



**DIN TUR**



# Årsredovisning 2019

Dnr 20/00009

<b>1. Fem år i sammandrag</b>	<b>3</b>
<b>2. Ordföranden har ordet</b>	<b>4</b>
<b>3. Vårt uppdrag</b>	<b>6</b>
<b>4. Beslutat i förbundsdirektionen</b>	<b>7</b>
<b>5. Året som gått</b>	<b>11</b>
<b>6. Förvaltningsberättelse</b>	<b>13</b>
6.1 Omvärldsanalys och förväntad utveckling	14
6.2 Medarbetare	16
6.3 God ekonomisk hushållning	18
6.4 Vision och mål	19
Delmål 1	20
Delmål 2	24
Delmål 3	25
Delmål 4	26
Delmål 5	27
Delmål 6	28
Delmål 7	31
Delmål 8	32
Delmål 9	33
Delmål 10	34
6.5 Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	35
<b>7. Ekonomisk analys</b>	<b>37</b>
7.1 Årets resultat	38
7.2 Prognosavvikelse	64
7.3 Sammanställd redovisning	81
<b>8. Ekonomiska rapporter</b>	<b>83</b>
8.1 Noter	87
8.2 Ekonomisk ordlista	93

# Fem år i sammmandrag

<b>Ekonomisk information (mnkr)</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>KOSTNADER</b>					
Allmän kollektivtrafik					
• landsbygdstrafik	-264,8	-259,8	-245,6	-233,6	-227,2
• tätortstrafik	-199,1	-191,3	-175,5	-163,3	-161,8
• tågtrafik	-57,4	-49,1	-45,5	-39,8	-31,6
Särskild persontrafik inkl miljöpremie	-114,7	-110,4	-108,2	-104,3	-107,5
Administrativa kostnader	-60,1	-56,8	-52,4	-49,5	-46,7
Stationsavgifter	-1,4	-2,4	-1,8	-1,8	-1,8
Avskrivning bussar	-1,3	-2,9	-2,9	-2,9	-2,9
Avskrivning biljettmaskiner	-0,2	-0,2	-0,7	-5,0	-5,0
Övriga avskrivningar	-1,1	-1,0	-0,4	-0,2	-0,1
Övriga kostnader	-	1,0	-	-0,1	0
<b>Totala kostnader</b>	<b>-700,1</b>	<b>-674,9</b>	<b>-633,0</b>	<b>-600,5</b>	<b>-584,6</b>
<b>INTÄKTER</b>					
Allmän kollektivtrafik					
• biljettförsäljning	101,9	105,9	105,9	105,6	106,5
• skolkort	17,7	19,8	24,3	27,0	29,8
Övriga intäkter	15,7	16,9	9,5	10,0	12,0
<b>Totala intäkter</b>	<b>135,3</b>	<b>142,6</b>	<b>145,0</b>	<b>142,9</b>	<b>148,3</b>
Jämförelsestörande poster	0,0	0,9	8,1	0,3	
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-564,8</b>	<b>-531,4</b>	<b>-488,5</b>	<b>-457,6</b>	<b>-436,4</b>
<b>Kommunala biljettsubventioner</b>	<b>181,1</b>	<b>143,6</b>	<b>89,2</b>	<b>76,8</b>	-
<b>Medlemsbidrag</b>	<b>383,6</b>	<b>386,1</b>	<b>396,0</b>	<b>382,0</b>	<b>436,6</b>
Finansiella poster	0,1	1,7	0,0	0,0	0,0
<b>Resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>
<b>Produktionsinformation</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>PRODUKTIONSKILOMETER</b> (exkl särskild persontrafik)					
Landsbygdstrafik	8 438 432	8 531 713	8 516 599	8 526 550	8 514 078
Tätortstrafik	4 768 954	4 701 354	4 662 361	4 704 801	4 655 796
<b>Totala produktionskilometer</b>	<b>13 207 385</b>	<b>13 233 067</b>	<b>13 178 960<sup>1</sup></b>	<b>13 231 351</b>	<b>13 169 874</b>
<b>BRUTTOKOSTNAD KR/KM<sup>2</sup></b>					
Landsbygdstrafik	-31,38	-30,45	-28,84	-27,51	-26,69
Tätortstrafik	-41,75	-40,69	-37,64	-34,75	-34,75
<b>Total bruttokostnad/km</b>	<b>-35,12</b>	<b>-34,09</b>	<b>-31,95</b>	<b>-30,09</b>	<b>-29,54</b>
Förändring i %	3%	7%	6%	2%	6%
<b>Skattesubventionsgrad</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Skattesubvention <sup>3</sup>	79%	78%	77%	75%	74%

<sup>1</sup> Antal produktionskilometer justeras med nya siffror för 2017.

<sup>2</sup> Bruttokostnaden/km beräknas som trafik kostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för resp landsbygd och tätort.

<sup>3</sup> Skattesubventionen beräknas som landsbygds- och tätortstrafikens nettokostnader (kostnader för landsbygds- och tätortstrafiken minus biljettintäkter) i förhållande till kostnader för landsbygds- och tätortstrafik.

# Ordförande har ordet

Förbundsdirektionen har under året fortsatt arbetet utifrån Trafikförsörjningsprogrammet som antogs 2018. Programmet anger hur kollektivtrafiken ska bidra till regionens utveckling samt ge myndigheten förutsättningar till förbättrad målstyrning och utformning av resurseffektiv kollektivtrafik.

De övergripande målen anger önskat läge för den regionala kollektivtrafiken 2030:

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

Det viktiga arbetet med att realisera trafikförsörjningsprogrammets ambitioner ska nu genomföras. Stort fokus kommer att läggas på att utveckla resenärernas upplevelse av länets kollektivtrafik.

Den översyn som inleddes 2016 av kommunalförbundets organisation och finansiering har fortsatt med ett antal styrgruppsmöten under 2019. Ambitionen är att i närtid kunna presentera ett förslag till framtida organisation som kan accepteras av samtliga medlemmar.

Det viktiga norrlandssamarbetet som bedrivs av våra fyra regioner i norr har fortsatt under 2019. Under året har arbetet med en ny biljettmodulösning intensifierats och en arbetsgrupp med representanter från alla regioner jobbar aktivt med

frågan. Den lösning regionerna kommer att gå emot är en biljett- och betallösning enligt BOB-standard. Under 2019 avslutade förbundsdirektör Camilla Fahlander sin anställning och en ny förbundsdirektör/förändringsledare – Charlotta Hellhoff – anställdes.

Förbundsdirektionen har under hösten fattat beslut om att genomlys organisationen med fokus på kompetens och medlemmarnas behov och önskemål. Förslag till förändringar när det gäller organisation kommer förbundsdirektören att presentera under Q1 2020.

Under 2019 beslutade förbundsdirektionen att frångå sin tidigare styrmodell (Långtidsplan) och istället arbeta för att införa en Mål- och Resursplan (MRP). MRP har en budgetdel som beslutas vartannat år och vartannat år görs en teknisk omräkning. Målet med MRP är att få en tydligare politisk ledning och styrning samt prioritering inom myndighetens budget. Den första MRP kommer att gå upp för beslut i förbundsdirektionen i juni 2020.

Under 2019 bildades en arbetsgrupp ur förbundsdirektionen vars mål är att presentera ett förslag till ny inriktning för subventioner och kort. I dagsläget har regionen ett mycket spretigt kort- och subventions-system som skulle tjäna på att förenklas. Ambitio-



nen är att gruppen kan presentera ett förslag för förbundsdirektionen under Q1 2020.

Under året har samverkan skett inom en rad områden och med flertalet av våra medlemmar. Genom projektet Koll2020 genomfördes en studieresa till Göteborg där politiker och tjänstemän fick en chans att se möjligheterna med framtidens fordon samt en genomgång i hur man i Region Västra Götaland valt att bygga upp sin kollektivtrafik. I länet genomfördes i Koll2020 på försök en trafik i Höga Kusten-området med fokus på kust och besöksnäring. Trafiken blev uppskattad och en ambition finns om att kunna köra trafiken även kommande sommar.

Medlemmarnas allt tuffare ekonomiska situation har medfört att ett antal medlemmar aviserat behov av att se över sin trafik, alternativt avskaffa subventionerade produkter. Det arbetet kommer att intensifieras under 2020. Arbetet med justering i trafik eller avveckling av subventioner är personalkrävande och en tydlig samverkan mellan medlemmar och kontoret i Kramfors kommer att krävas för att alla medlemmar ska kunna få effekt och nytta av sina beslutade förändringar

Jag ser fram emot att leda förbundsdirektionens arbete under kommande verksamhetsår. Med förenade krafter ser jag fram emot att påbörja bygget av framtidens kollektivtrafik.

**Per Vahlberg**  
Ordförande



# Vårt uppdrag

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

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

Vi leds av en förbundsdirektion som består av 9 ordinarie ledamöter. Förbundsdirektionen fastställer vision och mål för verksamheten och beslutar om budget. Förbundsdirektionen beslutar också om allmän trafikplikt inom länet.

Förbundsdirektionen ansvarar även för att:

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

I dialog med våra medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig långtidsplan. Förbundsdirektionen fattade beslut om budget för år 2019 med långtidsplanens första år som grund. Inför arbetet med budget 2021 har förbundsdirektionen beslutat att planeringsmodellen ska ersättas med en Mål- och resursplan (MRP).

Den upphandlade samhällsfinansierade busstrafiken och särskilda persontrafiken i Västernorrland kommuniceras ut mot våra resenärer under varumärket Din Tur.

Vi äger Bussgods Västernorrland AB och är också delägare av Norrtåg AB och AB Transitio samt Samtrafiken i Sverige AB. Vilande bolag är Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB). Samtrans AB likviderades i december 2019.

# Beslutat i förbundsdirektionen

Under 2019 har förbundsdirektionen genomfört åtta sammanträden: den 11 januari, 22 mars, 10 maj, 18 juni, 20 september, 27 september, 25 oktober samt den 13 december. Här redovisas ett urval av beslut som fattats under året.

## § 10. Arvodesregler för förtroendevalda 2019-2022

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

## § 34. Internkontroll 2018

- att godkänna rapport av internkontroll 2018 på hur myndighetens förvaltningsverksamhet är uppbyggd, genomgång policy och instruktioner, och vilka driftsavtal som löper för myndighetens verksamhetssystem och applikationer,
- att godkänna rapport av internkontroll 2018 av hur myndigheten följer upprättade riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner, direktupphandling och upphandling enligt LOU samt LUF.

## § 37. Extrainsatt direktionssammanträde för stämmoinstruktioner

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

## § 38. Långtidsplan 2020-2022

- att fastställa Långtidsplan 2020-2022 som grund för budgetdialoger,
- att föreslagna åtgärder i Långtidsplan 2020-2022 förverkligas under förutsättning att kommunalförbundets medlemmar tillskjuter de medel som behövs,
- att resultatet av budgetdialogerna återredovisas till förbundsdirektionen i juni 2019,

- att se över Långtidsplan som styrande dokument,
- att inrätta en arbetsgrupp som gör översynen av den långsiktiga planeringsprocessen för att förverkliga målen i Trafikförsörjningsprogrammet,
- att utse Per Wahlberg (M), Malin Svanholm (S), Hans Forsberg (C) och Jan Filipsson (S) med Per Wahlberg som sammankallande till styrgrupp för översynen samt
- att återrapportera arbetsläget för översynen till förbundsdirektionens sammanträde 18 juni.

## § 40. Reviderad delegationsordning

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

## § 42. Reviderad Bolagspolicy

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

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

- att godkänna förslaget till ny bolagsordning samt,
- att beslutet direktjusteras.

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

- att godkänna förslaget till ny bolagsordning samt
- att beslutet direktjusteras.

### § 59. Val av stämooombud Svensk Kollektivtrafik

- att utse Per Wahlberg till stämooombud för Svensk Kollektivtrafiks stämma.

### § 60. Politisk dialog angående kommunala subventioner

- att uppdra till förbundsdirektören att utreda en förändrad prissättning för kommunalt subventionerade produkter,
- att utredningens inriktning är att priset på den subventionerade produkten är den faktiska intäkten som fördelas inom kommunalförbundet samt
- att uppdraget återredovisas vid direktionmötet i juni.

### § 105. Återrapport kommunala subventioner

- att ordförande får i uppdrag att bilda en arbetsgrupp på fyra ledamöter ur förbunds som jobbar framåt med framtidens subventioner.

### § 114. Arbeta med ny Långtidsplan, ändring befintligt beslut

- att år två i långtidsplanen utgör grund för

budget 2021,

- att arbetet med en ersättning för långtidsplanen fortsätter, nu med myndighetens tjänstemän som stöd. Arbetsgruppen förordar ett dokument och arbetsmodell, Mål- och Resursplan. I en sådan plan blir det tydligt hur prioriteringar, mål och resurser politiskt har hanterats och beslutats,
- att ledningen för myndigheten får i uppdrag att påbörja arbetet med det nya styrdokumentet som en ersättning till Långtidsplan. I arbetet ska tjänstemän från övriga medlemmar involveras,
- att förbundsdirektionen inleder förberedande arbete inför revidering av förbundsordning i de delar som omfattar skrivningarna om Långtidsplan,
- att upphäva tidigare fattat beslut § 84 2019-05-10 att förbundsdirektionen beslutar att inte inleda arbetet med en ny långtidsplan,
- att upphäva tidigare fattat beslut § 84 2019-05-10 att arbetet med en ersättning för långtidsplanen tas fram. Arbetsgruppen förordar ett dokument och arbetsmodell, Mål och Resursplan. I en sådan plan blir det tydligt hur prioriteringar, mål och resurser politiskt har





hanterats och beslutats. Ledningen för myndigheten får i uppdrag att påbörja arbetet med det nya styrdokumentet. I arbetet ska tjänstemän från övriga medlemmar involveras.

### § 135. Trafikpliktsbeslut Linje 40

- att besluta om allmän trafikplikt mellan Östersund-Hammarstrand-Sollefteå-Örnsköldsvik,
- att trafikutbudet ska omfatta omkring 560 000 produktionskilometer,
- att trafiken ska bedrivas med buss på hela sträckan,
- att eventuella godstransporter sker i bussarnas undertrum och utan påverkan på avtalad produktion och tidtabell,
- att förbundsdirektören får i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal, samt
- att beslutet om allmän trafikplikt ska möjliggöra att vid behov löpande kunna göra anpassningar i utbudet med omkring 30% (+-).

