till nya innovationer. 	2023-01-09 - 2026-01-09	1 564 120
Genomföra delprojekt	<p>Med projektet SIA vill Teknikresurs utveckla en smart-engine (A.I.) med dynamisk styrning av produktionslinjen baserat på kontinuerligt uppsamlad data.</p> <p>Delprojektet genomförs i enlighet med företagets rapport från Förstudie SIA.</p>	-	1 564 120

1.7 Budget

Kostnader

Kostnadslag	Höga Kusten Industri Grupp ekonomisk förening	2MA Technology AB	AQ Wiring Systems AB	Absolicon Solar Collector AB	Edmolf Aktiebolag	Elpres Aktiebolag	Härnösand Energi & Miljö Aktiebolag	Höga Kusten Teknik Resurs AB	Logosol AB	Totalt
Personals löner:				2 000 000	2 000 000	2 500 000	1 500 000		2 500 000	14 057 000
Löner	0	2 145 000	500 000	0	000	000	000	360 000	0	000
Schablon för lönebikostnader (%)	0	845 130	185 000	758 400	860 000	935 000	546 300	208 800	1 131 000	5 736 246
Investering, material och lokaler: Se inköpsplan	0	340 000	1 300 000	500 000	600 000	1 200 000	1 230 000	150 000	3 600 000	9 040 000
Externa tjänster: Se inköpsplan	6 550 000	260 000	600 000	1 200 000	600 000	2 050 000	430 000	710 000	200 000	12 750 000
Indirekta kostnader upp till 25%	0	448 520	102 750	413 760	429 000	515 250	306 945	85 320	544 650	2 968 987
Resor och logi: Studiebesök mm	0	0	260 000	100 000	100 000	250 000	30 000	50 000	0	790 000
Summa kostnader	6 550 000	4 038 650	2 947 750	4 972 160	4 589 000	7 450 250	4 043 245	1 564 120	7 975 650	45 342 233
Projektintäkter										
Summa faktiska kostnader	6 550 000	4 038 650	2 947 750	4 972 160	4 589 000	7 450 250	4 043 245	1 564 120	7 975 650	45 342 233
Bidrag annat än pengar										
Summa bidrag i annat än pengar										0
Summa totala kostnader	6 550 000	4 038 650	2 947 750	4 972 160	4 589 000	7 450 250	4 043 245	1 564 120	7 975 650	45 342 233

Finansiering

Finansiär	Höga Kusten Industri Grupp ekonomisk förening	2MA Technology AB	AQ Wiring Systems AB	Absolicon Solar Collector AB	Edmolift Aktiebolag	Elpress Aktiebolag	Härnösand Energi & Miljö Aktiebolag	Höga Kusten Teknik Resurs AB	Logosol AB	Totalt
Offentligt bidrag annat än pengar										
Total offentligt bidrag annat än pengar										0
Offentlig kontantfinansiering										
RVN: Bidrag	7 509 223	0	0	0	0	0	0	0	0	7 509 223
Härnösands kommun: Bidrag	150 000	0	0	0	0	0	0	0	0	150 000
Kramfors kommun: Bidrag	150 000	0	0	0	0	0	0	0	0	150 000
Total offentlig kontantfinansiering	7 809 223	0	0	0	0	0	0	0	0	7 809 223
Total offentlig finansiering	7 809 223	0	0	0	0	0	0	0	0	7 809 223
Privata bidrag annat än pengar										
Total privat bidrag annat än pengar										0
Privat kontantfinansiering										
Respektive projektpartner: Kostnader som medverkande företag själva tar	0	2 019 325	1 473 875	2 486 080	2 294 500	3 725 125	2 021 623	782 060	3 987 825	19 396 117
Total privat kontantfinansiering	0	2 019 325	1 473 875	2 486 080	2 294 500	3 725 125	2 021 623	782 060	3 987 825	19 396 117
Total privat finansiering	0	2 019 325	1 473 875	2 486 080	2 294 500	3 725 125	2 021 623	782 060	3 987 825	19 396 117
Summa medfinansiering	7809223	2019325	1473875	2486080	2294500	3725125	2021623	782060	3987825	27 205 340

Stödfinansiering

Finansiering	Höga Kusten Industri Grupp ekonomisk förening	2MA Technology AB	AQ Wiring Systems AB	Absolicon Solar Collector AB	Edmolift Aktiebolag	Elpress Aktiebolag	Härnösand Energi & Miljö Aktiebolag	Höga Kusten Teknik Resurs AB	Logosol AB
Stödfinansiering	-1 259 223	2 019 325	1 473 875	2 486 080	2 294 500	3 725 125	2 021 622	782 060	3 987 825

Sammanställning

Stödandel av faktiska kostnader	40,00%
Stödandel av totala kostnader	40,00%
Stödandel av stödgrundande finansiering	40,00%
Stödandel av total finansiering	40,00%
Andel annan offentlig finansiering	17,22%
Andel offentlig finansiering	57,22%
Andel privat finansiering	42,78%

1.8 Förskott

Sökt förskottsbelopp: 400 000

Motivering: För att betala projektgemensamma kostnader under projektets inledande period behöver HKIG stöd för sin likviditetshantering. Projektets likviditet hanteras genom att: - HKIG ansöker hos Tillväxtverket om förskott - Alla medverkande företag lånar ut pengar till HKIG i enlighet med det Samverkansavtal som HKIG tecknar med varje medverkande företag

1.9 Mina kontakter

Namn:	Olle Wester
Telefonnummer:	07 0-3895590
Mobiltelefonnummer:	07 0-3895590
E-postadress:	olle@hkig.se
Roll:	Kontaktperson

1.10 Dokument

Ansökan bidrag till projektet SIA

Höga Kusten Industrigrupp, HKIG, företräder nästan 40 teknik- och industriföretag i Höga Kusten. Tillsammans har företagen cirka 2000 anställda och många av medlemsföretagen finns på en global marknad. För att möta den industriella omvandlingen och ställa om till ekonomisk, social och miljömässigt hållbar utveckling behöver företagen ständigt förbättra sina affärs- och produktionsmetoder.

HKIG kommer därför att ansöka om ett treårigt EU-projekt: SIA, *Samverkan för Innovativ Affärsutveckling (SIA)*, som inriktas mot process- och organisationsinnovation.

Med genomförandeprojektet SIA skapas förutsättningar för företagen att genomföra större projekt som de annars inte skulle kunna genomföra och som kan få stor betydelse för företagens långsiktiga konkurrenskraft och tillväxt. Följande företag kommer att ingå i projektet: 2MA Technology AB, Absolicon Solar Collector AB, AQ Wiring Systems AB, EdmoLift AB, Elpress AB, Härnösand Energi & Miljö AB (HEMAB), LOGOSOL AB, Stringo AB och Höga Kusten Teknikresurs AB.

Projektet kommer att omsätta cirka 50 mkr och finansieras i huvudsak av Tillväxtverket, Region Västernorrland och deltagande företag.

HKIG ansöker om ett årligt bidrag om 50 000 kr (totalt 150 000 kr) under tre år, 2023 - 2025 från Härnösands kommun.

Härnösand 2022-08-26

Malte Frisk



Kommunstyrelseförvaltningen
Petra Forsström
petra.forsstrom@harnosand.se

Samverkansprojekt Kompetenskompassen 2023-02-01 – 2025-12-31

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta
att finansiera Handelskammaren Mittsveriges samverkansprojektet med
360 070 kronor under projektperioden 2023-02-01—2025-12-31.
att kostnaden för 2023-2025 belastar kommunstyrelsens budget.

Beskrivning av ärendet

Att ungdomars val av utbildning och yrken inte ligger i tillräcklig linje med arbetsmarknadens behov skapar konsekvenser att arbetsgivare, utöver att hitta rätt kompetens för att generera tillväxt, har utmaningar med tillförsel av baskompetens för att bedriva daglig verksamhet.

Regioner Jämtland Härjedalen och Västernorrland, har stora utmaningar med kompetensförsörjning utifrån en gles geografi, få matchningsbara individer samt mismatchning mellan kompetens och efterfrågan. Utöver det ser man utmaningar med att nå ut med eftergymnasial kompetens från regionens universitet till hela den glesa geografien samt att den framtida arbetskraften saknar rätt kunskap om arbetsmarknadens behov, för att ta medvetna studie- och yrkesval för sin framtid. På grund av detta samt att det saknas en systematiskt och strukturell samverkan mellan skola och näringsliv tas många beslut oftast på grunder så som elevens bakgrund, kön och vårdnadshavares utbildningsbakgrund.

Utifrån regionens utmaning med långsiktig kompetensförsörjning avgränsas projektet till att fokusera på att påverka den framtida arbetskraften genom strukturerad samverkan mellan skola och arbetsliv. Idag finns bland annat utmaningar att tillgodose arbetsmarknaden med yrkesutbildningskompetens, där man ser ett minskat intresse bland ungdomar att läsa yrkesutbildningar. Ansökningar till yrkesutbildningar har sedan den nya gymnasiereformen

infördes 2011 minskat från 38% till 32%. För att tillgodose näringslivets behov av just yrkesutbildningskompetens behöver den siffran öka till 40%

Socialt perspektiv

Regionerna präglas av små och medelstora företag, som ofta lider av brist på tid, resurser och kunskap i att arbeta strategiskt med kompetensförsörjning samt att attrahera personer med rätt kompetens till sina verksamheter. Många företag med stort kompetensbehov har svårigheter att rekrytera icke-könsstereotypiskt samt personer med annan etnisk bakgrund än deras egen norm. Utrikesfödda, främst tjejer, väljer i större utsträckning studieförberedande utbildningar då en eftergymnasialutbildning stärker deras förutsättningar att ta sig in på arbetsmarknaden.

Ekologiskt perspektiv

Utvecklingen av framtidens arbetskraft i samverkan med näringslivet kommer ur ett hållbarhetsperspektiv innefatta insatser som får långsiktigt positiva effekter på miljön.

Ekonomiskt och juridiskt perspektiv

Ur ett hållbart ekonomiskt perspektiv är det effektivt att stödja ett samarbete som bidrar till ett jämlikt och.

Det ekonomiska perspektivet handlar om påverkan på kommunens budget, på både kort och lång sikt. Även ekonomiska konsekvenser för invånarna ska tas med här.

Det juridiska perspektivet kan bl.a. handla om vilken lagstiftning som styr beslutet och hur beslutet påverkar kommunens andra styrdokument. Analysera utifrån ditt föreslagna beslut, inte eventuella andra beslut som kan komma att fattas eller ev. följdbeslut.

Beslutsunderlag

I alla våra dialoger med Näringslivet pekas kompetensförsörjningen ut som en nyckelfråga och som det största tillväxthindret för våra företagare. Det innebär att det är en viktig fråga för att nå vår övergripande målbild om 30 000 medborgare och 11 500 arbetstillfällen.

Projektet stödjer Tillväxtstrategin- delstrategin 2. Utbildning som får människor att växa. Se även nedanstående beslutsunderlag

- 1) Ansökan om stöd
- 2) Budgetspecifikation Projekt 2023 version 10
- 3) Dialog med SYVARna

Bilagor

Bilaga 1 Ansökan om stöd

Bilaga 2 Budgetspecifikation Projekt 2023 version 10



Medfinansieras av
Europeiska unionen

Datum:
2022-10-03

Diarienummer
22-027-S01

1 (23)

Ansökan om stöd

Kompetenskompassen, 22-027-S01

Utlysning: Samverkan och distansöverbyggande kapacitet för att öka tillgång till utbildning och kompetensutveckling Mellersta Norrland, 22-027

Uppgifter om stödsökanden

Organisationsnamn: Handelskammaren Mittsveriges Service AB

Organisationsnummer: 556095-0825

Utdelningsadress: STORGATAN 23, 85232 SUNDSVALL

Kontonummer: 180-5696

Behörig företrädare med behörighet att signera ansökan om stöd: Oliver Dogo

E-post: info@midchamber.se

Telefonnummer: +46703186911

Uppgifter om projektet

Namn på projektet: Kompetenskompassen

Specifikt mål: D1

Projektperiod: 2023-02-01 - 2025-12-31

Region: Mellersta Norrland

Antal deltagare: 0, varav 0 kvinnor och 0 män

Ansvarig enhet: Sundsvall

Utdelningsadress: STORGATAN 23, 85232 SUNDSVALL

Besöksadress: STORGATAN 23, 85232 SUNDSVALL

Behörig företrädare med behörighet att signera ansökan om utbetalning: Oliver Dogo

E-post: info@midchamber.se

Telefonnummer: +46703186911

Kontaktpersoner för projektet

Projekt

Namn: Oliver Dogo
E-post: info@midchamber.se
Telefonnummer: +46703186911

Namn: Felicia Pournasiri
E-post: felicia@midchamber.se
Telefonnummer: +46722302299

Ekonomi

Namn: Carina Hådén
E-post: carina.haden@midchamber.se
Telefonnummer: +46725451669

Problemformulering

Beskriv det problem som projektet vill lösa.