### § 137. Utökad borgensåtagande för tågfordon

- att teckna avtal om övertagande av ansvar för spårfordon, ingå hyresavtal med AB Transitio samt överta borgensåtagande för Reginafordon

- nr 9051 motsvarande 50 miljoner kronor; samt
- att regionfullmäktiges beslut (den 25-26 april 2018, § 77), om att godkänna ett utökad borgensengagemang med ytterligare maximalt 100 miljoner kronor för anskaffande av maximalt sex tågset av typen X52 Regina från AB Transitio för Norrtåg AB:s räkning, därmed är in-tecknat.

### § 168. Teknisk uppräknig av budget 2021-2023

- att göra en teknisk uppräknig av kostnader och intäkter för åren 2021 – 2023 enligt förslaget.

### § 169. Ägardirektiv Bussgods

- att ge följande ägardirektiv (2) till ledamöterna i styrelsen för Bussgods i Västernorrland AB,
- att genomföra en värdering av Bussgods i Västernorrland AB,
- att vidta åtgärder så att en avveckling eller försäljning av Bussgods i Västernorrland AB är möjlig att genomföra senast 2020-12-31,
- att en avveckling eller försäljning av Bussgods i Västernorrland AB gäller under förutsättning att alla medlemmar i Kommunalförbundet





Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län meddelat att de godkänner det.

### § 172. Inriktningsbeslut om samverkan för framtidens biljett- och betalsystem i Norrland

- att ställa sig bakom visionen Sveriges mest välkommande kollektivtrafik för det gemensamma arbetet att skapa rätt förutsättningar för framtidens biljett- och betalsystem i Norrland,
- att uppdra till den verkställande organisationen att fortsätta arbete med att utveckla Framtidens biljett- och betalsystem tillsammans med parterna,
- att samarbete ska regleras i en överenskommelse om partnersamverkan.

### § 204. Genomförande av upphandling av särskild persontrafik inom Västernorrlands län för tiden juni 2021–juni 2025

- att uppdra till Förbundsdirektören att genomföra upphandling enligt Underlag för beslut om genomförande av upphandling av särskild persontrafik inom Västernorrlands län för tiden juni 2021 – juni 2025,
- att beslutet direktjusteras.

### § 205. Övertagande av handläggning av färdtjänst från Kramfors kommun

- att godkänna Kramfors kommuns överlåtelse av handläggning av färdtjänst till Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län,
- att uppdra till förbundsdirektören att teckna uppdragsavtal med Kramfors kommun.

### § 216. Beredningsgrupp

- att utse Per Wahlberg, Henrik Sendelbach, Malin Svanholm och Hans Forsberg till beredningsgrupp för förbundsdirektionen.

### § 217. Info/kommunikation

- att ge förbundsdirektören i uppdrag att omfördela medel i budget 2020 motsvarande 500 000 kr som tillförs information/kommunikationsområdet,
- att information/kommunikation får i uppdrag att involvera förbundsdirektionen i varumärkesstärkandet
- att genom direktupphandling upphandla erforderligt IT-stöd i form av mediebevakningstjänst samt plattform för hantering av sociala medier.
- att beslutet direktjusteras.



# Året som gått

- Från och med årsskiftet har förbundsdirektionen en ny organisation med nio ordinarie ledamöter (med ersättare från samma medlemkommun). I den nya organisationen har det tidigare arbetsutskottet ersatts med ett beredningsmöte inför kommande direktionsmöten. I december beslutade förbundsdirektionen att tillsätta en beredningsgrupp med ordförande och tre ledamöter ur förbundsdirektionen. Gruppens uppgift är att ta fram och bereda ärenden till förbundsdirektionens sammanträden.
- I februari drabbades Timrå och Sundsvall av blixthalka och all trafik fick ställas in. Händelsen gav anledning att ta fram tydligare rutiner för hur den här typen av trafikstörningar ska kommuniceras. När Örnsköldsvik drabbades av halka och inställd trafik några dagar senare hade informationen på skyltar, webb, app, tidningar och radio rätt nivå. Vi har tillsammans med Sundsvalls kommun, trafikföretag och Trafikverket tagit fram en prioriteringsplan i olika steg om vilka åtgärder som ska sättas in vid svåra trafikförhållanden.
- Det norrländska samarbetet för att skapa framtidens biljett- och betalssystem tog ytterligare steg genom att samtliga län beslutade att ställa sig bakom ett gemensamt inriktningsbeslut som grund för det fortsatta arbetet.
- I bokslutsarbetet 2017 upptäckte vi att intäkter från skolkorten låg betydligt lägre än föregående år. Vi startade en utredning med målet att skolorna skulle kunna faktureras under våren 2018. Det visade sig att felsökningen var betydligt mer omfattande än vad vi först trott. I slutet av 2018 var vi klara med felsökningen och kunde identifiera och åtgärda orsakerna bakom det. Kostnaderna är fördelade på berörda skolor under inledningen av 2019. Den försenade faktureringen skapar problem hos våra medlemmar. Därför har vi kommunicerat bakgrund, ekonomiska konsekvenser och åtgärder samt lämnat underlag och förslag på hur kostnaderna kan hanteras.
- Förbundsdirektionen fattade i maj beslut om att upphäva alla tidigare beslut som rörde fusion av de tre nordliga bussgodsbolagen. Styrelsen för Länstrafiken i Norrbotten AB beslutade också att Bussgods i Norrbotten skulle avvecklas under 2019. Västerbotten kommer att överta bussgodstrafiken i Norrbotten enligt överenskommelse mellan länen. Förbundsdirektionen har inlett en dialog med Västerbotten om en möjlig framtida lösning av godstransporter i Västernorrland.
- Förbundsdirektionen har under året beslutat om nya arbetsformer för planeringen av kollektivtrafiken i länet. Den tidigare långtidsplanen ska ersättas med en mål- och resursplan (MRP). MRP förväntas innebära en ökad tydlighet kring hur prioriteringar, mål och resurser har hanterats och beslutats politiskt.
- Förbundsdirektionen beslutade i december att upphandla särskild persontrafik inom Väster- norrlands län för tiden juni 2021 - juni 2025. Upphandlingen genomförs för de medlemmar som har lämnat besked om att de vill delta i vår upphandling.
- Arbetet inför den kommande upphandlingen av den linjelagda busstrafiken i länet har inletts under året med en utvärdering av nuvarande trafikavtal. Utvärderingen sker i samverkan med medlemmarnas tjänstemän och ska ligga till grund för beslut om myndigheten ska inleda förhandling om optionsår vid förbunds- direktionsens sammanträde i mars 2020.
- En central bedömningsfunktion för sjukresor har skapats på Din Tur kundcenter och fem sjukrehandläggare har rekryterats. Syftet är att patienterna ska få en mer jämlik bedömning, att beställningen av sjukresor ska underlättas, att personalresurser ska frigöras i vården och att kostnaderna för sjukresor ska minska.
- Vi har infört elektronisk fakturahantering. Vid årsskiftet hanterades alla leverantörsfakturer och kundfakturer elektroniskt. Det minskar vår handläggnings- och uppföljningstid och



förenklar våra rutiner.

- Under året har vi tagit fram en teknisk lösning som innebär att bussarnas position och beräknade ankomsttid kan presenteras på de digitala hållplattstavlorna. Förberedelser pågår för att kunna visa samma information i Din Turs app.
- Under året har vi bytt ut vår externa webbplats. Vi har nu ett tekniskt stabilt system med bättre möjligheter än tidigare att kommunicera med våra kunder. Det gäller inte minst information om trafikstörningar.





# Förvaltnings- berättelse



# Omvärldsanalys och förväntad utveckling

**Skatthöjningar väntas i flera regioner och kommuner i Sverige under 2020. Det visar SKR<sup>4</sup>:s Ekonomirapporten oktober 2019. Kommunerna arbetar med effektiviseringar och besparingar för att få ihop budget och plan för perioden 2020–2022.**

Redan 2019 är ett tufft år och ett nittiotal kommuner beräknas redovisa underskott. Dessutom menar 79% av de tillfrågade ekonomicheferna i SKR:s enkät att ekonomin kommer att vara ännu kärvare under 2020.

Förutom trycket från demografin måste kommunerna hantera effekterna av att staten drar ned på sina resurser på ett sätt som lägger över ansvaret på kommunerna. Till det kommer att Sverige under 2020 och 2021, enligt SKR:s bedömning, kommer att gå in i en mild lågkonjunktur. Det påverkar både kommunernas och regionernas ekonomi.

Även regionerna kommer att behöva genomföra stora effektiviseringar. Regionerna har fortsatt svaga resultat. Ett dilemma för regionerna är att kostnaderna för hälso- och sjukvård fortsätter att öka i snabb takt.

SKR räknar med en genomsnittlig skatthöjning på 13 öre, varav 8 öre i regionerna år 2020. Trots skatthöjning kommer kommuner och regioner att sakna 43 miljarder kronor år 2023 om staten inte tillför mer resurser än det som ligger i budgetpropositionen.

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader steg under tioårsperioden 2006–2016 i genomsnitt med 5,4% per år i löpande priser. Utbudet av regional kollektivtrafik har ökat med ett par procent per år, men de ökade kostnaderna kan till stor del förklaras av andra faktorer. Förutom pris- och löneökningar har fordonens standard när det gäller miljö och tillgänglighet förbättrats. Tågens andel av trafiken har ökat och framkomligheten i de större städerna har försämrats. Det finns frågor med koppling till fossilfria drivmedel som

enligt SKR riskerar att framöver ge ökade drivmedelspriser.

Västernorrland står också inför de här utmaningarna. Trafikkostnaderna stiger samtidigt som vi har trafik som ska täcka det geografiskt stora länet. Med en demografisk förändring med en allt mer åldrande befolkning ökar behovet av persontransporter med allmän och särskild kollektivtrafik. Pga minskad befolkning har utbudet av skolor förändrats i länets kommuner vilket lett till ett ökat behov av att transportera skolelever. För att ge utökade arbetsmarknadsområden, så att den enskilde arbetstagaren kan nå en större arbetsmarknad och arbetsgivarna får tillgång till större kompetens, är det viktigt att kunna erbjuda bra transportalternativ. Tillgången till grundläggande samhällsservice, studier och arbetsmarknad förutsätter möjlighet att förflytta sig.

Omställningen till hållbara transporter, nödvändiga satsningar på infrastruktur för drivmedel, tillgängliga hållplatser och fordon kommer fortsatt att öka kostnaderna. Det kommer att vara viktigt både att prioritera utbud och hur trafiken ska finansieras. Det blir viktigt att på ett tydligt sätt visa omfattningen av kollektivtrafikens skattesubventionering och finansiering genom resenärsintäkter. Alternativen kan vara ökade biljettpriser och aktiviteter för att öka antalet betalande resenärer. Förutsättningarna i vår region varierar vilket förmodligen innebär att olika slags insatser kommer att behövas för att nå önskad effekt. Kommande upphandling av linjelagd kollektivtrafik blir ett viktigt ställningstagande för de kommande årens förutsättningar att erbjuda länets medborgare bra transportalternativ.

Arbete med att göra kollektivtrafiken tillgänglig

<sup>4</sup> Sveriges kommuner och landsting (SKL) bytte från november 2019 namn till Sveriges kommuner och regioner (SKR).



för samtliga resenärsgupper i form av hållplatser, information och tillförlitlighet är samtidigt avgörande. Det framtida trafikutbudet behöver oavsett omfattning vara ett attraktivt alternativ som till större del än i dag finansieras av resenärerna för att klara de ekonomiska utmaningarna.

Sverige står inför ett antal samhällsutmaningar. Klimatutsläppen ska minska och tillväxt och sysselsättning ska skapas i hela landet. Samtidigt ska ett inkluderande samhälle formas för alla medborgare. Kollektivtrafiken är en viktig del i att skapa social hållbarhet genom att den skapa grundläggande tillgänglighet till samhället. En ökad tillgänglighet påverkar sysselsättning, produktivitet och tillväxt. En bra kollektivtrafik gör det möjligt för människor att förflytta sig längre, snabbare, säkrare och med hög pålitlighet.

Kollektivtrafiken är en förutsättning för ett hållbart samhälle. Därför måste den också vara ekologiskt hållbar. Sveriges nationella miljömål anger att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska med 70% fram till år 2030. Kollektivt resande ger mindre klimatpåverkande gaser än den privata biltrafiken och klimatpåverkan kan minska ännu mer genom ett effektivare utnyttjande av energi.

För att förbättra förutsättningarna till att uppnå miljömålen har regeringen föreslagit att klimatpolitiken ska integreras i alla relevanta politikområden. En utredning har tillsatts med uppdrag att se över och om det behövs anpassa relevant svensk lagstiftning. Regeringen har också utformat ett förslag till klimatpolitisk handlingsplan med konkreta åtgärder. I handlingsplanen preciseras åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel och energieffektiva och klimatsmarta fordon. Utöver det anges åtgärder för offentliga upphandlingar, regioners och kommuners klimatarbete samt nya och förtydligande klimatmål.



# Medarbetare

## Löne- och medarbetarsamtal

Vi tillämpar individuell lönesättning. Lönesamtalen för alla utom tre medarbetare var genomförda innan lönerrevisionen fastställdes av arbetstagarorganisationen Vision Din Tur den 9 maj. Medarbetarsamtalen genomfördes under hösten 2019. Ett antal kvarstår som kommer att genomföras under 2020. Sex medarbetare har valt att byta semestertillägg mot extra lediga dagar.

## Systematiskt arbetsmiljöarbete

Syftet med det systematiska arbetsmiljöarbetet är att främja hälsa, förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet och se till att arbetsmiljön är god. Handlingsplaner har tagits fram för arbetsplatserna i Kramfors och på Din Tur kundcenter och de följs upp kontinuerligt. Handlingsplanerna finns tillgängliga på intranätet.

## Jämställdhet och mångfald

En jämställdhetsplan håller på att arbetas fram men på grund av ändrade förutsättningar har arbetet försenats.

Av 24 tillsvidareanställda i Kramfors är 58% kvin-

nor och 42% män. På Din Tur kundcenter är av de 31 tillsvidareanställda 74% kvinnor och 26% män. Av de visstidsanställda är det en jämnare könsfördelning med 43% kvinnor och 57% män. Vid rekryteringar eftersträvas jämlikhet och mångfald. Totalt sett är fler kvinnor än män anställda i myndigheten. I ledningsgruppen är fördelningen män och kvinnor lika.

## Kompetensutveckling

Vår personal har deltagit i nationella möten och mässor. Ordförande och förbundsdirektör har deltagit i en internationell kollektivtrafikmässa i Stockholm. Studiebesök har genomförts i Oslo för att studera deras biljett- och betalsystem och hos Volvo i Göteborg för att studera deras bussmodeller.

## Personalstruktur

Utifrån beslutad budget 2019 har vi avvecklat två tjänster i Kramfors. Tre vakanta tjänster som trafiksamordnare på Din Tur kundcenter har tillsatts under hösten. Två av tjänsterna som sjukrehabiliterare, en man och en kvinna, är provanställda och ingår inte i antalet tillsvidareanställda.







<b>Antal tillsvidare- och visstidsanställda</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Kvinnor	40	35	32	30
- varav tillsvidareanställda	37	33	30	-
Män	22	20	16	15
- varav tillsvidareanställda	18	17	14	-
Summa	64	55	48	45
- varav tillsvidareanställda	55	50	44	-

<b>Sjukfrånvaro (%)</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Total sjukfrånvaro	3,6	4,8	4,8	5,7
Långtidsfrånvaro	8,0	22,0	9,4	11,1
Sjukfrånvaro kvinnor	3,6	5,5	4,7	7,7
Sjukfrånvaro män	3,1	3,5	5,1	2,0
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	2,6	8,3	6,9	3,3
Sjukfrånvaro 30 - 49 år	2,7	4,3	5,4	6,0
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	4,6	3,5	3,0	6,2



# God ekonomisk hushållning

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för vår styrning. Ett av kraven är att vi ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv.

En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan omfattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker på ett effektivt sätt.

De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är:

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

Vi följer löpande upp utvecklingen för både verksamhet och ekonomi genom delårsbokslut och årsredovisning. Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att Budget 2019 antogs av förbundsdirektionen.

## Metod

Målen ska utvärderas utifrån den grad som de uppfylls. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på hur verksamhetsmål och finansiellt mål uppfylls.

I verksamhetsplan 2019 beskrivs åtgärder under respektive delmål som ska genomföras 2019. Åtgärderna är förankrade hos medlemmarna i budgetdialogerna. Uppföljning av åtgärder som är beslutade i budget sker tertialvis efter april, augusti och december månad.

### Definition av måluppfyllnad

↑ = Mål uppfylls

→ = Mål uppfylls med vissa brister

↓ = Mål uppfylls ej



# Vision och mål

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

Vår vision är den regionalt gemensamma vision som finns med i den regionala utvecklingsstrategin Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet.

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

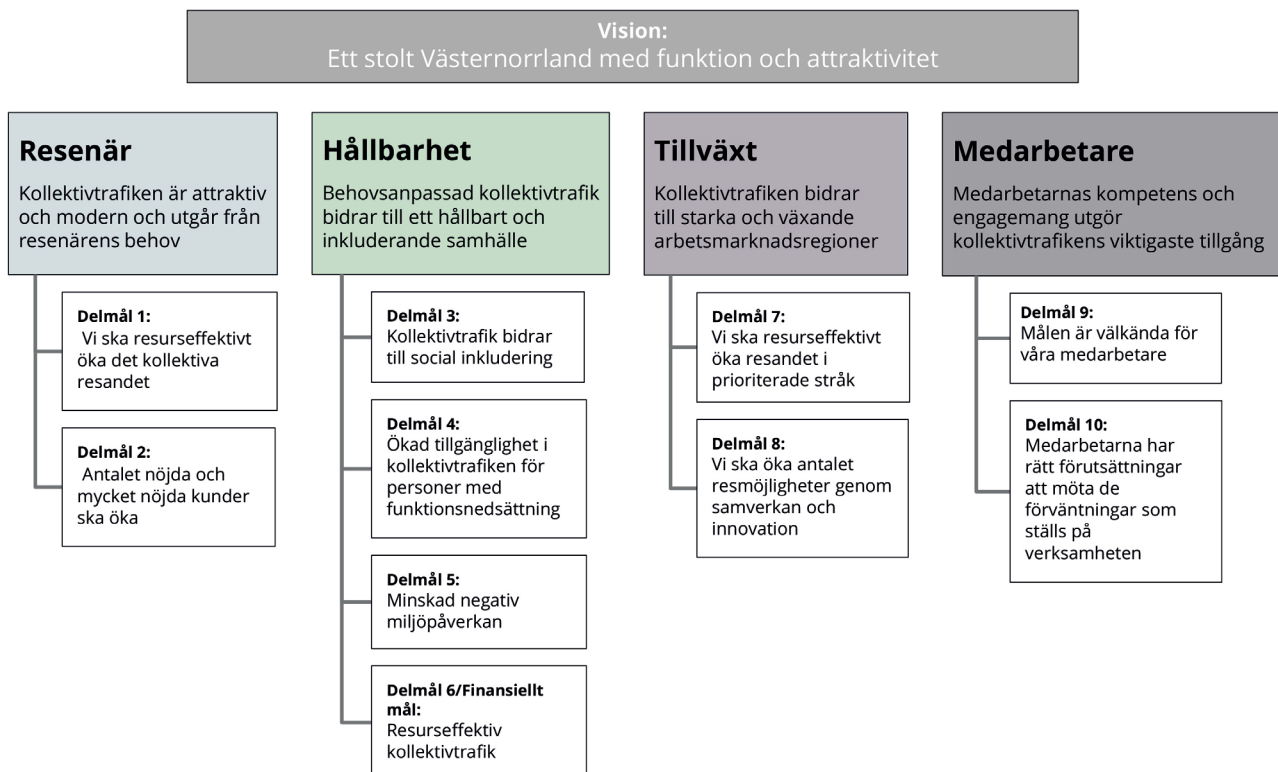
## Övergripande målområden

Utifrån vision och strategimål i den regionala ut-

vecklingsstrategin har vi arbetat fram fyra övergripande målområden för länets kollektivtrafik: Resenär, Hållbarhet, Tillväxt och Medarbetare. Inom varje målområde finns ett övergripande mål som anger ett önskat tillstånd år 2030.

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

Tio delmål konkretiserar de övergripande målen. Till varje delmål har strategiskt viktiga åtgärder identifierats. Delmålen följs upp årligen. Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik är även vårt finansiella mål.





## Delmål 1:

# Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

## Måluppfyllnad



## ANALYS: Målet uppfylls inte

- Nöjdheten med den linjelagda kollektivtrafiken fortsätter att öka jämfört med 2018 enligt många av de värden som hämtas från Kollektivtrafikbarometern<sup>5</sup>. I vissa fall är resultaten nära de nationella snitten medan andra värden behöver förbättras för att kännas acceptabla.
- En trolig bakgrund till de förbättrade resultaten är viktiga satsningar på tydligare och snabbare kommunikation till resenären via Din turs app, webbplats och från Din Tur kundcenter. Under året har vi gjort satsningar som innebär att man som resenär får bättre information om händelser i trafiken. Det är glädjande att mätresultaten förbättrats trots att vårt största resenärsområde (Sundsvall) har haft många störningar i trafiken pga de stora infrastrukturprojekt som pågått under 2019.
- Resandet i den linjelagda kollektivtrafiken med buss ökar med 1,7% och når trafikförsörjningsprogrammets mål om 1% årlig ökning i länet.
- Resandet ökar i många trafikområden, både i de områden som omfattas av kommunalt subventionerade produkter och i områden som har ordinarie produktutbud.
- Sannolikt kan det ökade resandet i Sundsvallsområdet och Härnösand kopplas till de subventioner som kommunerna genomfört.
- Resandeökningen i tätortstrafiken i Örnsköldsvik bedömer vi beror på det förändrade linjenät som började trafikeras under 2019. Turtätheten i Örnsköldsvik ligger under den ambition om hög turtäthet som trafikförsörjningsprogrammet anger och antalet avgångar under rusningstid behöver öka<sup>6</sup>.
- Under 2019 har vi utrett trafikupplägget i Örnsköldsvik och där bl.a. uppmärksammat den låga turtätheten. I Sundsvall når trafiken till högre grad än i Örnsköldsvik ambitionen om hög turtäthet men linjedragning och bättre framkomlighet kan förbättras för att få en effektivare trafik
- Den stora flyktingströmmen innebar att många flyktingboenden etablerades i länet. Det ledde till ett ökat resande på landsbygden. Under 2017/2018 lades flyktingboendena ner och resandet i de här områdena är nu tillbaka på ungefär den nivå som resandet låg på innan 2015.
- Resandet på linje 50 fortsätter att minska. Det kan kopplas till försämrade resmöjligheter pga avskaffad helgtrafik. Helgtrafiken avskaffades som en besparing inför tidtabellskiftet 2019.
- Hela länets resande påverkas 2019 av att Sommarkortet (ett avgiftsfritt resande för barn och unga 2018) inte finansierades av regeringen 2019.

<sup>5</sup> Svensk Kollektivtrafiks nationella resvaneundersökning.

<sup>6</sup> För vidare läsning om rekommenderad turtäthet se planeringshandboken KOLTRAST (SVR och Trafikverket)

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	11	12
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken <sup>7</sup>	11 148 375	10 956 114	10 791 842	-
- varav buss (Din Tur)	10 634 128	10 459 298	10 254 588	-
- varav tåg (Norrtåg)	514 247	496 816	537 254	-
Antalet påbörjade skolkortsresor <sup>8</sup>	1 127 508	1 307 071	1 543 269	-
Antal påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	9 506 620	9 152 227	8 707 577	8 722 452
- varav landsbygdstrafik	2 346 141	2 332 776	2 180 356	2 166 013
- varav tätortstrafik	7 160 479	6 819 451	6 527 221	6 556 439
Antal resor med företagskort	167 504	186 450	177 747	181 320
- varav resor med buss	143 702	162 428	154 746	157 856
- varav resor med tåg	23 802	24 022	23 001	23 463
Total omsättning av företagskortet (kr)	8 884 800	9 005 022	8 719 330	10 000 000
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%)	58/34	59/35	59/36	63/40 <sup>10</sup>
- Nationellt snitt <sup>9</sup>	-	68/54	67/51	-
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpreiser mm)" (%)	64/61	65/65	66/65	76/70
- Nationellt snitt	78/77	77/76	76/76	-
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	69/44	65/44	69/47	70/50
- Nationellt snitt	76/63	74/62	75/60	-
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	69/59	67/58	72/62	70/60
- Nationellt snitt	72/67	72/67	71/66	-
Tidhållning: Andelen som instämmer i påståendet "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur" (%)	50/43	45/42	53/47	55/47
- Nationellt snitt	48/46	46/45	48/46	-
Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet "Information vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra" (%)	43/42	35/33	42/41	54/52
- Nationellt snitt	54/53	53/52	54/52	-
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet "Information vid förseningar och stopp är bra" (%)	28/28	25/26	24/24	42/30
- Nationellt snitt	44/44	43/42	42/42	-
Köpa biljetter: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort" (%)	74/71	73/72	73/70	70/50
- Nationellt snitt	79/78	78/76	74/72	-

<sup>7</sup> Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13.

<sup>8</sup> De kommunala subventionerna minskar behovet av skolkortsresor.

<sup>9</sup> Värde hämtat från Kollektivtrafikbarometern.

<sup>10</sup> Värdena xx/yy beskriver resenärer/allmänhet.

## Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken <sup>11</sup>

- De största ökningarna ser vi i Härnösand.
- I Örnsköldsviks tätort ser vi en fortsatt resandeökning.
- Resandet ökar i alla trafikområden i Sundsvall.
- De områden som tappat flest resenärer är Höga Kusten, linjen mellan Sollefteå-Kramfors till Härnösand och Örnsköldsviks landsbygd.
- Vid tidtabellsskiftet 2019 avvecklades helgtrafiken på linje 50 vilket påverkar resandet negativt.
- Avskaffandet av Barnkortet i Timrå har gett minskningar i trafikområde O17/21.



### Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken inkl skolkort

Trafik område	Trafikering	2019	2018	2017	2016	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 %
O2	Höga kusten	60 680	67 532	79 035	99 843	- 6 852	-10,1
O3	Sollefteå tätort	83 695	77 874	74 381	69 906	5 821	7,5
O45	Sollefteå landsbygd	122 053	124 426	125 740	134 579	-2 373	-1,9
O6	Örnsköldsviks tätort	1 269 766	1 222 244	1 165 562	911 055	47 522	3,9
O7	Örnsköldsvik - Husum, Gideå och Trehörningsjö	90 760	98 149	115 424	108 339	-7 389	-7,5
O8	Örnsköldsvik - Solberg, Mellansel och Bredbyn	149 831	148 821	150 126	140 861	1 010	0,7
O9	Örnsköldsvik - Skorped och Köpmanholmen	154 405	150 199	154 064	145 822	4 206	2,8
O10	Härnösands tätort	711 025	601 761	511 073	440 559	109 264	18,2
O1415	Sundsvalls tätort	5 505 740	5 403 093	5 370 199	5 090 788	102 647	1,9
O16	Sundsvall - Holm och Liden	133 666	130 962	118 986	121 420	2 704	2,1
O1721	Njurunda - Sundsvall - Timrå	1 224 339	1 250 714	1 204 362	1 135 558	-26 375	- 2,1
O18	Sundsvall - Matfors	235 039	224 133	206 343	182 358	10 906	4,9
O20	Sollefteå - Kramfors - Härnösand	318 065	352 362	387 699	374 478	-34 297	-9,7
O22	Härnösand landsbygd	123 610	121 371	110 728	98 303	2 239	1,8
O23	Ånge landsbygd	151 557	159 745	170 712	173 187	-8 188	-5,1
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå - Östersund	25 020	26 335	24 023	33 216	-1 315	-5,0
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	15 423	19 507	19 782	17 115	-4 084	-20,9
S5	Linje 201 Härnösand - Timrå - Sundsvall	221 787	232 326	222 640	200 542	-10 539	-4,5
S6 <sup>12</sup>	Linje 50 Härnösand - Örnsköldsvik	35 958	47 744	43 709	83 751	-11 786	-24,7
Koll2020 <sup>13</sup>	Världsarvsbussen	1 709	-	-	-	-	-
	Totalt (ej tåg)	10 634 128	10 459 298	10 254 588	9 561 680	174 830	1,7
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanan	514 247	496 816	537 254	145 027	17 431	3,5

<sup>12</sup> Linje 50 hade trafikstart i december 2016. Innan dess trafikerades sträckan av linje 10 (Sundsvall - Umeå).