Regioner Jämtland Härjedalen och Västernorrland, har stora utmaningar med kompetensförsörjning utifrån en gles geografi, få matchningsbara individer på arbetsmarknaden samt mismatchning mellan kompetens och efterfrågan. Vidare ser man utmaningar med att nå ut med eftergymnasial kompetens från regionens universitet till hela den glesa geografien. Den framtida arbetskraften saknar rätt kunskap om arbetsmarknadens behov, för att ta medvetna studie- och yrkesval för sin framtid. Därmed tas många beslut på grunder så som elevens bakgrund, kön och vårdnadshavares utbildningsbakgrund. Det saknas en systematiskt och strukturell samverkan mellan skola och arbetsliv, vilket behövs för att säkerställa att utflödet av kompetens i skolsystemet matchar regionernas behov. Regionerna präglas av små och medelstora företag, som ofta lider av brist på tid, resurser och kunskap i att arbeta strategiskt med kompetensförsörjning samt att attrahera personer med rätt kompetens till sina verksamheter. Många företag med stort kompetensbehov har svårigheter att rekrytera icke-könsstereotypiskt samt personer med annan etnisk bakgrund än deras egen norm.

(https://www.rvn.se/globalassets/_rvn/regional-utveckling/stod-och-finansiering/projektstod-tillvaxt/regional-handlingsplan-esf-mellersta-norrland-20220701.pdf). Det krävs att alla ungdomar, oberoende bakgrund, kön, funktionsförmåga, får samma förutsättningar att göra genomtänkta studie- och yrkesval. Och att elever och studenter stannar kvar i regionen efter sina studier i så stor utsträckning som möjligt. För att i slutändan underlätta för alla att enklare inkluderas på arbetsmarknaden samt bidra till att öka variation bland medarbetare inom normtypiska yrken. Flera ungdomar och studenter behöver få upp ögonen för de branscher som finns i regionen för att utflödet från skolsystemet ska matcha behovet på arbetsmarknaden och då kunna bidra till att säkerställa den långsiktiga kompetensförsörjningen. Enligt en studie stannar hälften av Mittuniversitetets studenter kvar i regionen i fem år efter avslutade studier, vilket påvisar att det finns god potential att bidra till att kompetensförsörja företag och organisationer (<https://www.miun.se/globalassets/press-och-nyheter/bilagor/mittuniversitetets-regionala-betydelse-rev-200928.pdf>).

Beskriv de huvudsakliga orsakerna till problemet.

Utifrån regionens utmaning med långsiktig kompetensförsörjning avgränsas projektet till att fokusera på att påverka den framtida arbetskraften genom strukturerad samverkan mellan skola och arbetsliv. Idag finns bland annat utmaningar att tillgodose arbetsmarknaden med yrkesutbildningskompetens, där man ser ett minskat intresse bland ungdomar att läsa yrkesutbildningar. Ansökningar till yrkesutbildningar har sedan den nya gymnasiereformen infördes 2011 minskat från 38% till 32%. För att tillgodose näringslivets behov av just yrkesutbildningskompetens behöver den siffran öka till 40%

(https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/47jklr_rapport_resulatanalys_webbpdf_1163122.html/Rapport_Resulatanalys_webb.pdf). Enligt statistik från Skolverket är gymnasieutbildningarna Ekonomi och Samhälle dem två utbildningarna som har flest sökande för läsåret 2021/2022 (<https://www.skolverket.se/getFile?file=8722>) vilket utmynnar i en betydligt större grupp än vad arbetsmarknaden faktiskt har behov av

(https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/645x8g_framtidens_yrkesutbildning_-_reformagendanwebbpdf_1179964.html/Framtidens_yrkesutbildning_-_Reformagendan.webb.pdf). Trots att det är ett övervägande intresse för studieförberedande utbildningar har båda länen en låg övergångsfrekvens till högre studier. Det innebär att många, trots sitt gymnasieval, inte går vidare till



utbildningar på eftergymnasial nivå och står i stället utan relevant kompetens för arbetsmarknaden efter studenten. I båda länen är övergången till högre studier, vid 24 års ålder, under riksnittet på 44%, där Jämtland/Härjedalen ligger på 34,8 % och Västernorrland på 38%. Föräldrars utbildningsnivå påverkar om individen söker sig till eftergymnasiala studier, tillsammans med individens närhet till ett lärosäte (<https://www.uka.se/download/18.6ab36b4f16d628dae6827b7/1569920450188/Statistisk-analys-2019-01-10-Regional-rekrytering%202019.pdf>). Kopplat till de horisontella principerna blir det viktigt att nå orsakerna till att övergångsfrekvensen är så låg, och påverka alla ungdomar, inklusive de med vårdnadshavare med låg utbildningsnivå, samt de som befinner sig i den glesta geografien och som kan beröras av icke tillgänglighet. Vad det gäller utmaningar kopplat till mångfald på arbetsmarknaden ser man fortsatta utmaningar inom teknikbranschen kring en skev fördelning mellan tjejer och killar. Bland sökande till Teknikprogrammet för läsåret 2021/2022 var endast 18,3% av de sökande tjejer, vilket är något lägre än förra året där siffran låg på 18,9% (<https://www.skolverket.se/getFile?file=8722>). Det är fortfarande övervägande kvinnor som arbetar inom vård och omsorg, där fyra av fem anställda inom den branschen är kvinnor. Samt att medarbetare inom byggbransch utgörs till 90% av män (<https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Arbetsmarknad/Jamstalldhet/Branscher/>). Studier visar att det fortsatt finns diskriminering i arbetslivet på grund av etnisk bakgrund, vilket påverkar hur ungdomar gör sina studieval. Utrikesfödda, främst tjejer, väljer i större utsträckning studieförberedande utbildningar då en eftergymnasialutbildning stärker deras förutsättningar att ta sig in på arbetsmarknaden. I branscher som rekryterar yrkeskompetens upplevs det idag fortsatt viktigt med ett bra kontaktnät, vilket påverkar ungdomar med utrikesbakgrund att i stället välja bort dessa utbildningar (https://regionblekinge.se/download/18.1ac00ace17cbcc4bade1cf81/1635767864345/Orsaker_och_mojliga_losningar_pa_normbundna_studie_och_yrkesval_A.pdf).

Beskriv konsekvenserna av problemet.

Ett av de största hindren till tillväxt för företag och andra arbetsgivare är kompetensförsörjning. Hela 36% av tillfrågade företag i Jämtland/Härjedalen, respektive 34% i Västernorrland upplever just tillgången till rätt arbetskraft som ett stort tillväxthinder. Generellt är hindren till största del relaterat till att sökande saknar rätt kompetens och har en attityd som går i linje med företagets värderingar (<https://tillvaxtverket.se/download/18.49a17dcc17ee2fc778024e07/1644928888387/F%C3%B6retagens%20villkor%20och%20verklighet%20-%20huvudrapport.pdf>). Vidare sätter det hinder i den fortsatta regionala tillväxten, att ha ett konkurrenskraftigt näringsliv och en region där nya företag vill etablera sig och investera i. Att ungdomars val av utbildning och yrken inte ligger i tillräcklig linje med arbetsmarknadens behov skapar också konsekvenser att arbetsgivare, utöver att hitta rätt kompetens för att generera tillväxt, har utmaningar med tillförsel av baskompetens för att bedriva daglig verksamhet. Vi får en ensidig arbetsmarknad med stereotypa yrkesgrupper där individer beroende på socioekonomisk bakgrund, etnisk bakgrund, olika funktionsförmåga eller kön inte har förutsättningar att ta del av hela studie och yrkespaletten. Utan tillgång till rätt kunskap om arbetsmarknadens behov och bredd, riskerar ungdomar att utbilda sig till yrken i överskott samt/eller hamna i utanförskap och arbetslöshet. De ungdomar som flyttar ut från länen riskerar att även göra så på grund av bristande kunskap om de lokala och regionala jobbmöjligheterna. En annan konsekvens är låg matchad förvärvsgrad i båda regioner. Då företag har stora utmaningar att rekrytera rätt kompetens riskerar även företag betala överpris för rätt kvalificerade personer och också bli mindre konkurrenskraftiga på den marknaden. Effekterna av ungdomars könstereotypa val av utbildning blir i sin tur också problematiska för företagen då rekryteringspoolen blir mindre. En bristfällig strukturell koppling mellan företag, och organisationer, och det universitet som finns i regionen påverkar att inte kunna ta del av strategisk viktig universitetskompetens. Studenter med denna typ av kompetens tenderar att annars flytta från regionen efter avslutade studier.

Beskriv vilka tidigare insatser som gjorts för att hantera eller lösa problemet.

Man har sedan 2020 arbetat i respektive län med flertal aktiviteter för att visa skola hur viktigt det är att arbeta med insatser mot beskrivna målgrupper. Efter tre år och ett gediget förankringsarbete mot huvudmän i kommunerna och företag har Handelskammaren Mittsverige kommit i ett läge där det är möjligt att bygga struktur och långsiktighet som kan leva bortom projektets slut. Att bygga förtroende hos



målgrupperna, i en tid av pandemin, har både varit utmanande men avgörande för att få effekt och uppnå målen i det framtida projektet.

Beskriv projektets målgrupp. Beskriv om och i så fall hur målgruppen har varit involverad i framtagandet av projektidén. Beskriv hur projektansökan ligger i linje med deras behov.

Den primära målgruppen är företag, som man under tidigare aktiviteter haft kontinuerlig dialog med gällande deras behov. Handelskammaren som projektägare är en privat medlemsorganisation där medlemsföretag och andra företag kontinuerligt delar med sig av sina utmaningar med kompetensförsörjning och behov av strukturerad samverkan med skolan eftersom ungdomar är ett grundläggande fundament för deras långsiktiga kompetensförsörjning. Dessa företag verkar i en gles geografi, och i flertal strategidiskussioner pekar företagen ut just sådana aktiviteter som extra viktiga för att möta deras utmaningar kopplat till kompetensförsörjning. Sekundär målgrupp är organisationer, som också deltagit i olika tidigare insatser och som under förarbetet till projektansökan har bidragit med sina behov. Under de senaste åren har man utvecklat goda relationer mellan målgrupperna, inklusive samtliga målgrupper inom skola. De relationerna kommer vara avgörande för att skapa tydliga effekter i samverkan mellan skola och arbetsliv.

Beskriv projektets aktörer. Beskriv hur dessa aktörer har varit involverade i framtagandet av projektidén. Beskriv hur projektansökan ligger i linje med deras behov.

Stödsökande

Handelskammaren Mittsverige

Medfinansier

Region Jämtland Härjedalen

Region Västernorrland

Strömsunds kommun

Krokoms Kommun

Åre Kommun

Östersunds kommun

Bergs kommun

Bräcke kommun

Ragunda kommun

Härjedalens kommun

Örnsköldsviks kommun

Kramfors Kommun

Sollefteå Kommun



Härnösands kommun

Timrå Kommun

Sundsvalls kommun

Ånge kommun

Mittuniversitetet

Örnsköldsviks industrigrupp

Regioner - I nära samarbete med regionalt utvecklingsansvariga på Region Jämtland/Härjedalen och Region Västernorrland, har man tillsammans landat i att projektansökan är en strategiskt viktig del för att bidra till att lösa utmaningen kopplat till beskriven problemformulering. Utmaningar som regionalt utvecklingsansvariga har målat upp för deras respektive arbetsmarknad och för regionens framtida tillväxt och överlevnad. Över länsgränserna är man överens om behovet av strukturerad samverkan mellan skola och arbetsliv för att möta arbetsmarknadens föränderliga kompetenskrav, tillsammans med en fungerande matchning mellan efterfråga och utbud av kompetens. Det är också utpekade områden att prioritera i både Västernorrlands nya Regionala utvecklingsstrategi samt Region Jämtland Härjedalens strategi för Smart Specialisering.