<sup>13</sup> Koll2020 drev trafik i projektform under 2019.

## Delmål 2:

# Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

## Måluppfyllnad



## ANALYS: Målet uppfylls.

- Antalet resenärer som är nöjda med Din Tur och som är nöjda med den senaste resan uppnår satta riktvärden.
- Under året har optiska läsare installerats i alla bussar i linjelagd trafik. Vi har genomfört tekniska förbättringar som ger snabbare validering av biljetter. Vi genomför försök med 4G-routrar för att se om nätuppkopplingsproblemen minskar med dem jämfört med de nu installerade 3G-routarna.
- Vi har under året gjort tekniska förbättringar som innebär att de digitala hållplatsskyltarna nu kan ge information i realtid om när bussarna kommer till hållplatserna. Realtiden visas med början i Sundsvall och Örnsköldsvik. Vi har också under året bytt system för trafikstörningar. Genom det kan vi på ett stabilt sätt ge information om förseningar och inställda turer på digitala hållplatstavlor, på webbplats och i Din Turs app.
- Genom en aktiv närvaro i sociala medier når vi under året betydligt fler resenärer och allmänhet, både för att ge information och för att skapa dialog med dem.
- Mer resurser behöver avdelas och åtgärder görs för att öka andelen resenärer som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med oss.

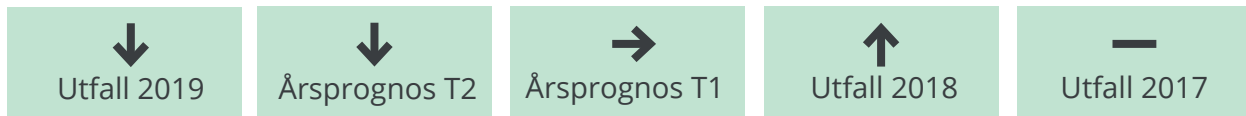
Indikatorer för att följa upp målet <sup>14</sup>	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	54/41	53/42	53/39	55/40
- Nationellt snitt	60/53	59/53	58/51	-
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	76/77	76/76	74/74	76/70
- Nationellt snitt	79/80	79/79	76/76	-
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	28/17	25/18	26/16	30/20



## Delmål 3:

# Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

## Måluppfyllnad



## ANALYS: Målet uppfylls inte

- Projekt Koll2020 skulle under året inom ramen för projektet genomföra en utredning som skulle definiera begreppet social inkludering men utredningen genomfördes inte.
- Biljettkontroller överstiger målvärdet och ligger i stort sett på samma nivå som föregående år. Att samverka med trafikoperatör om biljettkontroller har gett ett bra resultat under 2019.
- Antalet användare av Din Turs app har fortsatt öka under året och överstiger målvärdet. Det är en positiv utveckling och resultatet av ett målinriktat arbete.
- Bedömningen av måluppfyllnad påverkas av resultatet från Kollektivtrafikbarometern. 4 av 5 indikatorer för att mäta kundnöjdhet visar på att nöjdheten inte når våra målvärden. För 3 av 5 indikatorer har nöjdheten sjunkit mellan 2019 och 2018.

Indikatorer för att följa upp målet <sup>15</sup>	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Målvärde 2019
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvärdar	1 045	1 143	527	500
Antal användare av appen Din Tur		- <sup>16</sup>		
- genomsnitt/månad t o m december	31 896	29 201 <sup>17</sup>	23 610	24 583
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande".	70/71	72/72	85/82	78/78
- Nationellt snitt	77/78	77/77	78/79	-
Bemötande kring service och information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	65/63	64/66	67/64	73/72
- Nationellt snitt	71/71	72/71	73/72	-
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	60/60	63/62	64/69	74/74
- Nationellt snitt	73/74	73/73	74/74	-
Information inför resan: Andel som instämt i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)"	64/61	65/65	66/65	70/67
- Nationellt snitt	78/77	77/76	76/76	-
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	74/71	73/72	73/70	74/72
- Nationellt snitt	79/78	78/76	74/72	-

<sup>15</sup> Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver xx = antal % av resenärer och yy = antal % av allmänheten.

<sup>16</sup> Inget mätvärde 2018 på antal användare då statistikunderlag saknas för maj pga införandet av GDPR.

<sup>17</sup> Genomsnitt beräknat på 11 månader då statistikunderlag saknas för maj på grund av införandet av GDPR i maj 2018.

## Delmål 4:

# Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

## Måluppfyllnad



### ANALYS: Målet uppfylls inte.

- Vi har under året gjort tekniska förbättringar som innebär att de digitala hållplatsskyltarna nu kan ge information i realtid om när bussarna kommer till hållplatserna. Realtiden visas med början i Sundsvall och Örnsköldsvik. Förberedelser är genomförda under 2019 för att samma information ska kunna visas i Din turs app under 2020.
- Det saknas sammanställda värden för att redovisa andelen bussar med audiellt och visuellt utrop.
- Ytterligare resurser behöver avdelas för att förbättra informationen till resenärerna ombord på bussarna samt på hållplatser och i Din Turs app.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Målvärde 2019
Andel fordon som kontrollerats (%)	20	90	25	90
Andel bussar med audiellt utrop (%)	-	-	-	-
Andel bussar med visuellt utrop (%)	-	-	-	-
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	60/60	63/62	64/69	74/74
- Nationellt snitt	73/74	73/73	74/74	-
Information inför resan: Andel som instämt i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriiser mm)"	64/61	65/65	66/65	70/67
- Nationellt snitt	78/77	77/76	76/76	-

## Delmål 5:

# Minskad negativ miljöpåverkan

### Måluppfyllnad



### ANALYS: Målet uppfylls.

- Trafiken fortsätter drivas med fossilfritt bränsle.
- Trafikens miljöpåverkan har fortsatt goda mätvärden.
- Några större förändringar har inte skett för delmålet under de senaste åren.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	11	12
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimme (g/kWh)	1,26	1,30	1,34	1,30
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,2	3,2	3,0	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	98,9	99,6	98,2	98,0
Nettoutsläpp koldioxid för all linjelagd busstrafik (ton)	2 710 <sup>18</sup>	2 013	2 277	-

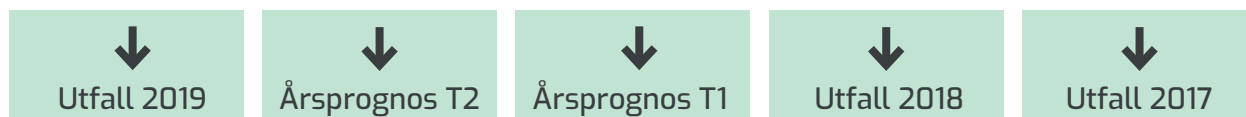
<sup>18</sup> Beräkningsättet för "well-to-wheel" för totalutsläppet av emissioner av CO<sub>2</sub> för trafiken har förändrats jmf 2018. Fler faktorer som rör produktionen av HVO 100 är intaget i beräkningsättet efter underlag från Svensk Kollektivtrafik. Värden från 2018 och tidigare är inte jämförbara med värde för 2019.

## Delmål 6/Finansiellt mål:

# Resurseffektiv kollektivtrafik

---

### Måluppfyllnad



---

### ANALYS: Målet uppfylls inte

- Vi har uppdraget att samordna de sjukresor och färdtjänst som vi har upphandlat och ansvarar för. Det leder till lägre kostnader för våra medlemmar. Sollefteå och Sundsvalls kommun har valt att upphandla sina färdtjänstresor själva. Det innebär att de resorna inte kan samordnas med sjukresor vilket leder till högre kostnader för Region Västernorrland.
- Kostnaderna per sjuk- och färdtjänstresa har ökat och andelen samordnade sjukresor har minskat. Andelen samordnade färdtjänstresor har däremot ökat.
- Anropsstyrd trafik är kostnadseffektiv för det behov som finns inom geografiska områden med lågt antal resande. I och med att Sollefteå kommun upphandlade sina resor själva från och med augusti 2018 kvarstår 73 upphandlade anropsstyrda linjer, varav 36 har nyttjats under 2019.
- Vi behöver utveckla tekniska stödsystem för att underlätta beställning och betalning av resan. Informationen om den anropsstyrda trafiken måste utvecklas så att de resenärsgupper som berörs nås.
- Antalet sjukresor är färre än föregående år. I september 2019 startade sjukreseenheten för central bedömningsfunktion av sjukresor och det kan vara en bidragande orsak till ett minskat antal sjukresor med taxi.
- Sollefteå kommuns resor är inte medräknade i antalet färdtjänstresor 2019.
- Att kostnaderna per resa och per produktionskilometer har ökat beror på ett högre taxi-index och ett mer kostsamt trafikavtal på sjukresor i Sollefteå kommun.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	11	12
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget				
- avvikelse i procent	-1,4	-1,1	2,8	0
- avvikelse mnkr	-7,6	-5,5	14,2	0
Nettokostnad per resa	39,1	38,2	37,2	42,1
- varav landsbygdstrafik	96,1	92,1	91,4	103,1 <sup>19</sup>
- varav tätortstrafik	20,4	19,8	18,1	22,0
Nettokostnad per invånare (kr) <sup>20</sup>	1 514	1 430 <sup>21</sup>	1 316	1 496
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad <sup>22</sup> (%)	20,1	22,2	24,3	21,3
- varav landsbygdstrafik	15,5	17,2	18,8	16,5
- varav tätortstrafik	26,4	29,1	32,0	27,8
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt	3,8	4,4	5,5	4,3
- varav landsbygdstrafik	5,0	5,7	7,0	5,3
- varav tätortstrafik	2,2	2,7	3,0	2,8
Antal sjukresor	187 320	187 660	186 210	-
Antal färdtjänstresor	168 461	178 727 <sup>23</sup>	190 168	-
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	401	378	360	388
Kostnad/färdtjänstresa (kr) Totalt Västernorrland	225	211	209	220
Kostnad/färdtjänstresa Ånge kommun	326	312	321	339
Kostnad/färdtjänstresa Timrå kommun <sup>24</sup>	158	-	-	-
Andel samordnade sjukresor (%)	57,89	58,29	59,12	58,50
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland exkl Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun	58,43	57,66	59,23	58,50
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Ånge kommun	53,93	54,49	51,76	53,50
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Timrå kommun	67,03	-	-	-
Besparing samordnade sjukresor (%)	37,16	37,97	37,61	37,50
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland exkl Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun	27,91	27,73	28,14	27,50
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) Ånge kommun	43,47	42,88	37,44	38,50
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) Timrå kommun	26,83	-	-	-
Kostnad per produktionskilometer (kr)	21,91	20,62		21,35
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland (st) Totalt Västernorrland exkl Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun	73	103	103	-
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland (st) Totalt Västernorrland exkl Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun	36	52	56	48
Kassalikviditet (%)	92	92	89	100

<sup>19</sup> Riktvärde 2019 justeras på grund av tidigare felaktigt värde.

<sup>20</sup> Nettokostnad per invånare beräknas utifrån nettokostnaden för tätorts- och landsbygdstrafik genom befolkningmängden vid senast uppmätta tillfälle.

<sup>21</sup> Utfall 2018 justeras pga att tidigare värde felaktigt baserats på bruttokostnad.

<sup>22</sup> Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader för tätorts- och landsbygdstrafik som täcks av externa biljettintäkter.

<sup>23</sup> Från och med 1 augusti ansvarar Sollefteå kommun för sina egna färdtjänstresor som därmed inte kan samordnas med sjukresor.

<sup>24</sup> Timrå överlämnade ansvaret för handläggning till myndigheten fr o m en 1 juli 2018. Kostnaderna för färdtjänstresor återredovisas 2019.



## Samordnade resor

- Din Tur har som uppdrag att samordna färdtjänstresor och sjukresor för fem av länets kommuner och Region Västernorrland.
- En samordnad resa är när flera resenärer åker i samma fordon på hela eller en del av sträckan.
- Regionen står för kostnaden för sjukresor och kommunerna för övriga resor. När resorna samordnas delas kostnaden mellan parterna.
- Andelen samordnade färdtjänstresor ökar och att andelen samordnade sjukresor fortsätter att minska i antal.
- I och med att Din Tur kundcenter inte samordnar Sundsvall och Sollefteå kommuns resor med sjukresor försämras samordningen och kostnaderna ökar för Region Västernorrland.
- I och med att det nya, mer ekonomiskt fördelaktiga, trafikavtalet för den särskilda persontrafiken trädde i kraft 1 november 2015 ökade den procentuella besparingen, trots att andelen samordnade resor har minskat i och med att Sundsvall och Sollefteå kommun har upphandlat sina resor själva.
- Besparingen var under 2018 i snitt 34,7% och under 2019 minskade besparingen till i snitt 34,3%. Besparingen i % är ett uttryck för hur mycket varje resa skulle ha kostat utan att samordnas i relation till kostnaden när resorna har samordnats.