Kommuner - Kommunerna är ansvariga för sin egen tillväxt och kompetensförsörjning bland sina företag och är till största del också huvudmän för skolorna. Oavsett om elever går på en privat eller offentligt finansierad skola värdesätter kommunerna att samtliga ungdomar efter avslutad utbildning kan bistå med rätt kompetens till sin arbetsmarknadsregion. Dem är Handelskammarens viktigaste samarbetspartner för att uppnå strukturerad samverkan mellan skola och arbetsliv och där man har nära dialog med både representanter från näringsliv/tillväxtenheter samt utbildningsenheten i samtliga medfinansierande kommuner. I dessa dialoger uppkommer behov som projektet omvandlar till aktiviteter som sedan sätts i konkret handling. Mer specifikt har studie- och yrkesvägledare, skolchefer, rektorer, lärare och näringslivschefer/medarbetare bidragit med viktiga inspel till projektets formulering samt vilka insatser som bör prioriteras.

Mittuniversitetet - Målgruppen arbetsgivare ser behovet av tillgång till eftergymnasial kompetens, och utifrån problemformuleringen kan man konstatera att regionen har en lägre övergångsfrekvens till eftergymnasiala studier än riket. Som beskrivet ger det direkta effekter på arbetsmarknaden, men intresset för Mittuniversitetet är också stort, som har behovet att attrahera fler regionala ungdomar till sina två campusorter. Tillsammans med att nå ut med sina verksamheter och studenter i den glesa geografien och inte endast koncentrerat vid campusorterna. Konkret samarbete är i detta fall otroligt viktigt och givande, samt resurseffektivt! Man har fört löpande dialog med medarbetare på universitetet under de senaste åren för att landa i gemensamma aktiviteter i projektansökan.

Örnsköldsviks industrigrupp - Örnsköldsviks Industrigrupp är en samlad kraft, från ett sextiotal industriföretag i Örnsköldsviks kommun, för satsningar med syfte att skapa goda förutsättningar för företag inom tekniksektorn. Handelskammaren har tillsammans med dem ett långtgående samarbete inom området



kompetensförsörjning och aktiviteter inom skola, där organisationen besitter god kunskap och erfarenhet som de delar med sig i löpande dialoger. Örnköldsviks Industrigrupp ser ett stort behov av att dessa frågor bedrivs på en regional nivå och stöttar det arbetet Handelskammaren nu vill bedriva över båda länen.

Testimonials

Handelskammaren har nära samarbete med samtliga organisationer, genom område Kompetensförsörjning, men också inom andra områden. Där av är det en självklarhet att dessa har varit en del av framtagandet av projektet, genom att samtliga besitter specialistkunskap som har varit till fördel för utvecklingen av projektidén. Man har genomfört formella och mer informella möten och samtal under arbetsprocessen, för att ta hjälp och få viktiga inspel.

Bron Innovation - En organisation som arbetar med kompetensförsörjning inom Teknik/innovation i Västernorrland och driver bland annat konceptet Game On Mid Sweden samt ett kompetensnätverk inom IT. Är en viktig samarbetspart inom område teknik.

IUC Z-Group - En samägd branschorganisation inom industribranschen i Jämtland/Härjedalen och driver projekt inom bland annat kompetensförsörjning. Man arrangerar ex. Industrinatten och arbetar mot grundskola och gymnasium, där det finns ett nära samarbete inom frågorna för att stärka och effektivisera arbetet för varandra, samt i kontakt mot huvudmän.

Företagarna - Representerar småföretagare i båda länen och genom ett nära samarbete kan vi enklare komma i kontakt med små företag i alla kommuner samt bidra med kunskap inom projektets fokusområde till deras medlemmar.

Jämtland Härjedalen Turism - En samverkansplattform i syfte att utveckla besöksnäringen i Jämtland Härjedalen som bland annat arbetar med kompetensförsörjning. Konkret samarbete med att stärka kopplingen mot besöksnäringens branschen, med en god förankring i hela länet.

Deltagande aktörer

Stödmottagare (samverkansparter)

Deltagande organisationer i kompetensutveckling

Medfinansiärer

Organisationsnamn:	BERGS KOMMUN
Organisationsnummer:	212000-2502
Utdelningsadress:	BOX 73, 845 21 SVENSTAVIK
Behörig företrädare:	Anders Englund
E-post:	anders.englund@berg.se
Telefonnummer:	068716401
Typ av aktör:	Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn:	BRÄCKE KOMMUN
Organisationsnummer:	212000-2460
Utdelningsadress:	BOX 190, 840 60 BRÄCKE
Behörig företrädare:	Helen Boström
E-post:	helen.bostrom@seb.se
Telefonnummer:	069316141
Typ av aktör:	Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn:	HÄRJEDALENS KOMMUN
Organisationsnummer:	212000-2510
Utdelningsadress:	842 80 SVEG



Behörig företrädare: Malin Helen Elmerstig
E-post: malinhelen.elmerstig@harjedalen.se
Telefonnummer: 068416753
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: HÄRNÖSANDS KOMMUN
Organisationsnummer: 212000-2403
Utdelningsadress: 871 80 HÄRNÖSAND
Behörig företrädare: Jonas Wessling
E-post: jonas.wessling@harnosand.se
Telefonnummer: 0732704555
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: KRAMFORS KOMMUN
Organisationsnummer: 212000-2429
Utdelningsadress: 872 80 KRAMFORS
Behörig företrädare: Susanne Königson
E-post: susanne.konigson@kramfors.se
Telefonnummer: 061280320
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: KROKOMS KOMMUN
Organisationsnummer: 212000-2478
Utdelningsadress: 835 80 KROKOM
Behörig företrädare: Håkan Åsberg
E-post: hakan.asberg@krokom.se
Telefonnummer: 064016391
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: RAGUNDA KOMMUN
Organisationsnummer: 212000-2452
Utdelningsadress: BOX 150, 844 21 HAMMARSTRAND
Behörig företrädare: Anna Märta Johansson
E-post: annamarta.johansson@ragunda.se
Telefonnummer: 0696682108
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN
Organisationsnummer: 232100-0214
Utdelningsadress: BOX 654, 831 27 ÖSTERSUND
Behörig företrädare: Johanna Stenström
E-post: johanna.stenstrom@regionjh.se
Telefonnummer: 063153199
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: REGION VÄSTERNORRLAND
Organisationsnummer: 232100-0206
Utdelningsadress: 871 85 HÄRNÖSAND
Behörig företrädare: Veronica Tikka
E-post: veronica.tikka@rvn.se
Telefonnummer: 061180329
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: SOLLEFTEÅ KOMMUN
Organisationsnummer: 212000-2437
Utdelningsadress: 881 80 SOLLEFTEÅ
Behörig företrädare: Thomas Östlund



E-post: thomas.ostlund@solleftea.se
Telefonnummer: 0702111538
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: STRÖMSUNDS KOMMUN
Organisationsnummer: 212000-2486
Utdelningsadress: BOX 500, 833 24 STRÖMSUND
Behörig företrädare: Björn Amcoff
E-post: bjorn.amcoff@stromsund.se
Telefonnummer: 067016969
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: SUNDSVALLS KOMMUN
Organisationsnummer: 212000-2411
Utdelningsadress: 851 85 SUNDSVALL
Behörig företrädare: Gunnel Åhlund
E-post: gunnel.ahlund@sundsvall.se
Telefonnummer: 0706638442
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: TIMRÅ KOMMUN
Organisationsnummer: 212000-2395
Utdelningsadress: 861 82 TIMRÅ
Behörig företrädare: Christina Eriksson
E-post: christina.eriksson@timra.se
Telefonnummer: 0705589609
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: ÅNGE KOMMUN
Organisationsnummer: 212000-2387
Utdelningsadress: 841 81 ÅNGE
Behörig företrädare: Mats Gustafsson
E-post: mats.gustafsson@ange.se
Telefonnummer: 0739734411
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: ÅRE KOMMUN
Organisationsnummer: 212000-2494
Utdelningsadress: BOX 201, 837 22 JÄRPEN
Behörig företrädare: Johan Burger Hyllienmark
E-post: johan.burger.hyllienmark@are.se
Telefonnummer: 064716892
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: Örnsköldsviks Industrigrupp Aktiefbolag
Organisationsnummer: 556420-3718
Utdelningsadress: JÄRNVÄGSGATAN 8, 891 31 ÖRNSKÖLDSEVIK
Behörig företrädare: Anna Edblad
E-post: anna.edblad@oviksindustrigrupp.se
Telefonnummer: 0705092604
Typ av aktör: Deltagarersättning, kontant medel

Organisationsnamn: ÖRNSKÖLDSEVIKS KOMMUN
Organisationsnummer: 212000-2445
Utdelningsadress: 891 88 ÖRNSKÖLDSEVIK
Behörig företrädare: Fredrik Holmgren
E-post: fredrik.holmgren@ornskoldsvik.se



Telefonnummer:	0707770075
Typ av aktör:	Deltagarersättning, kontant medel
Organisationsnamn:	ÖSTERSUNDS KOMMUN
Organisationsnummer:	212000-2528
Utdelningsadress:	831 82 ÖSTERSUND
Behörig företrädare:	Maria Stenhammar
E-post:	maria.stenhammar@ostersund.se
Telefonnummer:	063140684
Typ av aktör:	Deltagarersättning, kontant medel

Projektmål

Beskriv vad projektet ska uppnå. Sätt projektmål utifrån de problem som ni identifierat i avsnittet Problemformulering. Beskriv på vilket sätt projektmålen svarar mot utlysningens förväntade resultat. Bilda långsiktiga strukturer för samverkan mellan skola och arbetsliv för att möta företagens, och organisationers, föränderliga kompetensbehov.

Ge företag ny kunskap i att attrahera elever och studenter som ska ut på arbetsmarknaden.

Ge elever, oavsett bakgrund, ny kunskap för att göra medvetna utbildnings- och yrkesval som ligger i linje med företags, och organisationers, behov.

Beskriv hur ni planerar att följa upp projektet. Ange de indikatorer ni kommer att använda för att mäta projektmålen.

-Bilda långsiktiga strukturer för samverkan mellan skola och arbetsliv för att möta företagens, och organisationers, föränderliga kompetensbehov.

Engagera 150 unika medverkande företag under hela perioden

Engagera 20 unika organisationer under hela perioden

Skriva 120 samarbetsavtal med arbetsgivare under hela perioden

-Ge företag ny kunskap i att attrahera ungdomar som ska ut på arbetsmarknaden.

75% av de medverkande företagen ska uppleva att de har fått en ökad kunskap i att attrahera framtidens kompetens

Skapa 3 rapporter med rubriken "Nyckeln till framtidens arbetskraft" under hela perioden

-Ge barn och ungdomar, oavsett bakgrund, ny kunskap genom aktiviteter för att göra medvetna utbildnings- och yrkesval som ligger i linje med företags, och organisationers, behov.

Träffa 18 000 elever under hela perioden i Jämtland/Härjedalen och Västernorrland på aktiviteter inom Arbetsmarknadskunskap.

Beskriv hur projektet ska utvärderas.

Genom korta enkäter i samband med aktiviteter i syfte att löpande säkerställa kvalitén i samtliga aktiviteter med samtliga målgrupper, samt nöjdhet bland medverkande företag.

Beskriv vilka som är mottagare av projektets tänkta resultat.

Privata arbetsgivare och organisationer kommer att ta del av resultat genom att stärka sin förmåga att



attrahera framtidens kompetens och göra sig mer synliga för den framtida arbetskraften

Mellersta Norrlands elever kommer ta del av resultatet genom att få stärkta förutsättningar till att göra genomtänkte studie och yrkesval i linje med behovet på arbetsmarknaden och där med att stärka sin position på arbetsmarknaden.

Skolor kommer att dra nytta av projektets resultat genom kunskapshöjning hos skolpersonal. Det kan även användas som kunskapshöjande insatser hos elever i årskullarna efter att projektet avslutas för att stärka deras ställning på arbetsmarknaden.

Medverkande kommuner kommer stärkas genom etablerade relationer mellan deras företag, organisationer, skolan och universitetet som kan leva över tid och bidra till ökad kompetensförsörjning. De kommer också kunna ta del av att dess näringsliv får lättare att rekrytera rätt kompetens samt bli en mer attraktiv plats för företagsetableringar. Kommuner kommer också kunna sprida kunskapen till andra, via exempelvis SKR (Sveriges kommuner och regioner).

Region Jämtland/Härjedalen och Region Västernorrland kommer dra nytta av resultaten genom bättre förutsättningar till långsiktig kompetensförsörjning. Fler i arbete över tid och därmed högre skatteintäkter.

Projektets resultat kommer kunna spridas och dras nytta av även utanför de deltagande företagen genom samarbetet med bland testimonials i projektet på regional nivå som Företagarna, IUC Z-GROUP, JHT samt Bron Innovation.

Genom medverkan i nationella nätverket kring konceptet Arbetsmarknadskunskap kommer Handelskammaren kunna dela med oss av resultaten till andra regioner i Sverige.

Metod och tillvägagångssätt

Beskriv de metoder eller tillvägagångssätt som projektet kommer att använda för att lösa det problem som ni identifierat i avsnittet Problemformulering, samt möta de projektmål som ni formulerat i avsnittet Projektmål.

Med utgångspunkt i det förankringsarbete som har genomförts i tidigare insatser är det genomförbart att nu bygga långsiktiga strukturer samt utveckla och testa nya metoder. Dels handlar det om att arbeta över båda länen för att stärka strukturer. Dels utbyte och skapa mer effektiva arbetsmodeller utan att för den delen förlora den viktiga närheten till de lokala kompetensbehoven. Så som att skapa branschnätverksgrupper för företag och organisationer i syfte att bidra till deras egen förmåga till kompetensförsörjning. Genom att låta dem på ett strukturerat sätt möta andra med liknande utmaningar och knyta kontakter över länsgränserna. Man ämnar testa Branschfokusaktiviteter i syfte att specialisera sig mot olika branscher, genom praktiska och teoretiska aktiviteter, riktade mot elever tillsammans med företagsrepresentanter. En ny bransch som man väljer att fokusera på är Besöksnäringen, vilket utgör en stor del av regionens arbetsmarknad. Det är ofta inom den branschen som många unga får sitt första arbete. Vidare kommer man ha ett utökat strategiskt samarbete med Mittuniversitetet för att arbeta med att stärka övergångsfrekvensen till högre studier oberoende vart i regionen eleven befinner sig. Samt arbeta för att stärka kopplingen mellan företag och studenter, och stärka företagens möjligheter att tillgodose sitt behov av högre kompetens. Detta genom nya aktiviteter där företag, oavsett geografisk tillhörighet, får möjligheter att i direkt kontakt möta och attrahera studenter. Studenter får, i direkt anslutning till samt under studietiden, en ökad kunskap om olika arbetsgivare och behovet på arbetsmarknaden.

För att få använda sig av konceptet Arbetsmarknadskunskap erläggs en franchiseavgift till konceptägare Competence. Competence är en ekonomisk förening och är initiativtagare och ägare av konceptet och har funnits sedan 2000. De driver idag olika projekt och koncept i syfte att skapa en långsiktig hållbar kompetensförsörjning. De är politiskt obundna, har inget vinstintresse och de horisontella principerna



genomsyrar deras metoder och tillvägagångssätt. Konceptet ger oss en arbetsmetod, modeller, material och ett digitalt verktyg samt kontinuerlig kvalitetssäkring av de insatser som utövas. En nationell samordning ger möjlighet att påverka innehåll och arbetsätt baserad på regionens behov och utmaningar.

1. Vara i nära kontakt med näringslivet och kontinuerligt informera sig om hur arbetsmarknaden ser ut, vilka kompetensbehov som finns hos arbetsgivare och vad de söker hos en framtida medarbetare. Genom nära samarbete med näringslivet skapas en övergripande bild av arbetsmarknaden och dess utveckling och trender. Kartläggning görs av branscher och yrken där fördelningen mellan män och kvinnor är ojämn, tillgängligheten ej är möjlig för alla eller på något sätt är diskriminerande för människors funktionsförmåga. Kunskapen förmedlas i sin tur till elever i grundskola, gymnasium samt studenter på Mittuniversitetet. Genom den arbetsmarknadskunskapen kan elever och studenter i sin tur ta bättre underbyggda studie- och yrkesval för sin framtid. Vilket på sikt leder till en mångsidig arbetsmarknad, minimerad risk att välja en väg som leder till yrken/branscher i överskott samt att näringslivet får sitt kompetensbehov mött.
2. Arrangera skraddarsydda arbetsgivarbesök där arbetsgivare får träffa den framtida arbetskraften. I besöken lyfts representanter som bryter mot den normativa personalbilden, och som företagen strävar efter att göra mer jämställd, icke-diskriminerande och tillgänglig för alla. Representanter informerar också elever om vikten kring mångfald bland personalstyrkan samt den effekt det har på företagets utveckling. Det är ett tillfälle för företagen att lyfta sina arbetsgivarvarumärken, synliggöra möjliga karriärvägar samt skapa relation med både skolpersonal och elever. Genom metoden lär arbetsgivare känna sina potentiella framtida medarbetare.
3. Stötta arbetsgivare i deras arbete med arbetsgivarattraktivitet genom att informera om vad den framtida arbetskraften värderar i ett framtida jobb, samt vad hen söker i en framtida arbetsgivare. Oberoende storlek på företag får alla möjlighet ta del av information för att arbeta med att skapa/utveckla ett attraktivt arbetsgivarvarumärke. Arbetsgivare kan använda sig av denna kompetens för att anpassa sina rekryteringar och enklare locka den framtida arbetskraften.
4. Skapa mötesplatser, fysiska och digitala, där arbetsgivare får möta studie och yrkesvägledare, lärare och rektorer, för att utbyta erfarenheter och kompetens samt att det ger möjlighet till att skapa hållbara, långsiktiga relationer. Mötesplatserna ska vara öppna för alla att delta i, och blir därmed icke-diskriminerande och tillgängliga.
5. Genom föreläsningar och möten som är tillgängliga för alla skolor att ta del av, informera skolpersonal så som studie och yrkesvägledare, lärare och rektorer, om arbetsmarknadens kompetensbehov. Så att de i sin tur kan använda sig av det som underlag i arbetet med elever.

Beskriv de huvudsakliga aktiviteter som projektet ska genomföra och hur dessa förväntas bidra till att uppfylla projektets angivna mål.

1. Samverkan skola och näringsliv

Arbetsmarknadsevent

Eventet syftar till samverkan, att stärka relationer mellan näringsliv och skola. Yrkesverksamma inom skola, så som studie och yrkesvägledare, lärare och rektorer samt näringslivsrepresentanter blir inbjudna till ett årligt event. Frågor kring kompetensförsörjning, så som kompetensbehov och krav för att ta sig in på arbetsmarknaden kommer diskuteras. Ett utbyte av information sker och på så sätt kan verksamma inom skola bli uppdaterade på de förväntningar som finns bland arbetsgivare på den framtida arbetskraften. Vidare skapas viktiga relationer direkt mellan parterna, som kan bibehållas och utvecklas över tid. Genom denna aktivitet blir information tillgänglig för alla studie och yrkesvägledare oberoende vart man verkar geografiskt eller hur stora resurser ens kommun har för att tillhandahålla och uppmuntra till kompetensutveckling och omvärldsbevakning. Det är också en möjlighet att knyta kontakter med företag



och andra studie och yrkesvägledare.

Forskarfredag

Aktiviteten Forskarfredag sker i anslutning till den årliga festivalen, European Researcher's Night, i samarbete med Mittuniversitetet. Fokus ligger på högre studier och vilka möjligheter som finns med en eftergymnasial utbildning, då övergångsfrekvensen till eftergymnasiala studier bland unga är låg i båda regionerna. Eventet riktar sig till grundskolan för att öka tillgängligheten till information om högre studier bland alla elever. Oberoende vilken akademisk bakgrund vårdnadshavare har eller elevens geografiska närhet till universitetet eller annat lärosäte. Efter Forskarfredagen får elever från båda regionerna få komma till Mittuniversitets campus för att träffa studentambassadörer och forskare. Dessa strävar man efter ska ha olika bakgrunder och kön som är representativt för vad de olika programmen saknar när det kommer till jämställdhet och icke-diskriminering. Under dagen får eleverna se campusområdet och universitetet genom olika aktiviteter/föreläsningar. Därmed ökar kunskapen och man uppmärksammar eleverna om Mittuniversitetet och dess utbildningar/program samt att Mittuniversitets närvaro i den glesa geografien ökar.

Branschnätverksgrupper

För att kontinuerligt hålla sig uppdaterade om trender, förändringar och behov i regionens framtidssäkra branscher kommer projektmedarbetarna löpande under projektets gång träffa branschrepresentanter i samlade fokusgrupper. Dessa fokusgrupper sätts samman utifrån de horisontella principerna för att i sin tur ge projektet en nyanserad bild av de utmaningar, kompetensbehov och profiler som eftersöks. På så sätt säkerställs att den information som förmedlas i skolan är förankrad med företagen. Samt att det skapar en plattform för företag att mötas, byta erfarenheter och bygga relationer över länsgränserna.

Samarbetsavtalet

Samarbetsavtalet syftar till att bygga starka relationer och långsiktigt utbyte mellan företag och studenter. Genom att föra dialog med arbetsgivare är målsättningen att ett antal arbetsgivare ska lämna så kallade avsiktsförklaringar för exempelvis praktikplatser och examensarbeten under ett läsår. I syfte att landa i konkreta samarbeten mellan studenter och arbetsgivare i hela mellersta Norrland för att stärka kopplingen mellan studenter och arbetsgivare oberoende vart respektive part befinner sig. Genom samarbetsavtalet kan man möjliggöra att också företag i den glesa geografien kan ta del av den kompetens som till stor del stannar på respektive campusort. Det kan också möjliggöra att alla studenter, oberoende kön, etnicitet, vårdnadshavares utbildningsbakgrund eller funktionsförmåga, får chansen att skapa relationer med potentiella framtida arbetsgivare samt bli erbjudna möjligheten att söka bland annat exjobb, trainee, praktik och extrajobb.

Välkomstdagen

Eventet syftar till att välkomna förstaårsstudenter vid terminsstart, oavsett ämne, kurs eller program, på Campusorterna Sundsvall och Östersund. Studenter får träffa representanter för Mittuniversitet, lokala och regionala företag samt kommuner för att få en bild av de möjligheter som finns på universitetet, arbetsmarknaden och kopplat till fritid. Alla studenter, oberoende kön, etnisk bakgrund, funktionshinder, får också Arbetsmarknadskunskap (se aktivitet nedan) som information- och inspirationsunderlag till de beslut de ska ta kopplat till studier och yrken. Kontakter stärks mellan de olika aktörerna och leder till att studenterna får en bättre bild av hur deras kommande student- och arbetsliv kan se ut. Eventet syftar till att integrera studenten i regionen från studiestart, och därmed öka chansen att studenter väljer att stanna kvar i regionerna efter avslutad examen och bidra med sin kompetens till regionens företag.

Arbetsgivare på campus



Genom att öka närvaron av företag och organisationer på campus under hela studieåret stärks relationer mellan den framtida arbetskraften och arbetsgivare. Studenter bjuds in till nätverksträffar för att få veta mer om vilka arbetsgivare och karriärmöjligheter som är möjliga samt vilka kompetenser som är attraktiva. Detta leder till att alla studenter, oberoende socioekonomisk bakgrund, vårdnadshavares utbildningsnivå, inflyttad student, har funktionsvariationer eller annan etnisk bakgrund, får tillgång till att träffa arbetsgivare och erhålla information och skapa sig en bild av arbetsmarknadens behov och förväntningar. Studenterna får möjlighet att ställa frågor direkt till arbetsgivare och relationer skapas och stärks. Personerna som representerar företagen ska vara förebilder för vad de horisontella principerna vill uppnå med jämställdhet, icke-diskriminering och tillgänglighet. Syftet med aktiviteten handlar om att arbetsgivare får möjlighet att fånga upp studenters intressen under studietiden och skapa sig en bättre bild av vad den framtida arbetskraften söker hos en arbetsgivare. Informationen blir i sin tur viktig för arbetsgivare att använda i sitt eget arbete med att skapa ett attraktivt arbetsgivarvarumärke. Det bidrar också till en förenkling för företag i den glesa geografien att möta studenter vid campus på ett strukturerat sätt.

Långsiktig driftlösning

Aktiviteten syftar till att analysera och planera hur insatserna kan implementeras som en ordinarie verksamhet efter projekttidens slut och hur en långsiktig finansieringslösning kan se ut. Inom aktiviteten kommer man dels analysera vilka aktörer som skulle kunna vara lämpliga att äga den kompetens som krävs för att upprätthålla de strukturer som skapas under projektperioden. I det kommer det ingå att följa utvecklingen av huvudmännens arbete med studie och yrkesvägledning i vid bemärkelse, som kan påverka hur en långsiktig driftlösning kan falla ut. <https://www.skolverket.se/skolutveckling/leda-och-organisera-skolan/organisera-for-fortsatta-studier-och-arbetsliv/sa-kan-skolledare-organisera-studie--och-yrkesvagledning-sy>

Avslutningsvis kommer man ha näringslivets roll i beaktandet, och vilken vikt målgruppen lägger på frågorna för sin strategiska kompetensförsörjning, samt hur det kan motivera dem att bidra till en långsiktig finansiering genom nära och löpande dialog med enskilda företag.