Diagram: Andelen samordnade resor (%)

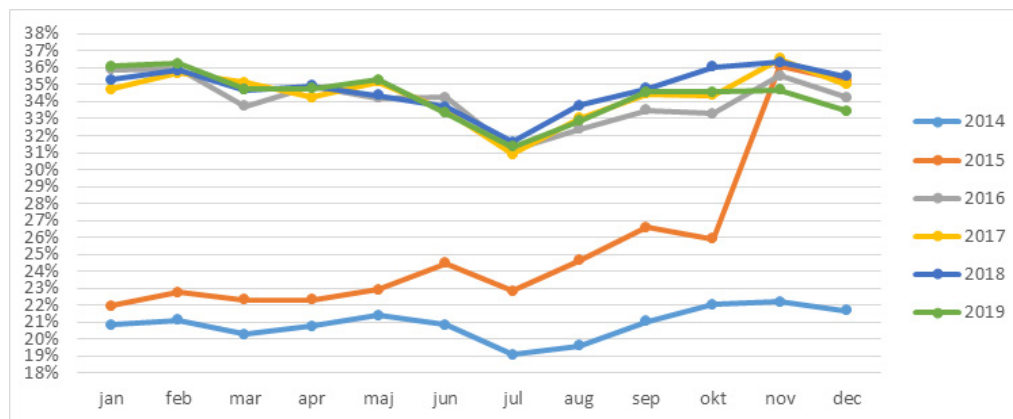
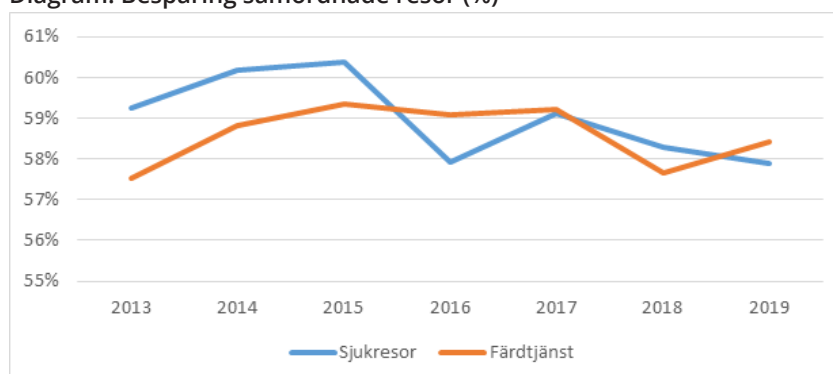


Diagram: Besparing samordnade resor (%)



## Delmål 7:

# Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

### Måluppfyllnad



### ANALYS: Målet uppfylls.

- Resandeökningen i prioriterade stråk är 1,25%. Ökningen sker i både i landsbygd- och tätortstrafik när resandestatistiken är sammanslagen.
- Delas landsbygdstrafiken upp per linje så minskar resandet på linje 50, linje 191 och linje 201.
- Resandet mellan åren har påverkats av Sommarlovskortet som fanns i utbudet 2018 men inte 2019.
- Antalet resor i regional tågtrafik har återhämtat sig efter nedgången vintern 2018 men är ännu inte uppe på 2017 års nivå.
- Den nya trafik som infördes i Örnsköldsvik under 2018 fortsätter att ge ökat resande. Tätortstrafiken i Sundsvall ökar huvudsakligen beroende på resande med barn- och seniorkorten.
- Många av de ambitioner som trafikförsörjningsprogrammet anger uppfylls. Här kan t ex nämnas arbete med förbättringar på Mittbanan, planerade förbättringar i Nationella transportplanen på Ostkustbanan och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs prioriterade stråk genom projekt Koll2020.

Indikatorer för att följa upp målet <sup>25</sup>	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Antalet resor i de prioriterade stråken	9 091 677	8 979 874	8 874 690	8 449 536
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142, 191, 201, 611)	1 801 924	1 857 721	1 801 675	-
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	5 505 740	5 403 093	5 370 199	-
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	1 269 766	1 222 244	1 165 562	-
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	514 247	496 816	537 254	-

<sup>25</sup> Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13.

## Delmål 8:

# Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

## Måluppfyllnad



## ANALYS: Målet uppfylls inte.

- En viktig faktor för att nå målet är biljettsamverkan med SJ vilket skulle öka antalet resealternativ. Under året har vi inte nått någon biljettsamverkan med SJ.
- Arbetet med ett gemensamt biljett- och betalsystem pågår tillsammans med de övriga norrlandslänen. Utöver det deltar vi också i det pågående arbetet med att skapa ett nationellt biljettsystem.
- Samtliga bussar i linjetrafik har numera optiska läsare.
- Antalet digitala produkter i Din Turs utbud har inte ökat. Förberedelser är gjorda och test av tekniken pågår med tanken att ett digitalt företagskort ska kunna införas under 2020.
- En fortsatt och utvecklad biljettsamverkan med X-trafik är viktigt ur ett resenärsperspektiv då det ger flera resealternativ. För Sundsvallsregionen skulle det ge en attraktiv pendlingsmöjlighet.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Utbudsförändring genom biljettsamverkan				
- SJ Mittbanan (antal dubbelturer/mån-fre)	0	0	0	2
- SJ Botniabanan (antal dubbelturer/mån-fre)	0	0	0	4
- X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss/mån-fre) <sup>26</sup>	0	25	-	17
Andel bussar med installerade optiska läsare (%)	100	15	0	95
Andel produkter som är digitaliserade <sup>27</sup> (%)	20	20	20	80
Antal användare av appen Din Tur (genomsnitt/mån)	31 896	29 201	23 610	24 583

<sup>26</sup> X-trafik har biljettsamverkan med SJ på 12 turer som ansluter till och från Sundsvall.

<sup>27</sup> Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis). Totalt fem varav enkelbiljett är digitaliserad per augusti 2019.

## Delmål 9:

# Målen är välkända för våra medarbetare

### Måluppfyllnad



### ANALYS: Målet uppfylls.

- Delmålet medarbetare som känner till myndighetens mål har uppfyllts.
- Ingen mätning har skett under 2019 när det gäller medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten och att de har mål kopplade till sitt arbete.
- Enligt beslut genomförs ingen gemensam personaldag under 2019. Personaldag med fokus på personalcoaching identifierades i medarbetarenkäten 2018 som planeras genomföras under 2020.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%)	29 <sup>29</sup>	54	42	62
- benchmark <sup>28</sup>	-	69	62	-
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%)	-	68	72	100
- benchmark myndigheter	-	73	74	-
Andel som vid medarbetarsamtal uppgett att de känner till myndighetens mål (%)	85	-	-	80-100

<sup>28</sup> Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige.

<sup>29</sup> Indikatorerna ej mätbara då ingen medarbetarundersökning genomfördes under 2019.

## Delmål 10:

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

### Måluppfyllnad



### ANALYS: Målet uppfylls inte

- Sjuktalet har minskat och är lägre än riktvärdet.
- Friskvårdstimman ökar men uppnår inte det högt satta riktvärdet.
- Färre medarbetare använder sitt friskvårdsbidrag.
- Inget värde för medarbetarindex 2019 då ingen medarbetarundersökning utförts under året.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	56	56	62
Sjuktal (%)	3,6	4,8	4,8	3,7
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	382	192	-	1 400
Andelen av medarbetare som nyttjar friskvårdsbidrag (%)	48	52	16	50





# Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

**En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt.**

De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är:

- resurseffektivt öka det kollektiva resandet,
- minskad miljöpåverkan och
- resurseffektiv kollektivtrafik.

Vår bedömning är att kommunalförbundet inte uppnår god ekonomisk hushållning 2019. Den främsta orsaken är att två av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte uppfylls. Resandet

i länet ökar visserligen (med 1,7 % för buss och 3,5 % för tåg) men det finns andra områden av delmålet som inte uppfylls.

Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är 1% ökat resande i snitt per år fram till 2030. Att resandet ökar är ett viktigt mått för att uppnå god ekonomisk hushållning.

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



Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2019	Måluppfyllelse
Resenär	Delmål 1: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Resandet med kollektivtrafik ökar i länet. Marknadsandelen når målvärdet för året. arbete återstår inom områdena trygghet, enkelhet och resenärsinformation.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Delmål 5: Minskad negativ miljöpåverkan	Trafiken fortsätter att bedrivas med fossilfritt bränsle och dess miljöpåverkan har fortsatt goda måtvärden.	Ja, målet uppfylls.
Hållbarhet	Delmål 6: Resurseffektiv kollektivtrafik	Kostnaden per färdtjänst- och sjukresa har ökat. Andelen samordnade sjukresor har minskat. Andelen sjukresor är färre än föregående år. Bildandet av sjukreseenheten för central bedömningsfunktion av sjukresor kan vara en bidragande orsak.	Nej, målet uppfylls inte.

Av övriga sju verksamhetsmål uppfylls tre under 2019.

Resenär	Delmål 2: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Antalet resenärer som är nöjda med Din Tur och som är nöjda med den senaste resan uppnår satta riktvärden.	Ja, målet uppfylls.
Hållbarhet	Delmål 3: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Svårbedömt då utredningen om begreppet social inkludering inte genomfördes. resultatet påverkas av utfallet av Kollektivtrafikbarometern där 4 av 5 indikatorer för att mäta kundnöjdhet understiger våra målvärden.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Delmål 4: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Tekniska förbättringar har gjorts under året som innebär att digitala hållplatsskyltar kan ge information i realtid. Realtiden visas med början i Sundsvall och Örnsköldsvik. Det saknas sammanställda cården om andelen bussar med audiellt och visuellt utrop.	Nej, målet uppnås inte.
Tillväxt	Delmål 7: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Resandet i prioriterade stråk har ökat med 1,25%	Ja, målet uppfylls.
Tillväxt	Delmål 8: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Vi har inte nått någon biljettsamverkan med SJ. Arbete med ett gemensamt biljett- och betalsystem pågår tillsammans med de övriga norrlandsläna. Arbete pågår också med att skapa ett nationellt biljettsystem. test av tekniken för digitalt företagskort pågår. Alla bussar i linjetrafik har optiska biljettläsare. Antal digitala produkter i Din Turs utbud har inte ökat.	Nej, målet uppnås inte.
Medarbetare	Delmål 9: Målen är välkända för våra medarbetare	Målet medarbetare som känner till myndighetens mål bedöms som uppfyllt. Inget utfall på övriga indikatorer under 2019.	Ja, målet uppfylls.
Medarbetare	Delmål 10: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Sjuktalet har minskat. Uttaget av friskvårdstimmen har ökat dock utan att nå målvärdet. Färr använder friskvårdsbidraget. Inget värde för medarbetarindex då ingen medarbetarenkät genomförde under 2019.	Nej, målet uppfylls inte.

An aerial photograph of a multi-lane highway bridge spanning a dense green forest. A white bus is driving on the bridge. The background shows a vast forest under a blue sky with light clouds.

# Ekonomisk analys



# Årets resultat

- Kommunalförbundet redovisar ett resultat om 0,0 mnkr.
- Främsta orsaken till ökade nettokostnader är indexförändring vilken genererar ökade kostnader med 13,3 mnkr. Indexutveckling har de senaste åren varit relativt låg vilket också gynnat oss. Ytterligare orsaker till ökade nettokostnader är högre kostnader för resandeincitament än föregående år med 2,4 mnkr.
- Kostnaderna för tågtrafiken har ökat med 7,3 mnkr mellan åren.
- Särskild persontrafik har högre kostnader än föregående år motsvarande 4,3 mnkr. Den främsta orsaken till avvikelsen är högre kostnader för sjukresor. Det som också påverkar nettokostnaderna är minskade intäkter för skolkort med 2,1 mnkr.
- Avskrivningskostnader uppgick till 2,6 mnkr vilket är 1,5 mnkr lägre än föregående år.
- Kommunerna har sedan 2016 möjlighet att subventionera hela eller delar av värdet på kommunkortet och får då bekosta det underskott som uppstår mellan prislistan och subventionerat pris. Vi fakturerar kommunen underskottet (tillika subventionen) och den finns med som en intäkt för kommunalförbundet och redovisas så som medlemsbidraget. De kommunala biljettsubventionerna är 37,5 mnkr högre än föregående år. Det beror på att flera kommuner införde subventionerade kommunkort vid halvårsskiftet 2018, vilket ger en helårseffekt för 2019.
- Härnösands kommun införde tre subventionerade produkter. Dels en produkt för vuxna och en för seniorer där resenären betalar 50 kr och kommunen betalar 1 505 kr respektive 1 116 kr och dels ett barnkort där resenären reser avgiftsfritt och kommunen betalar hela kortets värde på 778 kr. Sundsvalls kommun införde ett barnkort där resenären betalar 100 kr och kommunen 779 kr och Timrå kommun införde ett barnkort där resenären reser avgiftsfritt och kommunen står för 571 kr. Inför hösten 2019 avvecklade Timrå kommun sitt barnkort.
- Årets medlemsbidrag uppgår till 383,6 mnkr. I jämförelse med föregående år har medlemsbidraget minskat med 2,4 mnkr.

Årets resultat. Belopp, mnkr	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring 2019 - 2018	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	135,3	143,5	-8,2	-6%
Verksamhetens kostnader	-697,5	-670,8	-26,7	4%
Avskrivningar	-2,6	-4,1	1,5	-36%
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-564,8</b>	<b>-531,4</b>	<b>-33,4</b>	<b>6%</b>
Kommunala biljettsubventioner	181,1	143,6	37,5	26%
Medlemsbidrag	383,6	386,1	-2,4	-1%
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-0,1</b>	<b>-1,7</b>	<b>1,6</b>	<b>-94%</b>
Finansiella intäkter	0,1	1,7	1,6	-94%
Finansiella kostnader	0	0	0	-
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
Extraordinära poster	0	0	0	-
<b>Årets resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>

- Den finansiella intäkten för 2018 är en utdelning från det helägda dotterbolaget Bussgods i Västernorrland med 1,7 mnkr.

## Budgetföljsamhet

- Vid en jämförelse med budget är avvikelsen för verksamhetens nettokostnad 7,5 mnkr motsvarande 1%. Budgetavvikelsen beror främst på lägre intäkter än vad som budgeterats. Budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter uppgår till 5,6 mnkr, vilket motsvarar 4% lägre intäkter än budget. Den främsta orsaken är lägre biljettintäkter på grund av de subventionerade produkter som införts i fyra av länets kommuner.
- Kostnaderna uppgår till 697,5 mnkr och ligger

3,1 mnkr högre än budget.

- Avskrivningskostnaderna består till största delen av avskrivning för nio bussar som anskaffades i juni 2014 i samband med trafikstart för nytt avtal. Kostnaderna är budgeterade för helåret 2019 men bussarna är färdigavskrivna under juni vilket medför lägre kostnader om 1,6 mnkr. Avskrivningskostnader för optiska läsare är 0,8 mnkr lägre än vad som budgeterats. Den totala budgetavvikelsen uppgår till 1,2 mnkr.
- Kommunal biljettsubvention är 17,2 mnkr högre än budget, motsvarande 10%.
- Periodens medlemsbidrag är 9,7 mnkr lägre än budget.

Budgetföljsamhet Belopp, mnkr	Utfall	Budget	Budgetavvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	135,3	140,9	-5,6	-4%
Verksamhetens kostnader	-697,5	-694,4	-3,2	0%
Avskrivningar	-2,6	-3,8	1,2	31%
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-564,8</b>	<b>-557,3</b>	<b>-7,6</b>	<b>-1%</b>
Kommunala biljettsubventioner	181,1	163,9	17,2	10%
Medlemsbidrag	383,6	393,3	-9,7	-2%
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-0,1</b>	<b>0</b>	<b>-0,1</b>	<b>-</b>
Finansiella intäkter	0,1	0	0,1	-
Finansiella kostnader	0	0	0	-
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
Extraordinära poster	0	0	0	-
<b>Årets resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>

## Likviditet och soliditet

- Kassalikviditet är ett mått som visar vår kortfristiga betalningsförmåga. För 2019 uppgår likviditeten till 92% vilket är samma nivå som föregående år. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 %.
- Rörelsekapitalet uppgår till 19,1 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder.
- Vår finansiella styrka mätt i soliditet uppgår till 0,6 %, jämfört med föregående år har soliditeten ökat med 0,1 procentenheter.
- Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de fem senaste åren.