2. Företagens attraktionskraft

Nyckeln till framtidens arbetskraft

Spetsad presentation till arbetsgivare som vill lära sig mer om hur den framtida arbetskraften tänker kring framtiden och jobb. Här skraddarsys presentationer, med den årliga rapporten och erfarenhet av möten med den nya generationen som underlag, till specifika arbetsgivare som önskar veta mer om hur elever tänker kring just deras bransch och den kompetens som de eftersöker. Vidare kan arbetsgivare önska få presenterat vad ungdomar tycker är viktigast på en arbetsplats, vilka yrken som är mest populära för tillfället samt analyser/slutsatser på både lokal och regional nivå, stad-glesbygd, kön med mera utifrån företagets önskan. Med sådan riktad information kan arbetsgivare stärka sin attraktionskraft och även spetsa sina rekryteringsprocesser för att locka framtidens arbetskraft.

Nyckeln till framtidens arbetskraft - årlig rapport

I samband med de aktiviteter som görs mot elever och studenter samlas data in via utvärderingar. Eleverna får svara på frågor kopplat till bland annat vad de söker hos en framtida arbetsgivare, vad de värderar i ett framtida jobb och vart de vill bo och verka. Rapporten avslutas med tips till arbetsgivare om hur de kan attrahera den framtida arbetskraften och arbeta med sin arbetsgivarattraktivitet. Datan visualiseras och presenteras på ett sätt så att mottagaren kan se trender på olika nivåer - mellersta Norrland, länsnivå samt kommunal nivå. Mottagaren kan också ta ut annan specifika data baserat på exempelvis utbildningsnivå, kön, glesbygd eller stad. Arbetsgivare kan använda rapporten som underlag vid utformning av arbetsbeskrivningar, rekrytering samt arbetet med att skapa ett attraktivt arbetsgivarvarumärke.



3. Arbetsmarknadskunskap

Arbetsmarknadskunskap i skolan

Inspirationsföreläsningar för elever i grundskola, gymnasiet och studenter med fokus på lokala arbetsgivare, arbetsmarknaden och dess behov. Föreläsningen har olika målgruppsfokus och syftet med föreläsningarna är att ge ungdomar mer information och underlag till beslut om framtida studie och yrkesval. Föreläsningarna tar upp bland annat utbildningsnivå, utbildningar som leder till jobb, exempel på lokala arbetsgivare, vad en god attityd är, hur skaffar man sig erfarenhet samt söker rätt information. En målsättning är att lyfta fram representanter som avviker ifrån den normativa branschen och/eller yrket de verkar i för att uppmuntra elever att ta medvetna val, oberoende bakgrund, kön, etnicitet eller funktionsförmåga. På det sättet kan vi säkra tillgången till rätt kompetens för regionernas näringsliv genom att underlätta för barn och ungdomar att göra medvetna utbildnings- och yrkesval som ligger i linje med arbetsgivarnas kompetensbehov.

Arbetsmarknadskunskap vuxna

En interaktiv föreläsning som riktar sig mot vårdnadshavare och skolpersonal som studie och yrkesvägledare, lärare och rektorer. Fokus är att informera om hur arbetsmarknaden ser ut, vilka förväntningar som arbetsgivare har på den framtida arbetskraften och hur man som vuxen fortsättningsvis kan prata med sina barn om framtiden och jobb. Detta då många beslut om studier och yrke tas vid middagsbordet. Genom föreläsningen får alla medverkande vuxna information om arbetsmarknadens behov och trender, oberoende förutsättningar att själv tillhandahålla den informationen. Aktiviteten bidrar till att elever och ungdomar ej tar socioekonomiskt stereotypiska val.

Branschfokus

Genom aktiviteten får företag presentera sig själva som potentiella framtida arbetsgivare och introducera elever till förebilder i den bransch de verkar i med olika yrkestitlar. Det ger elever en bild av hur det är att arbeta hos företaget men också i den branschen som arbetsgivaren representerar. Arbetsgivaren anordnar en praktisk övning för att skapa större förståelse för yrket/arbetsgivaren. Alla elever oberoende bakgrund ska få tillgång till värdefull information för att ta medvetna studie- och yrkesval. En målsättning är att lyfta fram representanter som avviker ifrån den normativa branschen och/eller yrket de verkar i, för att uppmuntra elever att ta medvetna val oberoende bakgrund, kön, etnicitet eller funktionsförmåga. Arbetsgivaren får möjlighet att lära känna den framtida arbetskraften, vad de värderar i ett framtida jobb och arbetsgivare. Samtidigt knyts relationen mellan skolpersonal så som studie och yrkesvägledare och näringslivet.

Beskriv de aktiviteter som behöver genomföras i projektets inledande fas för att starta upp och rigga projektet.

Projektägare Handelskammaren har mångårig erfarenhet av att driva projekt i detta syfte i båda regionerna. I nuläget finns redan etablerade relationer och en tydlig strukturell kommunikation mellan projektägare, projektmedarbetare och arbetsgivare i olika branscher. Projektägare har medarbetare med kunskap från nuvarande projekt, kompetens om den lokala och regionala arbetsmarknaden samt etablerade kontakter inom skola. De aktiviteter som behövs genomföras i den inledande fasen är kompletteringsrekrytering av nya medarbetare på de olika orterna. De nya medarbetarna kommer sedan utbildas av konceptets franchisegämare. I övrigt ska arbetsgivare fortsätta kontaktas för att ge sin bild av arbetsmarknadens behov, detta kommer gå sömlöst från en projektperiod till en annan.

Beskriv deltagarnas planerade väg genom projektet.

Projektet kommer inte ha deltagare utan målgruppen är företag och organisationer. Effekterna av insatserna riktar sig mot arbetsgivare på en strukturell nivå tillsammans med skola. Elever, lärare och



studie och yrkesvägledare kommer vara verktyg för att nå våra mål med att stärka kompetensförsörjningen i båda regionerna. En långsiktig effekt är att individers position på arbetsmarknaden stärks genom att de får verktyg för att kunna göra genomtänkta studie- och yrkesval.

Beskriv hur ni säkerställer att projektet kommer att nå planerat antal deltagare och vilka åtgärder som kommer vidtas om svårigheter uppstår kopplat till detta.

Om ni avser att arbeta transnationellt i projektet, beskriv hur det arbetet ska genomföras.

Kommer inte arbeta transnationellt

Kapacitet och kompetens

Beskriv hur ni säkerställer att det finns personal i projektet vid projektstart och vilka åtgärder som kommer vidtas om det uppstår svårigheter kopplat till detta.

I nuläget bedriver projektägare projektet "Framtidsvalet" i båda regioner med erfarna medarbetare som har ett etablerat nätverk i både näringsliv, offentlig sektor och skola. Rekrytering för nya medarbetare planeras till januari och kommer ske i samarbete med franchisegämare som har ett färdigt rekryteringskoncept för att hitta rätt profiler. Vid svårigheter att rekrytera nya medarbetare finns redan tillsatt personal som stöttar upp projektet.

Beskriv vilka kompetenser som krävs för att arbeta med vald metod och tillvägagångssätt.

Av personalen i projektet kommer det krävas en förmåga att vara kreativ, analytisk, kommunikativ och lösningsorienterad. Man ska kunna arbeta mot ett tydligt mål, upprätta syften, genomföra effektiv planering och realisera aktiviteter och event. Det kommer krävas administrativ förmåga, samt förmåga att bearbeta och analysera statistik. Inom det koncept som används i aktiviteterna i grund- och gymnasieskolor erhålls årliga kompetensutvecklingsinsatser av Competence för personalen för att säkerställa rätt kompetensnivå. Inom konceptet sker också ett erfarenhetsutbyte med andra projektkoordinatorer på nationell nivå.

Samtliga medarbetare inom projektet kommer få en genomgång i de horisontella principerna, för att säkerställa att dessa genomsyrar samtliga aktiviteter som en röd tråd.

Inom Handelskammaren finns idag en kompetent arbetsgrupp, med god erfarenhet inom området, som representeras av många olika etniska bakgrunder, vilket sprider ett viktigt budskap i samtliga möten. Det finns ett uttalat mål att sträva efter en mer jämn fördelning mellan kvinnor och män i arbetsgruppen, då alla möten sänder olika signaler. Budskapen kan stärkas ytterligare, och man kan lättare knyta kontakt med samtliga individer genom en jämnare fördelning bland kön hos medarbetarna. Vid rekrytering och utveckling av intern kompetens strävar projektet efter jämställdhet, tillgänglighet och icke-diskriminering. Rekryteringar i projektet är kompetens, och personlighetsbaserade och en kandidat skulle aldrig exkluderas eller uteslutas på grund av kön, ålder, etnicitet, funktionsförmåga etc.

Ekonomi - Finansiering

Kostnad per deltagare - direkta kostnader: 0

Kostnad per deltagare - totala kostnader: 0

Beskriv hur kostnaden per deltagare är motiverad utifrån presenterad problemformulering, projektmål samt metod och tillvägagångssätt.



Beskriv eventuella åtgärder om projektet får svårigheter att nå planerad medfinansiering.

Har annan finansiering i form av offentligt stöd/EU-stöd, utöver det som redovisas i ansökan, mottagits eller kommer att mottas för detta projekts ansökta kostnader? Om Ja, vänligen specificera nedan?

Nej

Ekonomi - Övrigt

Har stödmottagarna (stödsökande och eventuella samverkansparterna) i detta projekt, vilken/vilka bedriver ekonomisk verksamhet, mottagit statsstöd i enlighet med artiklarna 107-109 i EUF-fördraget eller stöd av mindre betydelse under innevarande och de två närmast förekommande beskattningsåren? Har stödmottagarna (stödsökande och eventuella samverkansparterna) i detta projekt, vilken/vilka bedriver ekonomisk verksamhet, mottagit statsstöd i enlighet med artiklarna 107-109 i EUF-fördraget eller stöd av mindre betydelse under innevarande och de två närmast förekommande beskattningsåren?

Nej

Beskriv kortfattat era rutiner kring redovisning och rapportering av ert projekt.

- Avstämningsrutiner - Beskriv hur ni säkerställer att endast kostnader som avser projektverksamheten redovisas till Svenska ESF-rådet i ansökan om utbetalning.

Projektet kommer ekonomiskt att särredovisas från övrig och ordinarie verksamhet. Alla tillhörande kostnader kommer att bokföras under ett eget projektnr så att det alltid går att få ut aktuell ekonomisk status på projektet.

- Betalningsrutiner - Svenska ESF-rådet ersätter upparbetade kostnader i projektet i efterhand. Beskriv hur ni säkerställer att kostnader som redovisas i ansökan om utbetalning är betalade vid ansökningstillfället.

Vi kommer att arbeta för att de fakturor som avser projektet kommer in så snart som möjligt efter genomförda aktiviteter. Detta gäller även kvittoredovisning på utlägg kring exempelvis resor.

- Tidrapportering för personal och deltagare - Beskriv era rutiner för personal och deltagares tidrapportering samt rapportering till SCB. Beskriv hur ni säkerställer att endast projektrelevant tid redovisas på projektet.

Personalen som kommer att jobba med projektet kommer vara helt dedikerad endast projektet och kommer inte att jobba med övrig verksamhet.

- Attestrutiner - Beskriv organisationens rutiner för attestering av fakturor som är hänförliga till projektverksamheten.

Allting atteras i minst två steg där ekonomiansvarig attererar i ett första steg och sedan atteras allt av VD i Handelskammaren Mittsverige. Om kostnaderna härrör VD så atteras dessa även av styrelseordförande.

Beskriv vilken extern personal som krävs för genomföra projektet.

Vi kommer att ta in forskar-, student och företagsambassadörer i samband med aktiviteter i projektet.

Beskriv hur ni kommer att konkurrensutsätta externa kostnader.



Beskriv er ekonomiska förmåga.

Handelskammaren Mittsverige är van projektägare. Vi har en bra finansiell situation med en stark balansräkning och kommer att klara av även detta ganska stora projekt. Att rekviseringen sker på månadsbasis gör detta ännu bättre för oss som projektägare.

Beskriv vilken typ av intäkter som projektet kommer att generera.**Har moms inkluderats i de faktiska kostnaderna i budget?**

(gäller ej projekt med 40%-modellen)

Ja

Förankring

Beskriv hur projektansökan är förankrad hos stödsökande och hos övriga aktörer som medverkar i projektansökan.