Resultat och kapacitet	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Likviditet (%)	92	92	89	89	82	59
Rörelsekapital, mnkr	-19,1	-24,4	-25,8	-26,8	-34,5	-42,5
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,6	0,5	0,6	0,5	0,7	1,1
Eget kapital, mnkr	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,1

## Intäkts- och kostnadsutveckling

- Verksamhetens intäkter har minskat med 6%, vilket motsvarar 8,3 mnkr. En av orsakerna till förändringen är bidraget från Trafikverket för att realisera sommarlovskortet. Vi har även fått ökade intäkter i form av EU-bidrag. Omförhandlade och nya avtal för att utföra kundtjänst bidrar också till ökade intäkter.
- Trafikkostnaderna för den linjelagda busstrafiken har ökat med 14,4 mnkr till 457,8 mnkr mellan åren.
- Avskrivningarna har minskat 36 % mellan åren.

Intäkts- och kostnadsutveckling (förändring i %)	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Verksamhetens intäkter	-5,8	2,1	-2,2	-2,9	4,6	6,2
Verksamhetens kostnader	4,0	6,6	5,9	3,0	3,6	4,3
Avskrivningar	-36,0	2,5	-50,8	1,3	19,2	31,5
Verksamhetens nettokostnad	6,0	7,9	7,5	4,9	3,5	4,1



## Balanskravet

Balanskravet innebär att våra intäkter ska överstiga kostnaderna varje enskilt år. Ett underskott mot balanskravet ska återställas inom de tre kommande budgetåren. Enligt balanskravet ska realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar avräknas mot balanskravet. Balanskravsutredningen visar att balanskravsresultatet för perioden är 0 mnkr.

Eftersom vi finansieras av våra medlemmar innebär det att både positiva och negativa resultat fördelas på medlemmarna i efterskott vid bokslutet och att balanskravet kommer att uppfyllas.

I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år som ska återföras.

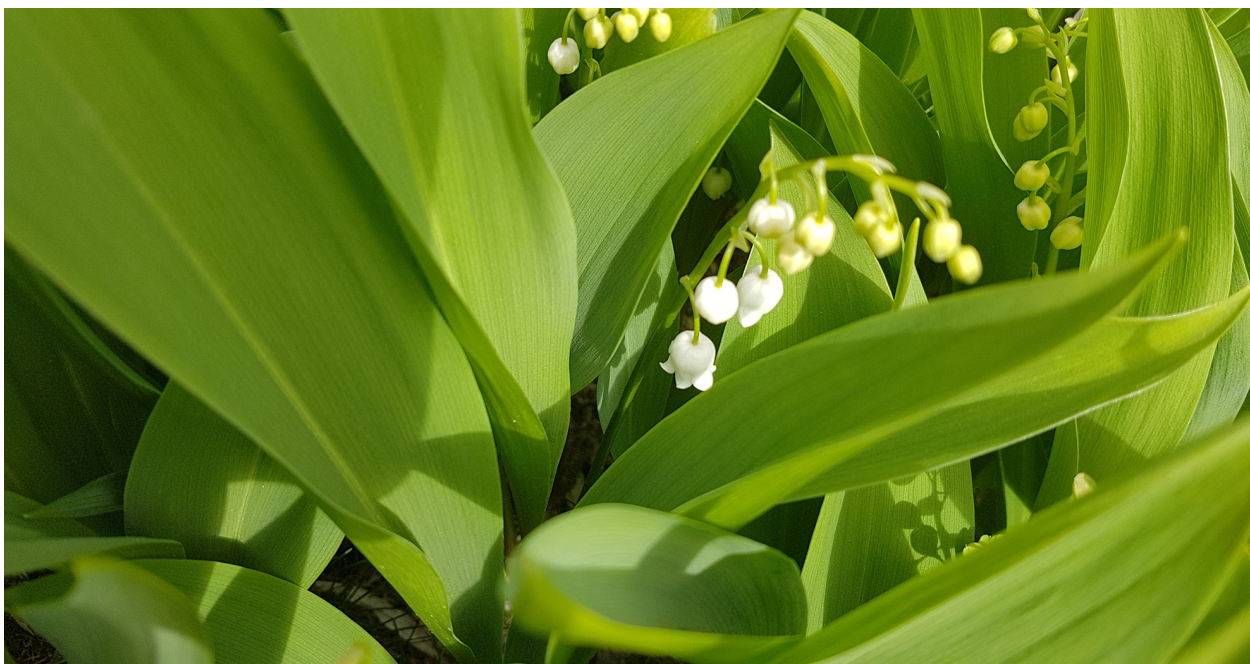
Balanskravsutredning (mnkr)	2019	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Årets resultat enligt resultaträkningen</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-1,1
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Återföring av orealiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Periodens resultat efter balanskravsjusteringar</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>1,1</b>
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Periodens balanskravsresultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>1,1</b>



## Verksamhetens intäkter

- Verksamhetens totala intäkter uppgår till 135,3 mnkr, och är 5,6 mnkr lägre än budget. Den främsta orsaken till budgetavvikelsen beror på lägre biljettintäkter än vad som budgeterats. De budgeterade biljettintäkterna uppgår till 98,5 mnkr, medan utfallet visar biljettintäkter för totalt 93,7 mnkr. En bidragande orsak till avvikelsen är att fyra av länets kommuner har subventionerade produkter. Tre av kommunerna införde subventionerade produkter i samband med budgetbeslutet för 2019. Det medförde svårigheter att budgetera effekten på biljettintäkter.
- Intäkter från kundservice och anropsstyrd trafik avser de uppdragsavtal som vi har slutit med trafikbolag i andra län. Avtalen gäller för kundservicesamtal och trafikbeställningar av särskild persontrafik. Intäkterna är i nivå med budget.
- Skolkortsintäkterna uppgår till 17,7 mnkr, vilket kan jämföras med budgeterat 19,6 mnkr. Det motsvarar en budgetavvikelse på 1,9 mnkr i lägre intäkter. En orsak till avvikelsen är de subventionerade barnkorterna i Timrå, Härnösand och Sundsvall som delvis ersätter skolkorten.
- Intäkter från Resplus är 0,9 mnkr högre än budget, och uppgår till 3,5 mnkr för 2019. Den positiva budgetavvikelsen beror på ett ökat resande i länet.
- Intäkterna från Tillväxtverket för det EU-finansierade projektet Koll2020 uppgår till 3,7 mnkr, vilket kan jämföras med budgeten på 2,5 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 1,2 mnkr. Kostnaderna i projektet har varit högre än budget för perioden. Det beror främst på att delprojektet Innovativ kollektivtrafik på landsbygd med världsarvsbussen finansieras genom kommunalförbundet som har avtal med det trafikföretag som kör bussen. Det beslutet togs efter att budget 2019 fastställts. Myndighetens medfinansiering i projektet minskade från 25% till 20% under året, vilket påverkar intäkterna positivt.
- Vid en jämförelse med föregående år har verksamhetens totala intäkter minskat med 8,2 mnkr, motsvarande 6 %. En förklaring till intäktsminskningen är att subventionerade produkter införts i Härnösand och Sundsvall, vilket minskar biljettintäkterna. Ytterligare en förklaring är det bidrag från på 3,7 mnkr från Trafikverket som finansierade sommarlovskortet 2018. Under 2019 har ingen sådan satsning gjorts i myndigheten.
- Intäkterna för skolkort har minskat med 2,1 mnkr från föregående år vilket motsvarar 10%. En orsak är det helt subventionerade barnkortet i Härnösand som infördes sommaren 2018 som delvis ersätter skolkorten, vilket får en helårseffekt på 2019.
- Intäkterna för reklam på buss har minskat med 0,2 mnkr mellan åren. Minskningen beror på att den rörliga ersättningen uteblev 2019 pga svag annonsmarknad.
- Övertagande av färdtjänsthandläggningen för Timrå kommun och nytt avtal om färdtjänst-samordning med Sollefteå kommun ger större intäkter om totalt 0,5 mnkr i jämförelse med föregående år.
- Inför 2019 infördes en avgift för kortämne, samtidigt som den befintliga avgiften för kortämne höjdes. Det gav intäkter på 0,4 mnkr, vilket är en ökning med 0,3 mnkr jämfört med 2018.
- Intäkterna från tågtrafiken har ökat med 1,4 mnkr mellan åren, motsvarande 20%. Ett mer frekvent resande med tåg kan konstaterats under 2019 jämfört med 2018.

Verksamhetens intäkter Sammanställning, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Biljettintäkter busstrafik	93,7	98,5	-4,8	-5%	99,9	-6,3	-6%
Intäkter skolkort	17,7	19,6	-1,9	-10%	19,8	-2,1	-10%
Intäkter tågtrafik	8,2	9,0	-0,8	-9%	6,8	1,4	20%
Bidrag, samverkande system	3,2	3,4	-0,2	-6%	3,5	-0,3	-9%
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	0%	3,7	-3,7	-100%
Resplussintäkter	3,5	2,6	0,9	35%	2,8	0,7	25%
EU-bidrag projekt Koll2020	3,7	2,5	1,2	48%	2,3	1,4	60%
Kundservice och anropsstyrd trafik	1,5	1,4	0,1	7%	1,4	0,1	7%
Reklam på buss	0,6	0,8	-0,2	-25%	0,8	-0,2	-25%
Bussgodstäkter	0,5	0,8	-0,2	-37,5%	0,3	0,2	67%
Färdtjänsthandläggning	1,3	1,3	0,0	0%	0,7	0,4	57%
Persontransporter	0,6	0,4	0,2	50%	0,6	0,0	0%
Avgift för kortämne	0,4	0,2	0,2	100%	0,0	0,3	100%
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,2	0,2	0,0	0%	0,3	-0,1	-33%
Övriga intäkter	0,1	0,2	-0,1	-50%	0,4	-0,3	-75%
<b>Summa</b>	<b>135,3</b>	<b>1409</b>	<b>-5,5</b>	<b>-4%</b>	<b>143,5</b>	<b>-8,2</b>	<b>-6%</b>



## Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

- Biljettintäkter från linjelagd busstrafik fördelas efter den sträcka som resenären åker till den medlem som finansierar linjen. För busslinjer som berör flera medlemmar fördelas intäkten utifrån vilken medlem som finansierar den aktuella linjen, eller hur lång sträcka resenären har färdats inom respektive medlems sträcka.
- De totala biljettintäkterna uppgår till 93,7 mnkr, vilket är 4,8 mnkr lägre än budget.
- För kommunerna Timrå, Örnsköldsvik, Härnösand och Sollefteå är biljettintäkterna högre än budget för perioden. För Sundsvalls kommun är biljettintäkterna 4,5 mnkr lägre än budget, och uppgår till 51,2 mnkr. För Region Västernorrland uppgår biljettintäkterna till 19,2 mnkr, jämfört med budgeten på 21,5 mnkr. Även i kommunerna Ånge och Kramfors är intäkterna lägre än budget för perioden.
- De två största procentuella budgetavvikelsena kopplas till två av kommunerna med subventionerade produkter: Härnösand och Timrå.
- I Härnösands kommun betalar vuxna och seniorer 50 kronor för ett periodkort och barn reser avgiftsfritt.
- Timrå kommun införde det helt subventionerade barnkortet inför hösten 2018 och avvecklade kortet inför hösten 2019. Att kortet skulle avvecklas var inte känt vid budget 2019, vilket förklarar avvikelsen på 1,7 mnkr i lägre skolkortsintäkter.
- Införande av subventionerade kommunala produkter påverkar även biljettintäkterna för Region Västernorrland.
- I Sundsvalls kommun infördes det subventionerade barnkortet inför hösten 2018, där kunden betalar 100 kronor, vilket får en helårseffekt för 2019. Det påverkar biljettintäkterna som är 2,8 mnkr lägre än föregående år.
- Vid en jämförelse med föregående år har samtliga medlemmar minskat sina biljettintäkter, med undantag för en kommun. I Örnsköldsviks kommun har resandet ökat både bland barn och vuxna. Biljettintäkterna är 0,1 mnkr högre än föregående år. En bidragande orsak till ökade biljettintäkter är den förändring av linjenätet i tätorten som genomfördes i december 2017, kombinerat med ett ökat turutbud från december 2018.
- Härnösand är den medlemskommun som visar störst förändring mellan åren i minskade biljettintäkter. De subventionerade produkterna infördes i kommunen under hösten 2018, vilket nu får en helårseffekt för 2019. Förändringen mellan åren visar på en minskning med 1,7 mnkr, motsvarande 185 %.
- För samtliga medlemmar har biljettintäkterna minskat från landsbygdstrafiken, vilket även syns i resandeutvecklingen.
- Biljettintäkterna från tätortstrafiken i Sollefteå har ökat mellan åren, med 16 %.



Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Härnösand	0,9	0,3	0,6	218%	2,7	-1,7	-65%
Kramfors	1,5	2,3	-0,8	-34%	1,7	-0,2	-9%
Sollefteå	2,6	2,5	0,2	7%	2,6	0,0	-1%
Sundsvall	51,2	55,8	-4,5	-8%	54,0	-2,8	-5%
Timrå	3,3	2,2	1,1	52%	3,5	-0,2	-6%
Ånge	0,3	0,4	-0,1	-21%	0,4	-0,1	-15%
Örnsköldsvik	14,6	13,6	0,9	7%	14,5	0,1	0%
Region Västernorrland	19,2	21,5	-2,3	-11%	20,6	-1,3	-6%
<b>Summa intäkter</b>	<b>93,7</b>	<b>98,5</b>	<b>-4,8</b>	<b>-5%</b>	<b>9,9</b>	<b>-6,3</b>	<b>-6%</b>



## Verksamhetens kostnader

- Verksamhetens kostnader för året uppgår till 697,5 mnkr och budget uppgår till 694,4 mnkr.
- Kostnaden för linjelagd busstrafik uppgår till 457,8 mnkr och är i nivå med budgeterade kostnader.
- För den särskilda persontrafiken uppgår kostnaderna till 114,7 mnkr. I jämförelse med budget om 107,5 mnkr är kostnaderna 7,3 mnkr högre än budget. Högre kostnader för sjukresor samt högre index än vad som budgeterats påverkar resultatet.
- Kostnaden för tågtrafik är 1,0 mnkr lägre än budget. Det beror på att kostnaden för biljettgiltighet är lägre än vad som budgeterats. Kostnaderna för stationsavgifterna är 0,6 mnkr lägre än budget. De lägre kostnaderna är en följd av att kostnaden för första kvartalet 2019 inte periodiserades på rätt period utan ingår i utfallet för 2018.
- I bankkostnader ingår provision till de försäljningsställen som säljer Din Turs produkter. Provisionen uppgår för närvarande till 9% av försäljningssumman. Övriga delar som också ingår i bankkostnader är bl a avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning (t ex biljettköp via app, swish eller med kreditkort via hemsidan). Bankkostnaderna är i nivå med budget och fördelas på alla medlemmar utifrån andel av totala biljettintäkter.
- Biljettsamverkan X-trafik är kostnader för att Din Turs resenärer får möjlighet att resa med Xtrafiks tåg och bussar. Ett nytt samverkansavtal med Xtrafik tecknades i december 2018 och sträcker sig till och med 2020. Biljettsamverkan och ökade pendlingsmöjligheter ger goda förutsättningar för fortsatt god utveckling av arbetsmarknadsregionen runt Sundsvall. Kostnaden för perioden är 1,5 mnkr vilket är i nivå med budgeterade kostnader.
- Kostnaden för kompletteringstrafiken uppgår till 1,9 mnkr vilket är 0,7 mnkr lägre än budget. Den främsta orsaken till avvikelserna är att kostnader har budgeterats för Sundsvalls kommun men eftersom de har upphandlat den här trafiken uppstår inga kostnader för oss. Kompletteringstrafik är trafik som körs där det inte finns möjlighet att bedriva kollektivtrafik med buss beroende på resandeunderlag och vägar. Den kan vara anropsstyrd eller linjelagd. I länet är den till största del anropsstyrd och beställs genom Din Tur kundcenter. Vad gäller den linjelagda kompletteringstrafiken har vi för närvarande fyra linjelagd kompletteringstrafik som utförs med mindre fordon.
- I jämförelse föregående år har kostnaderna ökat med 26,7 mnkr. Den största förändringen mellan åren är ökade kostnader för den linjelagda busstrafiken där avtalsenlig indexreglering är den främsta orsaken till ökningen. Kostnadsökningen för tågtrafiken med 7,3 mnkr beror till största del på ökade driftkostnader till Norrtåg AB.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-457,8	-457,3	-0,5	0%	-443,3	-14,4	3%
Särskild persontrafik, inkl miljöinci- tament	-114,7	-107,5	-7,3	7%	-110,4	-4,3	4%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-55,9	-56,9	1,0	-2%	-48,5	-7,3	15%
Administrativa kostnader	-59,1	-61,6	2,6	-4%	-58,1	-1,0	2%
Bankkostnad inkl försäljningspro- vision	-4,4	-4,4	0,1	-1%	-4,6	0,2	-5%
Stationsavgifter	-1,4	-2,0	0,6	-29%	-2,4	1,0	-42%
Biljettsamverkan X-trafik	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,0	-0,5	50%
Kompletteringstrafik	-1,9	-2,6	0,7	-26%	-2,0	0,0	-1%
Realtid, drift och underhåll	-0,9	-0,5	-0,3	61%	-0,4	-0,5	110%
<b>Summa verksamhetens kostnader</b>	<b>-697,5</b>	<b>-694,4</b>	<b>-3,2</b>	<b>0%</b>	<b>-670,8</b>	<b>-26,7</b>	<b>4%</b>



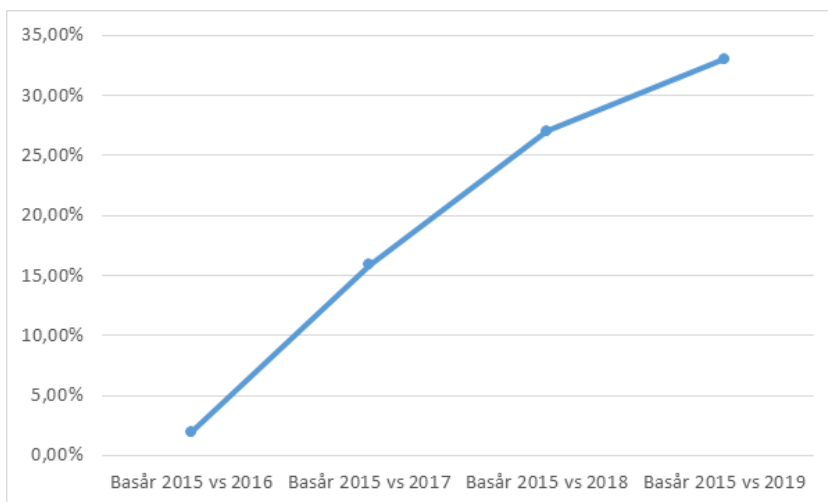


## Linjelagd busstrafik

- De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 457,8 mnkr i jämförelse med budget om 457,3 mnkr.
- Trafikkostnaderna är 4,3 mnkr lägre än budgeterat. Det beror främst på en utökad trafikbudget inför 2019 som inte har verkställts samt att centrumlinjen i Härnösand är avvecklad från och med juni 2019 men budgeterad för helår.
- Fem trafikområden har ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av antal resande. Resandeutvecklingen i förhållande till basåret 2015 är 32,41% för 2019, vilket genererar en kostnad på 16,2 mnkr. Det är 5,6 mnkr högre i jämförelse med budget 10,6 mnkr.
- Utfallet 2018 uppgick till 13,3 mnkr vilket visar att budget 2019 - baserad på utfallet 2017-var satt för lågt. De subventionerade produkterna som infördes i kommunerna Timrå, Härnösand och Sundsvall under andra halvåret 2018 ingick inte i budget för 2019. Även den ökade trafiken i Örnsköldsviks kommun för 2019 påverkar utfallet av resandeutvecklingen.
- Förstärkningstrafik är sådan trafik som utförs för att möta tillkommande behov inom tidtabellslagd trafik inom trafikuppdraget. Tanken med förstärkningstrafiken är att få med alla kunder. Den kan utföras tillfälligt eller mer långsiktigt samt på hel linje eller del av linje.
- Förstärkningstrafik förekommer både i form av oplanerad förstärkningstrafik och av planerad förstärkningstrafik. Behov av planerad förstärkningstrafik kan uppstå vid trafikomläggning pga ombyggnad av vägnät.
- Kostnaden för förstärkningstrafiken är 2,4 mnkr lägre än budgeterat. Det beror främst på ett mindre behov av förstärkningstrafik i Sundsvalls tätort än befarat efter att barnkortet införts. För övriga trafikområden ligger utfallet i nivå med budget.
- I jämförelse med föregående år har kostnaderna ökat med 14,4 mnkr.
- Minskningen av trafikkostnader med 1,2 mnkr i lägre utfall kopplas främst till den indragna heltrafiken på linje 50 och tillhörande matartrafik på linje 202 samt att centrumlinjen i Härnösand upphörde från och med juni 2019.
- Den största avvikelsen med 13,3 mnkr kopplas till kostnader för indexutvecklingen.
- Resandeutvecklingen ger en ökad kostnad med 2,4 mnkr för trafikområden med resandeincitamentsavtal jämfört med utfallet 2018.



Diagram: Resandeutveckling för de fem trafikområdena med resandeincitamentsavtal åren 2016 - 2018 med basår 2015.

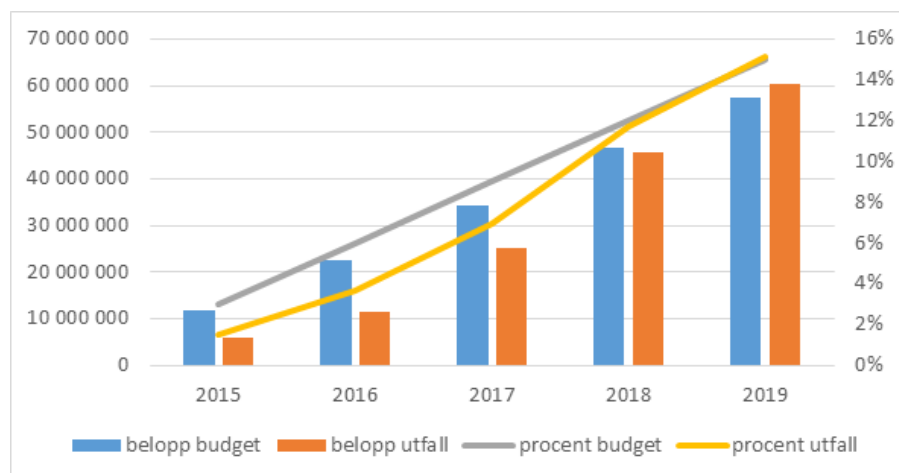


Trafikkostnader linjelagd busstrafik (mnkr)	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-377,3	-381,6	4,3	-1%	-378,5	1,2	0%
Index	-59,1	-57,5	-1,6	3%	-45,8	-13,3	29%
Resandeincitament	-16,2	-10,6	-5,6	53%	-13,8	-2,4	18%
Miljöincitament	-1,2	-1,2	0,0	-4%	-1,2	0,0	-4%
Förstärkningstrafik	-4,0	-6,4	2,4	-37%	-4	0,0	1%
<b>Summa</b>	<b>-457,8</b>	<b>-457,3</b>	<b>-0,5</b>	<b>0%</b>	<b>-443,3</b>	<b>-14,4</b>	<b>3%</b>

## Index

- Trafikavtalen utgör den största delen av myndighetens bruttokostnader och justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 SPIN 2015 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja) samt alternativt PPI (oljeprisindex).
- Den procentuella fördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. För budget 2019 är indexuppräknningen 15% i snitt.
- För samtliga trafikavtal blev utfallet 59,1 mnkr av trafik kostnad 394,4. Det sammanlagda snittindexet för 2019 är 15,0% i utfall jämfört med budget. Utfallet 59,1 mnkr är 1,6 mnkr högre än budget 57,5 mnkr.
- Trafikavtal med trafikstart i juni 2014 har 15% i budget. För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår snittindexet till december 2019 från trafikstart i juni 2014 till 14,3 %. För motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken uppgår index till 15,9 %.
- För trafikavtal för linje 40 med trafikstart i augusti 2012, var utfallet 16,4% och budget 18%.
- För linje 50 med trafikstart i december 2016, var utfallet 14,9% och budget 9%.
- Kostnaden för index är 59,1 mnkr vilket kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 45,8 mnkr. Det är en ökning med 13,4 mnkr.
- Motsvarande period föregående år var utfallet av snittindex 11,7 %. För tätortstrafiken var utfallet 10,5% och för landsbygd 13,3 %. För linje 40 blev utfallet 14,0% och för linje 50 11,0%.
- Preliminärt index i december 2019 är för indexkorg tätortstrafik 15,4%, för landsbygd 17,4%, linje 40 18,2% samt för linje 50 16,5%.

Diagram: Indexutveckling per månad 2015 -2019 tom december 2019



## Region Västernorrland

- Den totala trafik kostnaden för Region Västernorrland uppgår till 81,7 mnkr för perioden. Kostnaden ligger i nivå med budget.
- Störst avvikelse återfinns under grundavtalade trafik kostnader där avvikelsen är 1,5 mnkr i lägre kostnad än budget. Avvikelsen beror bl a på att regionen har en lägre andel av produktionskilometer inom trafikområde 045 Sollefteå landsbygd och inom trafikområde O17/21 Njurunda - Timrå än vad som är budgeterat. Inom trafikområde O20 Ådalen och S6 linje 50 har effekten av neddragning av trafik bidragit till ett lägre utfall.
- Kostnaden för resandeincitament finns inom trafikområdet O17/21 Njurunda - Timrå och inom linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand. Resandet i de här områdena har under de senaste åren varit högre än basåret 2015. Utfallet inom område O17/21 Njurunda - Timrå är 0,3 mnkr högre och för linje 201 0,3 mnkr då ingen budget var lagd 2019. Tidigare har det inte budgeterats för några kostnader för resandeincitament på linje 201 eftersom resandeutvecklingen var negativ tidigare år.
- Förstärkningskostnader för 2019 uppgår till 0,8 mnkr för perioden. Det är 0,2 mnkr högre än budget och kopplas till utökat behov i trafikområdet O17/21 Njurunda - Timrå och inom linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand än budgeterat.
- Jämfört med föregående år är de totala trafik kostnaderna 0,8 mnkr lägre 2019. Effekten för trafikförändringarna uppgår till 2,1 mnkr vid en jämförelse mellan åren, främst till följd av en besparing på 1,1 mnkr för den indragna helgtrafiken för linje 50 med påverkan på trafikområde O20 Ådalen. Även en förändrad andel av produktionskilometer inom O45 Sollefteå landsbygd och O23 Ånge påverkar kostnaderna. En trafikförändring på linje 40 gav 0,2 mnkr och på linje 201 gav 0,2 mnkr i lägre kostnader.
- Index har ett högre utfall med 2,7 mnkr.

Trafikkostnader Region Västernorrland (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-68,8	-70,0	-1,2	-2%	-70,6	-1,8	-3%
Index	-11,0	-10,4	0,5	5%	-8,9	2,1	23%
Resandeincitament	-1,1	-0,4	0,7	63%	-1,1	0,0	-2%
Miljöincitament	-0,4	-0,4	0,0	-11%	-0,4	0,0	-11%
Förstärkningstrafik	-0,8	-0,6	0,2	29%	-1,1	-0,3	-28%
<b>Summa</b>	<b>-82,0</b>	<b>-81,7</b>	<b>0,3</b>	<b>0%</b>	<b>-82,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>0%</b>

## Kramfors kommun

- I samband med avstämning av produktionskilometer 2019 har andelen för trafikområde O20 Ådalen ökat för Kramfors. Därför belastar en högre kostnad utfallet för 2019.
- Inom trafikområde O2 Höga Kusten har det inte varit något behov av förstärkningstrafik och därför redovisas inget utfall.
- Det högre utfallet för 2019 kan kopplas till den utökade andelen av produktionskilometerna för trafikområde O20 Ådalen.