I framtagandet och utveckling av projektiden har kontinuerliga möten genomförts med projektets medfinansiärer. Under våren 2022 genomfördes enskilda möten med samtliga kommuner, där möten bokades med näringslivschef eller annan lämplig representant inom näringslivsavdelningen, baserat på kommunens organisering. Ett önskemål framfördes om att bjuda med lämpliga representanter från utbildningsavdelningen för att få en bred förankring inom kommunen. Vid behov har kompletterande möten genomförts med ett antal kommuner, med exempelvis politiker, rektorsgrupper, studie och yrkesvägledare eller lärare. Under arbetets gång med projektet har de medfinansierande kommunerna fått uppdateringar via mejl med budget och projektbeskrivningar, i takt med hur arbetet har fortlöpt. Man har sedan start haft god och nära dialog med de båda Regionerna, då frågorna är prioriterade i deras arbete och strategi kring kompetensförsörjning. Där har kontakten hållits med personal inom regional utveckling, med löpande möten för att följa upp det arbetet som har pågått i framställandet av projektansökan. På liknande sätt har dialog förts med Mittuniversitetet och Örnsköldsviks Industrigrupp för att dels förankra innehåll och hur arbetet har fortlöpt, dels för att få inspel av deras behov och synpunkter. Det vill säga löpande från starten av 2022.

En del av förankringsprocessen har också genomförts i dialog med våra samverkanspartners, eller så kallade testimonials. Dels för att vara synkroniserade kring aktiviteter i ett sådant stort och viktigt område som kompetensförsörjning som alla på ett eller annat sätt arbetar med, dels sprida viktig kunskap till respektive organisationer och deras intressenter.

Beskriv hur projektets styrgrupp kommer att sättas samman. Beskriv hur styrgruppens aktörer är relevanta för att tillvarata projektets intressen och resultat.

Projektet kommer att ha en styrgrupp i syfte att styra projektet, bidra med inspel, och förslag till förändringar som kan behövas göras i takt med tiden och eventuella yttre omständigheter, för att fortsätta nå projektets mål och indikatorer. Under första uppstartsåret kommer styrgruppens medlemmar utgöras av projektets samtliga medfinansiärer, vilket är projektets viktigaste intressenter. Dimensioneringen och hur styrgruppen bemannas kommer att göras i dialog med finansiärerna och intressenterna i projektet. Projektets många intressenter gör det vid första anblick utmanande för att få till en effektiv och fungerande grupp. Möten i styrgruppen kommer att hållas minst fyra gånger per år dvs ett möte per kvartal.

Sammanfattning



På svenska

Mellersta Norrland, Jämtland och Västernorrland, har stora utmaningar med kompetensförsörjning utifrån en gles geografi, få matchningsbara individer på arbetsmarknaden samt mismatchning mellan kompetens och efterfrågan. Vidare ser man utmaningar med att nå ut med eftergymnasial kompetens från regionens universitet till hela den glesa geografien. Arbetsgivarna behöver också ha en mer kontinuerlig närvaro där studenterna finns. Dessutom behöver också studenterna komma ut på besök på företag i regionernas många kommuner för att kunna attraheras att stanna kvar och arbeta i regionen efter sina studier. Ett av de största hindren till tillväxt för företag är just kompetensförsörjning. Den framtida arbetskraften saknar rätt kunskap om arbetsmarknadens behov, för att ta medvetna studie- och yrkesval för sin framtid. Därmed tas många beslut på grunder så som elevens bakgrund, kön och föräldrars utbildningsbakgrund. Flera ungdomar och studenter behöver också få upp ögonen för de branscher som finns i regionen för att utflödet från skolsystemet ska matcha behovet på arbetsmarknaden. För det krävs en systematiskt och strukturell samverkan mellan skola och arbetsliv. Man ser utmaningar så som att tillgodose arbetsmarknaden med yrkesutbildningskompetens, ett minskat intresse bland ungdomar att läsa yrkesutbildningar samt en skev fördelning mellan tjejer och killar inom teknikbranschen och vård och omsorg. Båda länen har en låg övergångsfrekvens till högre studier och det finns fortsatt diskriminering i arbetslivet på grund av etnisk bakgrund, vilket påverkar hur ungdomar gör sina studieval. Det påverkar att vi får en ensidig arbetsmarknad med stereotypa yrkesgrupper där individer beroende på socioekonomisk bakgrund, etnisk bakgrund, funktionsförmåga eller kön inte har förutsättningar att ta del av hela studie och yrkespaletten och bidra till regionens kompetensbehov. Den primära målgruppen är företag och sekundär målgrupp är organisationer. Elever, lärare och studie och yrkesvägledare, och annan skolpersonal, kommer vara verktyg för att nå målen, och en långsiktig effekt är att individers position på arbetsmarknaden stärks genom att de får verktyg att göra genomtänkta studie och yrkesval.

Projekt mål

Bilda långsiktiga strukturer för samverkan mellan skola och arbetsliv för att möta företagens, och organisationers, föränderliga kompetensbehov.

Engagera 150 unika medverkande företag under hela perioden

Engagera 20 unika organisationer under hela perioden

Skriva 120 samarbetsavtal med arbetsgivare under hela perioden

Ge företag ny kunskap i att attrahera ungdomar som ska ut på arbetsmarknaden.

75% av de medverkande företagen ska uppleva att de har fått en ökad kunskap i att attrahera framtidens kompetens

Skapa 3 rapporter med rubriken "Nyckeln till framtidens arbetskraft" under hela perioden

Ge barn och ungdomar, oavsett bakgrund, ny kunskap genom aktiviteter för att göra medvetna utbildnings- och yrkesval som ligger i linje med företags, och organisationers, behov.

Träffa 18000 elever under hela perioden i Jämtland/Härjedalen och Västernorrland på aktiviteter inom Arbetsmarknadskunskap.

Metod/tillvägagångsätt:

Vara i nära kontakt med näringslivet och kontinuerligt informera oss om hur arbetsmarknaden ser ut, vilka kompetensbehov som finns hos arbetsgivare och vad de söker i en framtida medarbetare. Genom tätt samarbete och nära relationer med näringslivet skapa en övergripande blick av arbetsmarknaden och dess



utveckling och trender. Kartlägga branscher och yrken där fördelningen mellan män och kvinnor är ojämn, tillgängligheten inte är möjlig för alla eller på något sätt är diskriminerande för människor med exempelvis funktionshinder. Denna kunskap förmedlas i nästa tur till elever i grundskola, gymnasium samt studenter på Mittuniversitetet. Med denna arbetsmarknadskunskap kan elever i sin tur ta bättre underbyggda studie- och yrkesval för sin framtid vilket på sikt leder till en mångsidig arbetsmarknad, minimerad risk att välja en väg som leder till yrken/branscher i överskott samt att näringslivet får sina kompetensbehov mötta.

Arrangera skraddarsydd företagsbesök där arbetsgivare får träffa den framtida arbetskraften. I dessa besök lyfter vi representanter som bryter mot den normativa personalbilden som företagen strävar efter att göra mer jämställd, icke-diskriminerande och tillgänglig för alla. Representanterna informerar också eleverna om vikten av att ha en mångfald bland personalstyrkan och vilken effekt det har på företagets utveckling. Ett tillfälle för företagen att lyfta sitt arbetsgivarvarumärke, synliggöra möjliga karriärvägar samt skapa relation med både skolpersonal och elever. På detta sätt lär arbetsgivare känna sina potentiella framtida medarbetare.

Stötta arbetsgivare i deras arbete med employer branding genom att informera om vad den framtida arbetstagaren värderar högt i ett framtida jobb samt vad hen söker i en framtida arbetsgivare. Detta gör att oberoende storlek på företag så får alla möjlighet ta del av informationen för att jobba med att skapa ett attraktivt arbetsgivarvarumärke. Arbetsgivare kan använda sig av denna kompetens för att anpassa sina rekryteringar och enklare locka den framtida arbetskraften.

Skapa plattformar där näringslivet får möta skola och byta erfarenheter, kompetens samt möjligheten att skapa hållbara, långsiktiga relationer. Plattformarna ska vara öppna för alla att delta i och blir därmed icke-diskriminerande och tillgängliga.

Genom föreläsningar och möten, som är tillgängliga för alla skolor att ta del av, informera personal som studie-yrkesvägledare, lärare och rektorer om arbetsmarknadens kompetensbehov så att de i sin tur tar med sig denna kunskap i deras eget arbete med eleverna.

På engelska

Mid Sweden, counties of Jämtland and Västernorrland, have major challenges with skills supply based on a sparse geography, few matchable individuals on the labor market, a mismatch between skills and demand and a challenge to reach out with post-secondary school skills from the region's university to the entire sparse geography.

One of the biggest obstacles for companies is the supply of skills. The future workforce lacks the right knowledge of the demand on the labor market, in order to make informed study and career choices for their future, and it is required that all young people, regardless of background, gender, functional ability, have the same possibilities to make these choices.

More pupils and students need to be informed of the industries that exist in the region so that the outflow from the school system matches the demand on the labor market. To achieve this, a systematic and structural collaboration between schools and employers is necessary. There are challenges such as satisfying the labor market with vocational training skills, a reduced interest among young people in studying vocational training and a skewed distribution between women and men in the technology industry and healthcare industry. Both counties have a low transition rate to higher studies and there is continued discrimination in working life due to ethnic background, which affects how young people make their study choices.

These affects lead to a one-sided labor market with stereotyped occupational groups where individuals, depending on socio-economic background, ethnic background, different functional conditions or gender, do not have the same conditions to take part in the entire study and professional palette and contribute to the region's needs for skills. The primary target group is companies and the secondary target group is



organizations. Students, teachers and school counselors, and other school staff, will be tools to reach the goals, and a long-term effect is that individuals' position on the labor market is strengthened by giving them the tools to make well-thought study and career choices.

Project goals

Build long-term structures for collaboration between school and the labor market to meet the needs of companies and organizations in their continuous changing needs.

150 unique participating companies throughout the project period

Engage 20 unique organizations throughout the project period

120 signed contracts of competence throughout the project period

Give companies new knowledge of how to attract youths that will enter the labor market

75% of the participating companies shall experience that they have gained increased knowledge in attracting the future worker

Produce 3 reports "The key to the workforce of the future" throughout the project period

Give pupils and students, regardless of background, new knowledge through activities to encourage them to take conscious educational and professional choices that are aligned with the needs of companies and organizations.

Meet 18000 students in activities throughout the project period in the counties Jämtland/Härjedalen and Västernorrland

Method/approach

Be in close contact with companies and organizations and continuously inform us about what skill needs employers have and what they are looking for in a future employee. Through close cooperation and close relations with businesses, create an overall view of the labor market and its development and trends. Mapping industries and professions where the balance in workforce between men and women is uneven, accessibility is not possible for everyone or is in any way discriminatory for people with, for example, disabilities. This knowledge is then given to students in primary school, upper secondary school, and students at university. With this knowledge of the labor market, students can make better informed study and career choices for their future, which in the long run leads to a diverse labor market, minimized risk of choosing a path that leads to professions/industries in surplus and that the labor markets need for skills is met.

Arrange tailor-made company visits where employers can meet the future workforce. In these visits, we highlight representatives who break the normative personnel image that companies strive to make more equal, non-discriminatory, and accessible to all. An opportunity for the companies to strengthen their employer brand, make possible career paths visible and create a relationship with both school staff and students. In this way, employers get to know their potential future employees.

Support employers in their work with employer branding by informing them about what the future employee values highly in a future job and what they are looking for in a future employer. This means that regardless of the size of the company, everyone can partake in the information to then work on creating an attractive employer brand themselves. Employers can use this knowledge to adapt their recruitment and more easily attract the future workforce.



Create platforms, physically and digitally, where the companies can meet schools and exchange experiences and skills and form sustainable, long-term relationships. The platforms will be open for everyone to participate in and thus become non-discriminatory and accessible.

Through lectures and meetings, which are available for all schools to take part in, inform staff such as study-vocational counsellors, teachers and principals about the skills needs of the labor market so that they in turn take this knowledge with them in their own work with the students.

Ekonomi - Budget

Kostnader	12 226 756 kr
Budgeterad medfinansiering från projektet	57 %
Krav på medfinansiering från projekt	55 %

ESF-stöd

Kostnader socialfond	
Personal	24 712 224 kr
Kommer vara ute och träffa både företag som elever på grundskolan och gymnasiet	2 780 738 kr
Kommer vara ute och träffa både företag som elever på grundskolan och gymnasiet	2 780 738 kr
Kommer vara ute och träffa både företag som elever på grundskolan och gymnasiet	2 780 738 kr
Kommer vara ute och träffa både företag som elever på grundskolan och gymnasiet	2 780 738 kr
Kommer vara ute och träffa både företag som elever på grundskolan och gymnasiet	2 780 738 kr
Kommer vara ute och träffa både företag som elever på grundskolan och gymnasiet	2 780 738 kr
Håller ihop projektet, samordnar, rapporterar och följer upp projektmålen, ekonomi mm	3 415 347 kr
Rapporterar och sammanställer ekonomiska rapporter	3 340 348 kr
Jobbar med att sprida projektresultaten och aktiviteterna till intressenter	399 803 kr
Jobbar med att sprida projektresultaten och aktiviteterna till intressenter	436 149 kr
Jobbar med att sprida projektresultaten och aktiviteterna till intressenter	436 149 kr
Externa tjänster	2 820 000 kr
Franchiseavgift Competence. Metoden för dialog med elever på grundskolan och gymnasiet.	2 310 000 kr
Transport Branschaktiviteter exempelvis, bussresor, taxiresor	390 000 kr
Kostnad för forskar-, student och företagsambassadörer i samband med aktiviteter	120 000 kr
Resor och logi	750 000 kr
Hyrbil i samband med besök regionens skolor och företag	378 000 kr
Resor och Logi	372 000 kr
Utrustning och materiel och deltagarlokal	290 000 kr
Lokaler och fika/lunch i samband med branschaktiviteter och "Nyckeln till framtidens arbetskraft"	90 000 kr
Lokaler och fika/lunch i samband med	200 000 kr



Välkomstevent, Samarbetsavtal och Arbetsgivare på Campus	
Intäkter	0 kr
Ersättning / lön till deltagare	
Arbetslösa deltagare	
Deltagarersättning	0 kr
Offentlig medfinansiering	
Offentligt bidrag i annat än pengar	
Personal	0 kr
Externa tjänster	0 kr
Utrustning och materiel och deltagarlokalerna	0 kr
Resor och logi	0 kr
Övrig offentlig ersättning	
Projektägare - andel av kostnader	0 kr
Samverkanspart - andel av kostnader	0 kr
Kontant medfinansiering	15 670 468 kr
	104 998 kr
	90 871 kr
	148 837 kr
	225 919 kr
	76 670 kr
	168 836 kr
	180 579 kr
	946 588 kr
	360 070 kr
	272 245 kr
	288 079 kr
	1 455 407 kr
	265 873 kr
	96 860 kr
	675 000 kr



3 403 513 kr

6 910 123 kr

Privat medfinansiering

Privata bidrag i annat än pengar

Personal	0 kr
Externa tjänster	0 kr
Resor och logi	0 kr
Utrustning, materiel och deltagarlokal	0 kr

Övrig Privat medfinansiering

Projektägare - andel av kostnader	0 kr
Samverkanspart - andel av kostnader	0 kr
Kontant medfinansiering	675 000 kr

675 000 kr





Kommunstyrelseförvaltningen

Petra Werner, 0611-34 85 30
petra.werner@harnosand.se

Kommunstyrelsen

Dataskyddsbud

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta
att utse Henrik Bjerneld som dataskyddsbud för kommunstyrelsen.

Beskrivning av ärendet

Enligt artikel 37 i dataskyddsförordningen ska alla offentliga myndigheter såsom kommuner och regioner utse ett dataskyddsbud. Det innebär att kommunstyrelsen och varje nämnd ska utse ett dataskyddsbud. Varje nämnd och styrelse är personuppgiftsansvariga.

Ett dataskyddsbuds uppgift är att informera och ge råd till personuppgiftsansvariga organisationen kring vilka skyldigheter som gäller enligt dataskyddsförordningen. Ombudet ska även bevaka att reglerna följs samt fungera som kontaktperson för Integritetsskyddsmyndigheten. Anmälan till tillsynsmyndigheten av dataskyddsbudet enligt artikel 37.7 i dataskyddsförordningen ska göras så snart det är möjligt för kommunstyrelse och nämnder.

I kommunstyrelsens organisation har en dataskyddssamordnare till uppgift att stödja dataskyddsbudet, samt ansvara för register över behandlingar av personuppgifter med mera. Samordnare för kommunstyrelseförvaltningen är kommunsekreteraren.

Socialt perspektiv

Beslutet bedöms inte påverka detta perspektiv

Ekologiskt perspektiv

Beslutet bedöms inte påverka detta perspektiv

Ekonomiskt och juridiskt perspektiv

Härnösands kommun

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunstyrelseförvaltningen

Datum
2022-10-12

Dnr
KS/2022-000400

Beslutet tillser att kommunstyrelsen uppfyller dataskyddsförordningens artikel 37.

Petra Werner
Chef Kanslienheten



Kommunstyrelseförvaltningen
Jeanette George, 0611 34 80 16
jeanette.george@harnosand.se

Kommunfullmäktige

Redovisning av obesvarade motioner

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

att lägga redovisningen av obesvarade motioner 2022 till handlingarna.

Beskrivning av ärendet

Kommunstyrelsen ska enligt kommunfullmäktiges arbetsordning årligen på fullmäktiges oktobersammanträde följa upp motioner där handläggning pågår och svar ännu inte lämnats. På grund av valet 2022 har man blivit tvungen att senarelägga ärendet till november 2022. Fullmäktige har enligt kommunallagen möjlighet att avskryva motioner som inte beretts klart inom ett år.

Socialt perspektiv

Uppföljningen av obesvarade motioner stärker den demokratiska processen och bidrar till en rättssäker ärendehantering så att inlämnade förslag får ett svar och inte ligger för länge. Detta är ännu viktigare nu när kommunen för tillfället inte har någon kanal in direkt från medborgarna.

Ekologiskt perspektiv

Ingen påverkan ur ett ekologiskt perspektiv.

Ekonomiskt och juridiskt perspektiv

Kommunallagen förutsätter att fullmäktige följer upp och hanterar motioner som inte kan beredas färdigt inom ett år. Kommunstyrelsen har det samlade ansvaret för avrapportering och uppföljning sker i en årlig rapport som enligt fullmäktiges arbetsordning presenteras i oktober.

Beslutsunderlag

Bilaga – Redovisning av obesvarade motioner

Petra Werner
Kanslichef

Jeanette George
Kommunsekreterare

Redovisning obesvarade motioner

2022-11-01

Motion	Inlämnare	Inkom	Status	Dnr
Motion – Språkkrav inom socialförvaltningen	Sverigedemokraterna	2022-04-25	Remitterad till socialnämnden för yttrande	KS 2022-210



Kommunstyrelseförvaltningen
Petra Werner, 0611-34 85 30
petra.werner@harnosand.se

Kommunstyrelsen

Julklapp till medarbetare

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår kommunstyrelsen

att dela ut presentkort från HÄR till månadsanställda samt timanställda som arbetat minst 40 procent av heltid under perioden augusti - oktober 2021 i Härnösands kommun till ett värde av 500 kr/person, samt

att kostnaden om 1,3 mnkr belastar kommunstyrelsens budget.

Beskrivning av ärendet

Det är många i kommunorganisationen som arbetat hårt under lång tid. Effekterna av pandemin har fortsatt att medföra konsekvenser för verksamheterna och kompetensförsörjningen under 2022

För att visa uppskattning till våra medarbetare för alla insatser som görs i kommunens verksamheter föreslås att kommunen delar ut en julgåva i form av ett presentkort till alla månadsanställda samt timanställda som arbetat minst 40 % av heltid under perioden augusti - oktober 2021.

Syftet är också att uppmuntra till att handla lokalt i Härnösand och på så vis bidra till den lokala handeln som påverkas inte bara av pandemins konsekvenser utan också av en stigande inflation.

Genom denna insats stöttar kommunen lokala handlare och krögare.

Inför julen 2020 och 2021 delades också presentkort ut till kommunens anställda.

Medarbetaren får ett presentkort hos HÄR Handel och Möte till värde av 500 kr att använda för att handla hos anslutna butiker och restauranger i Härnösand. I princip alla handlare i Härnösands centrum är anslutna till HÄR. I oktober 2022 var 47 butiker och restauranger anslutna.

Presentkortet delas ut till alla som har en tillsvidareanställning eller en månadsanställning samt timanställda som arbetat minst 40 % av heltid under augusti - oktober. Kommunens kostnader beräknas till 1,3 mnkr.

HÄR Handel och Möten AB är en näringsdriven organisation som har till syfte att verka för handelns utveckling i Härnösand och därigenom arbeta

för medlemsföretagens intressen. HÄR arbetar med aktiviteter, presentkort och marknadsföring. Härnösands kommun stöttar årligen HÄR med ett driftsbidrag för att de ska kunna driva sin verksamhet.

Presentkortet ges ut i samarbete med Mastercard och är i princip ett förbetalt Mastercard-kort. Det är Mastercards nätverk och säkerhetsstandard som används. Kortet gäller i anslutna butiker/företag i Härnösand.

Under 2021 har skatteverket höjt summan för skattefria gåvor från arbetsgivare vilket medför att presentkortet är skattefritt.

Socialt perspektiv

Beslutet bedöms inte påverka perspektivet.

Ekologiskt perspektiv

Beslutet bedöms inte påverka perspektivet.

Ekonomiskt och juridiskt perspektiv

De insatser som gjordes av Härnösands kommun under 2020 fick tydliga positiva effekter. Generellt kan man räkna med att 1 kr presentkort genererar 1,40 kr i handeln, då man oftast handlar för mer än vad presentkortet är värt.

Anna Bostedt
Chef ekonomi och kansliavdelningen

Redovisning av kommunstyrelsens uppdragsbeslut t o m 2022-11-01 KS 2022-4

Kommunstyrelseförvaltningen

Uppdraget	KS- beslut, datum samt §	Ansvarig för ärendet	Kommentarer	Pågående / Avslutat
Uppföljning revisionsgranskning om investeringsprocessen att uppdra åt kommundirektören att se över budget- och uppföljningsprocessen	2018- 09-04 § 148	Kommundirektören	Ingår i projekt "Styrleden".	Pågår. 2021 års budgetprocess blev en "göra och samtidigt lära process" – starkt påverkad av pandemin. Ambitionen är att 2022 års budgetprocess sedan är grunden för årshjulet även kommande år. Ett årshjul samt en schematisk bild över såväl budgetprocessen som kommunens styrmödel beräknas kunna presenteras för KS innan sommaren 2022. KLG har nu lämnat över sitt gemensamma arbete till den politiska ledningen för fortsatt dialog och beslut i KF i juni. Ambitionen är att före årsskiftet 22/23 återkomma till KS med ett nedtecknat förslag på budget- och uppföljningsprocessen framgent och därmed avslutas detta uppdrag. KLG har jobbat mycket med frågan under oktober – men kommer att behöva ytterligare tid för att kunna lägga fram ett förslag som är tillräckligt bra, enkelt att förstå och som har en röd tråd från den politiska visionen hela vägen ut till våra verksamheter och medarbetare. Kanske behövs ytterligare lite tid...
Planprogram Skeppsbron att uppdra till kommundirektören att upprätta planprogram för området Silviabron- Skeppsbron-Sälsten.	2020- 09-08 § 120	Kommundirektör		Pågår Planprogram skeppsbron har varit vilande en period under 2022. Alla dialoger är färdiga och nästa steg är gestaltungsforstag inför ett antagande av programmet. Två välbesökta workshops (ca 100 Härnösandsbor deltog) kring Skeppsbron och dess gestaltning genomfördes under oktober. Mängder av idéer kläcktes och under 2023 kommer några koncept att provas – men just nu pågår sammanställning och därefter sker också återkoppling till alla som medverkade.
God och nära vård Västernorrland att uppdra till kommundirektör, Lars	KF 2020- 02-22 § 8			Pågår. Härnösands kommun har genomfört en "Open Space" den 15/9-2021 där även Region Västernorrland deltog. Projektledare finns anställd sedan våren 2021. Hastigheten i utvecklingsarbetet har på tagligt påverkats av

<p>Liljedahl, att slutligt fastställa och underteckna programdirektivet för Härnösands kommuns räkning</p>				<p>pandemin. Under våren kommer bland annat ett "projekt teamarbete vid hemgång" att genomföras. Under hösten planeras utvecklingsarbeten kring</p> <ul style="list-style-type: none"> a) rehabiliterande förhållningssätt, b) biståndshandläggning c) vårdplanering/överslagrapportering mellan huvudmännen <p>En läns-gemensam workshop genomfördes 26/10 och länets kommundirektörer/regiondirektör diskuterar frågan under SKR's ledning under senhösten. Ett annat angeläget område som väckts är möjligheten att påverka för bland annat vårt eget Tillgänglighetsråd. Eftersom det är ett läns-gemensamt projekt så behöver patient/medborgarmedverkan ske på ett likartat/samordnat sätt i hela länet. Ytterligare expertstöd från nationell nivå är också möjligt som fortsättning på utvecklingsarbetet.</p>
<p>Kommunstyrelsens uppsiktsplikt – verksamhetsrapport skollnämnd 2021 att ge kommundirektören i uppdrag att initiera och samordna en utredning för att tydliggöra ansvaret för det kommunala skolväsendet i kommunen och hur skollnämndens systematiska kvalitetsarbete kan utgöra ett kunskapsunderlag inför kommande budgetprocesser</p>	<p>KS 2021-04-07 § 66</p>			<p>Pågående. Skollnämndens Systematiska kvalitetsarbete (SKA-arbete) har varit en viktig utgångspunkt i de planeringsförutsättningar som KLG föreslog KS i mars. Arbetet med tydliggöra ansvaret för den kommunala skolväsendet i kommunen kommer att påbörjas på allvar under sommaren där målbilden är att ett tjänsteförslag till beslut är klart innan årsskiftet 2022/2023. Under hösten 2022 genomför kanslienheten en mindre utredning inkluderat att också titta på andra kommuner när det gäller ansvarsfrågan för det kommunala skolväsendet.</p>
<p>Kommunstyrelsens Uppsiktsplikt 2021 - verksamhetsrapport socialnämnden att uppdraga till kommundirektören att återkomma med förslag på revidering av riktlinje för uppföljning av privata utförare</p>	<p>KS 2021-06-01 § 119</p>			<p>Pågående. Målbild: Förslag på riktlinje presenteras vid decembersammanträdet 2022. Kanslienheten utreder frågan under hösten.</p>

<p>Kommunstyrelsens uppsiktsplikt 2021 att kommundirektören, inför formerandet av ett nytt målprogram för kommunen, ges i uppdrag att tillsammans med kommunens bolag undersöka förutsättningarna för ett införande av ett målprogram för koncernen som helhet, för att synliggöra på vilket sätt bolagens egna mål kan bidra till kommunens övergripande mål</p>	<p>KS 2021-11-02 § 193</p>	<p>Kommundirektör</p>		<p>Pågår Arbetet kommer att påbörjas under andra halvan av december med målbilden att Årsplan 2023 ska innehålla ett målprogram för koncernen som helhet. Vid koncernledningsmötet i mars 2022 diskuterades hela koncernens möjligheter att bidra till att nå kommunens mål – och i synnerhet målområde 1 – med resultatuppdraget: "Härnösand ska vara en bra plats att leva och bo på." Jobbet med att synliggöra på vilket sätt bolagens egna mål kan bidra till kommunens övergripande mål behöver dock fortsätta under 2023 – med ambitionen att även bolagens mål kan bidra till kommunens övergripande mål under 2024. Årets 3:e (av fyra) koncernledningsträff genomfördes i slutet av september där vi fortsatte det gemensamma arbetet för att utveckla platsen Härnösand – för såväl invånare och besökare. Kraftsamlingen den 25/10 inför Torsbodaetableringen inkluderade givetvis även våra bolag och den etableringen skulle kunna bli ett konkret område att gemensamt fokusera på inför 2024.</p>
<p>Hyesavtal nytt vård- och omsorgsboende inom fastighet Saltvik 2:35 att uppdra till kommundirektören att teckna avtal inom givna förutsättningar, att uppdra till kommundirektören att återkomma till kommunstyrelsen om förutsättningarna förändras, att undertecknat avtal ska delges kommunstyrelsen</p>	<p>KS 2021-11-02 § 195</p>	<p>Kommundirektör</p>		<p>Pågår I och med Kommunfullmäktiges beslut den 22/11 kan Härnösands Hus nu handla upp byggnationen av Sol-boendet. = Tilldelningsbeslut avseende entreprenaden har lämnats till Jasab. Avtal beräknas skrivas under april månad. Bygglövsprocessen pågår helt enligt plan. Inflyttning oktober 2023. Utifrån det förändrade geopolitiska läget så kommer även möjligheten att inrymma nödvatten och reservkraft i Sol-boendet att övervägas. Arbetet flyter på enligt tidplan och när detta skrivs har byggnaden vädersäkrats (antingen med permanent eller temporärt tak).</p>
<p>Hyesavtal och tilldelning av investeringsmedel - ny idrottshall inom fastighet Fastlandet 2:24 samt Myrans naturgräsområde att uppdra till kommundirektören att teckna avtal inom givna förutsättningar, att uppdra till kommundirektören att återkomma till kommunstyrelsen om</p>	<p>KS 2021-11-02 § 197</p>	<p>Kommundirektör</p>		<p>Pågår I och med Kommunfullmäktiges beslut den 22/11 kan Härnösands Hus nu handla upp byggnationen av den nya idrottshallen. Bygglövsprocessen pågår. Förfrågningsunderlag har skickats ut, men inga anbud kom in. Omtag behöver göras avseende förändrad form för upphandling alternativt avvakta utvecklingen vad gäller tillgång och pris på byggvaror och gå ut med ny förfrågan när läget stabiliserats. Ambitionen är att Härnösands Hus genomför en så kallad "partneringupphandling" så snart som möjligt denna höst. Ett uppstarts-/omstartsmöte har genomförts där vi nu kommer att allokera</p>

förutsättningarna förändras, att undertecknat avtal ska delges kommunstyrelsen				resurser från såväl samhällsnämnden som kommunstyrelsen för att jobba fram ett förfrågningsunderlag. Utifrån det förändrade geopolitiska läget så kommer även möjligheten att inrymma nödvatten och reservkraft i Sol-boendet att övervägas.
KS uppsiktsplikt 2021 att kommundirektören ges i uppdrag att påbörja en dialog mellan bolaget (Technichus) och kommunstyrelsen för att utreda hur en fördjupad samverkan skulle kunna utformas.	KS 2021-11-30 § 211 (dnr 2020-513)			Pågår Just nu är samverkani huvudsak inriktad på IT-verksamheten där samverkansformerna ska hitta en ändamålsenlig form direkt efter sommaren 2022.
Hyresavtal tvätteri Palmen 6 Kommunstyrelsen beslutar att godkänna hyresavtal avseende lokaler för kommunalt tvätteri, inom fastighet Palmen 6, samt att uppdra till kommundirektören att teckna bilagt hyresavtal avseende lokaler för kommunalt tvätteri till en total årshyra om 520 300 kronor.	KS 2021-11-30 § 219 (dnr 2021-449)			Pågår Hyresavtalet är tecknat. Detaljplan för området behöver revideras. Fram till dess att den nya detaljplanen vunnit laga kraft så kommer tvätten att bedrivas i temporära lokaler på Ugglan och Härnögården. En särskild redovisning av händelseutvecklingen och nuvarande status presenteras vid dagens KS (3/5) Arbete pågår för att hålla högsta möjliga fart i detaljplanearbetet. Allt med ambitionen att den temporära lokallösningen ska bli så kortvarig som möjligt. Vid KS-sammanträdet 1/11 meddelas om detaljplanen vunnit laga kraft.
Behov av nytt särskilt boende Kommunstyrelsen beslutar att uppdra till kommundirektören att fråga AB Härnösandshus inhämta förslag på hyresavtal omfattande förhyrning av de nya verksamhetslokaler som fastställts enligt socialnämndens beslut per 2021-06-17, § 82.	KS 2021-02-08 § 26 (dnr 2022-45)			Pågår Arbetet med lokalprogram pågår ambitionen är att kunna göra en upphandling kring årsskiftet med byggstart våren 2023 och färdigställande hösten 2024. Lokalgruppen har hittat en plats inom Gerestaområdet som verksamheten förordar. Detaljplanen gäller för allmänt ändamål vilket stämmer med att bygga äldreboende men planen tillåter endast en våning och vi behöver bygga 3 - 4 våningar. Detta medför att detaljplanen behöver förändras. PEX-gruppen har diskuterat frågan vid senaste sammanträdet. En politisk referensgrupp bildas under hösten med ordförande och andre vice ordförande från KS, Samhälls- och Socialnämnd samt Härnösands Hus styrelse. Referensgruppen ska följa arbetet och bidra i viktiga vägvalsfrågor – precis som under arbetet med ny sporthall.
Kommunstyrelsens uppsiktsplikt 2022 – Verksamhetsrapport arbetslivsnämnden att uppdra till kommundirektören att genomföra en översyn	2022-03-01 § 38	Kommundirektör		KLAR En lokal överenskommelse (LÖK) är nu tecknad mellan AF och Härnösands kommun. I den utfäster bägge parter löften om att utveckla arbetet med bland

och dialog runt hur kommunens arbete med arbetslöshetsfrågor på förvaltningsnivå kan utvecklas och effektiviseras.				annat ett än mer aktivt och frekvent användande av det arbetsmarknadspolitiska stödet. I LÖK:en framgår också att kommundirektör och förvaltningschef för arbetslivsförvaltningen ska träffa Arbetsförmedlingens lokala chef minst två gånger per år för att säkerställa att det gemensamma arbetet fungerar tillfredsställande. Därmed finns nu en bra struktur för hur (sam)arbetet ska fungera på såväl strategisk som operativ nivå
Arbete med platsvarumärke att uppdra till kommundirektören att påbörja arbetet med platsvarumärket för Härnösands kommun, samt att kommundirektören delrapporterar arbetet till kommunstyrelsen i maj 2022.	2022-03-01 § 42	Kommundirektör		Pågår Vid senaste koncernledningsmötet va d platsvarumärket en av huvudpunkterna. En projektplan för det fortsatta arbete är framtagen och under juni så bjöds nyckelpersoner från näringsliv, föreningsliv, kulturliv, myndigheter, akademi och civilsamhälle in till tre "workshops" för att fortsätta arbetet med att "mejsla fram Härnösands platsvarumärke". Arbetet beräknas vara klart i oktober/november 2022 och Koncernledningsgruppen fick en första presentation av arbetet i slutet av september. Nästa arbetsmöte som tar sikte på implementeringen är inplanerat i början av december
Samverkansplan Torsboda industripark att ställa sig bakom förslaget att Härnösands kommun blir en mer aktiv part i arbetet med industrisatsningen i Torsboda, att uppdra till kommundirektören att ta fram ett förslag på ett avtal, att uppdra till kommundirektören att säkerställa finansiering om 1 050 tkr för 2022 samt att delegera till kommunstyrelsens ordförande att underteckna avtalet.	2022-03-01 § 48	Kommundirektör		Pågår En arbetsgrupp är formerad. Ett avtal är nu tecknat mellan parterna. Arbetet sker i nära och tät samverkan mellan Timrå, Sundsvall och Härnösand – där respektive kommuns Tillväxtchef/Näringslivschef ingår. KSO och kommundirektör/kommunchef i respektive kommun utgör styrgrupp. Ett flertal intressenter har visat intresse för att etablera sig på Torsboda industripark. Arbetet är just nu inne i en intensiv fas. Ett mycket välbesökt seminarium för nyckelpersoner – både förtroendevalda och tjänstepersoner - genomfördes den 25/10. Frågan är inte om – utan när etableringen kommer att ske.
Kommunstyrelsens uppsiktsplikt 2022 –	KS 2022-	Kommundirektör		Pågår Kommer att pågå under hela 2022.

<p>verksamhetsrapport skolnämnden att uppdra till kommundirektören att genomföra en översyn och dialog runt hur kommunens arbete med arbetslöshetsfrågor på förvaltningsnivå kan utvecklas och effektiviseras</p>	<p>04-05 § 56 (dnr 2021-447)</p>			
<p>Ansökan om verksamhetsbidrag 2023 – Kvinnojouren att uppdra till kommundirektören att i dialog med Föreningen Kvinnogemenskap Härnösands kvinno- och tjejjour, se över alternativ som bidrar till en mer långsiktig lösning för föreningens verksamheter,</p>	<p>KS 2022-09-06 § 135 Dnr 2022-306</p>	Kommundirektör		<p>Pågår Arbetet bedöms vara klart senast till årsskiftet 2022/23.</p>
<p>Reglemente överförmyndarnämnden att uppdra till kommundirektören att införliva överförmyndarnämndens reglemente i gemensamma reglementet för kommunstyrelse och nämnder i Härnösands kommun</p>	<p>KS 2022-09-06 § 137 Dnr 2022-336</p>	Kommundirektör		<p>Pågår Arbetet bedöms vara klart senast till årsskiftet 2022/23.</p>