Trafikkostnader Kramfors kommun	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-16,9	-16,7	0,2	1%	16,7	0,2	1%
Index	-2,7	-2,5	0,2	6%	-2,0	0,7	35%
Resandeincitament	0	0,0	0,0	0%	0,0	0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-1%	-0,1	0	0%
Förstärkningstrafik	0	-0,1	-0,1	-496%	-0,1	0	-69%
<b>Summa</b>	<b>-19,7</b>	<b>-19,5</b>	<b>0,2</b>	<b>1%</b>	<b>19,0</b>	<b>0,8</b>	<b>4%</b>

## Sollefteå kommun

- Andelen trafik kilometer har omfördelats mellan trafikområde O3 Sollefteå tätort samt O45 Sollefteå landsort under 2019. Det medför att utfallet är 0,3 mnkr lägre än budget för perioden som baserades på andelen trafik kilometer 2018. I övrigt är utfallet i nivå med budget.
- Vid en jämförelse med föregående år har andelen trafik kilometer minskat för både trafikområde O3 Sollefteå tätort samt O45 Sollefteå landsort 2019 vilket medför att utfallet är 0,1 mnkr lägre än 2018. Även förstärkningskostnaderna är 0,2 mnkr lägre än föregående år.
- För index är utfallet 0,6 mnkr högre än 2018.

Trafikkostnader Sollefteå kommun	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-14,8	-15,2	-0,3	-2%	-14,9	-0,1	-1%
Index	-2,4	-2,3	0,1	5%	-1,8	0,6	34%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	1%	-0,1	0	-2%
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,2	-0,1	-80%	-0,3	-0,2	-67%
<b>Summa</b>	<b>-17,4</b>	<b>-17,7</b>	<b>-0,3</b>	<b>-2%</b>	<b>-17,2</b>	<b>0,3</b>	<b>2%</b>



## Örnsköldsviks kommun

- För Örnsköldsviks kommun är utfallet av de totala trafikknostnaderna 1,1 mnkr högre än budget.
- För resandeincitamentavtalet inom trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort har resandet fortsatt vara högre än basåret 2015. Det ger 1,1 mnkr i högre kostnader. Anledningen till den högre kostnaden är ungdomskortet som togs in i utbudet från och med andra halvåret 2016.
- Förstärkningskostnader ligger 0,7 mnkr lägre än budget 2019. Det är en effekt av den linjeomläggning som genomförts inom Örnsköldsviks tätort.
- Jämfört med 2018 är utfallet av trafikknostnader 0,7 mnkr högre och förstärkningskostnaden 0,4 mnkr lägre 2019. Anledningen är den beslutade linjeomläggningen och utökning av trafik inom trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort. För linje 401 innebär förtätade turer ett minskat behov av förstärkningstrafik.
- För index är utfallet 3,6 mnkr högre än 2018.

Trafikkostnader Örnsköldsviks kommun	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-67,9	-68,1	-0,2	0%	-67,2	0,7	1%
Index	-11,2	-10,3	1,0	9%	-7,6	3,6	48%
Resandeincitament	-5,9	-4,8	1,1	18%	-5,8	0,1	1%
Miljöincitament	-0,3	-0,3	0,0	-1%	-0,3	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,5	-1,2	-0,7	-137%	-0,9	-0,4	-41%
Summa	-85,8	-84,7	1,1	1%	-81,9	4,0	5%



## Härnösands kommun

- Härnösands kommun införde under 2018 subventionerade produkter för alla ålderskategorier. Det medförde att det budgeterades för högre avtalskostnader, ett extra fordon samt högre trafik kostnader.
- I trafikområde O22 Härnösands landsbygd utökades budgeten med 1,3 mnkr och inom trafikområde O10 Härnösands tätort utökades budgeten med 0,8 mnkr inför 2019.
- Behovet av de budgeterade kostnaderna har uteblivit vilket gör att utfallet är 2,0 mnkr lägre än budget 2019. Från och med juni i år är centrumlinjen avvecklad. I övrigt är utfallet i nivå med budget.
- Vid en jämförelse med utfall 2018 är kostnaderna 0,9 mnkr högre vilket beror på index.

Trafikkostnader Härnösands kommun	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-25,0	-27,2	-2,2	-9%	-25,0	0,0	0%
Index	-3,9	-3,8	0,2	4%	-3,0	0,9	31%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,2	-0,2	0,0	3%	-0,2	0,0	-3%
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	-17%	0,0	0,0	-69%
<b>Summa</b>	<b>-29,1</b>	<b>-31,1</b>	<b>-2,0</b>	<b>-7%</b>	<b>-28,2</b>	<b>0,9</b>	<b>3%</b>





## Timrå kommun

- Utfallet för perioden är 0,9 mnkr högre än budget 2019.
- Trafikkostnaden är 0,1 mnkr högre än budget. Det är en följd av en förändrad andel av trafik inom trafikområde O17/21 Timrå/Njurunda.
- Kostnader för resandeincitament berör trafikområdet O17/21 Timrå/Njurunda. Resandet i området är fortsatt högre än basåret 2015, med 0,6 mnkr i högre kostnad än budget. Införandet av barnkortet 2018 har bidragit till kostnadsökningen 2019.
- Inom trafikområde O17/21 Njurunda – Timrå är förstärkningstrafiken 0,3 mnkr högre än budget. Kostnadsökningen är en följd av avstängningen av bron i Bergforsen.
- Jämfört med föregående år är det totala utfallet 2019 1,8 mnkr högre än 2018. Det beror på högre trafikkostnad pga avstängningen av bron i Bergforsen (0,3 mnkr), förändringar av Index (0,9 mnkr) och förändringar i Resandeincitament (0,5 mnkr).
- Effekten av det borttagna barnkortet från och med hösten 2019 kommer att ge full effekt först under 2020.

Trafikkostnader Timrå kommun	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-17,5	-17,4	0,1	0%	-17,2	0,3	2%
Index	-2,7	-2,7	0,0	2%	-1,8	0,9	52%
Resandeincitament	-1,1	-0,6	0,6	50%	-0,6	0,5	86%
Miljöincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0	0%
Förstärkningstrafik	-0,8	-0,6	0,3	32%	-0,7	0,1	18%
<b>Summa</b>	<b>-22,1</b>	<b>-21,2</b>	<b>0,9</b>	<b>4%</b>	<b>-20,3</b>	<b>1,8</b>	<b>9%</b>



## Ånge kommun

- Tillkommande trafik i trafikområde O23 Ånge inför höstterminen 2019 medför ett utfall om 7,6 mnkr vilket är 0,3 mnkr högre än budget.
- Utfall för index är 0,1 mnkr högre än budget. I övrigt följer utfallet budget för 2019.
- Jämfört med utfall för föregående år är utfallet 0,3 mnkr högre 2019. Det beror främst på tillkommande trafik samt ändrad fördelning av trafikproduktion i trafikområde O23 Ånge.

Trafikkostnader Ånge kommun	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-7,6	-7,3	0,3	3%	-7,3	0,3	4%
Index	-1,2	-1,1	0,1	9%	-0,9	0,3	35%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	3%	-0,1	0,0	4%
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
<b>Summa</b>	<b>-8,9</b>	<b>-8,5</b>	<b>0,4</b>	<b>4%</b>	<b>-8,2</b>	<b>0,6</b>	<b>7%</b>





## Sundsvalls kommun

- De totala kostnaderna för Sundsvalls kommun ligger 0,3 mnkr högre än budget.
- Själva trafik kostnaden uppgår till 158,5 mnkr vilket är 0,6 mnkr lägre än budget. För trafikområde O16 är utfallet 0,6 mnkr lägre än budget. Att kostnaden är lägre beror på att utökad trafik inte verkstälts.
- Resandeincitament berör trafikområdena Timrå-Njurunda, Sundsvall-Matfors och Sundsvall tätort. Resandet i de här områdena är fortsatt högre än basåret 2015, med utfall 8,2 mnkr som är 3,3 mnkr högre än budget. Till stor del beror det på att subventionerade produkter införts.
- Budgeterade kostnader för 2019 är för låga sett till årets första prognos och utfallet 2018 där det endast är halvårseffekt av det subventionerade barnkortet.
- Förstärkningskostnaderna är 2,0 mnkr lägre än budget. Det beror främst på att det inom trafikområde Sundsvalls tätort budgeterades för högre förstärkningskostnader inför 2019 i och med att det subventionerade barnkortet infördes. Behovet av förstärkningstrafik har uteblivit.
- Jämfört med föregående år är de totala kostnaderna 12,8 mnkr högre. Det fördelar sig på högre trafik kostnad (0,9 mnkr) pga utökad trafik i tätorten, förändring av Index (7,4 mnkr högre än 2018) samt förändrat Resandeincitament (3,9 mnkr i högre kostnad) som är en effekt på helår efter att subventionerade produkter införts.

Trafikkostnader Sundsvalls kommun	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-158,8	-159,4	-0,6	0%	-157,9	0,9	1%
Index	-23,9	-24,4	-0,5	-2%	-16,5	7,4	45%
Resandeincitament	-8,2	-4,8	3,3	41%	-4,3	3,9	90%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-3%	-0,1	0,0	-8%
Förstärkningstrafik	-1,7	-3,7	-2,0	-113%	-1,1	0,7	65%
<b>Summa</b>	<b>-192,7</b>	<b>-192,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0%</b>	<b>-179,9</b>	<b>12,8</b>	<b>7%</b>

## Särskild persontrafik

- Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 114,4 mnkr och budgeten uppgår till 107,1 mnkr. Budgetavvikelsen är alltså 4,7 mnkr vilket motsvarar en ökning på 6 %. Den största avvikelsen ligger på Region Väster-norrlands sjukresor där kostnaden är 4,7 mnkr högre än budget.
- Antalet sjukresor har minskat med 338 till 187 322 sjukresor totalt under året. En större minskning skedde under sista tertiet då sjukresorna minskade med 2 396 jämfört med samma period föregående år. Det motsvarar en minskning på ca 4%. Den nya sjukreseenheten för central bedömningsfunktion startade den 2 september vilket kan vara en av anledningarna till det minskade antalet resor.
- Kostnaden för sjukresor uppgår till 76,4 mnkr, vilken kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 71,6 mnkr. Kostnadsökningen ligger alltså på 4,9 mnkr. Den avtalsenliga indexjusteringen för den särskilda persontrafiken är budgeterad med en ökning om 2 %. Utfallet resulterade i en höjning på 4 % vilket ger högre kostnader än budgeterat.
- Det nya trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå har gett dyrare sjukresor. Det beror på ett högre pris men också på att resorna inte kan samordnas med färdtjänstresorna.
- Kramfors kommun har en budgetavvikelse på 11% högre kostnader, vilket motsvarar 1,1 mnkr. Jämfört med föregående år har kostnaden ökat med 1,4 mnkr. Antalet resor har ökat med 1180 till 39 020. Ökningen består till största delen av skolresor (825 st). Även kostnaderna för riksfärdtjänstresor har ökat (med ca 0,1 mnkr) jämfört med föregående år.
- Kostnaden för Örnsköldsviks kommun är 1,0 mnkr högre än budgeterat och kostnaden är 1,1 mnkr högre än jämfört med föregående år. Kostnadsökningen består till största delen av färdtjänstresor där antalet resor har ökat med 2 418 jämfört med föregående år. Det motsvarar en resandeökning med 6%.
- Kostnadsökningen och budgetavvikelsen för Härnösands kommun är 0,4 mnkr högre än tidigare år. Resandet har ökat med närmare 9 % till 33 205. Den största delen av ökningen består av färdtjänstresor som har ökat med 1 587 st.
- Timrå kommun ligger i nivå med budget. Att kostnaderna har stigit med 0,1 mnkr kan delvis kopplas till den årliga indexjusteringen i och med att antalet resor ligger i nivå med föregående år. Antalet färdtjänsttillstånd har under året minskat från 788 till 702 st.
- För Ånge kommun är budgetavvikelsen 0,2 mnkr i lägre kostnader. Jämfört med föregående år har kostnaderna ökat med 0,4 mnkr vilket motsvarar 13%. Antalet resor har ökat med 775 st vilket motsvarar ca 8 %. Antalet färdtjänsttillstånd har under året minskat med 25 st.

Särskild persontrafik kostnader för medlemmar	Utfall	Budget	Budget_ avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	-76,4	-71,4	-4,7	6%	-71,6	-4,9	7%
Ånge kommun	-3,3	-3,6	0,2	-6%	-3,0	-0,4	13%
Sundsvalls kommun	0,0	-0,1	0,0	-20%	-0,1	0,0	-16%
Timrå kommun	-4,5	-4,5	0,0	1%	-4,4	-0,1	3%
Härnösands kommun	-5,5	-5,2	-0,4	7%	-5,1	-0,4	9%
Kramfors kommun	-11,7	-10,5	-1,1	11%	-10,3	-1,4	13%
Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-	-3,4	3,3	-100%
Örnsköldsviks kommun	-12,8	-11,9	-1,0	8%	-11,7	-1,1	10%
<b>Summa</b>	<b>-114,4</b>	<b>-107,1</b>	<b>-6,9</b>	<b>6%</b>	<b>-109,4</b>	<b>-5,0</b>	<b>5%</b>



## Administration

- De **administrativa nettokostnaderna** uppgår till 51,2 mnkr vilket är 2,7 mnkr lägre än budget om 53,8. Jämfört med föregående års utfall är kostnaden 1,2 mnkr högre.
- För **Personal** uppgår nettokostnaden till 29,9 mnkr mot budget 29,1 mnkr. Avvikelsen 0,8 mnkr beror främst på vakanta tjänster och sjukskrivning vid Din Tur kundcenter.
- Verksamhet för **central bedömningsfunktion** har startat upp under andra tertialen och initialkostnaderna uppgår till 1,6 mnkr i jämförelse med budget 2,4 mnkr. Budgetavvikelsen beror på att kostnaderna budgeterades för hela året.
- **Externa kostnader** med 5,1 mnkr är i nivå med budget 5,1 mnkr. I externa kostnader ingår bl a lokalhyra, försäkringskostnader, kostnader för bevakning och larm, föreningsavgifter till Svensk Kollektivtrafik samt konsultkostnader. Verksamhetens intäkter kommer enbart från färdtjänstkort, då beställningarna görs utifrån kommunernas behov över året kan det uppstå en differens mellan budget och utfall. Minskat konferensdeltagande påverkar resultatet positivt. Övergång till e-faktura har minskat portokostnaderna vilken bedöms minska ytterligare kommande år. Konstaterad kundförlust belastar utfallet med 0,5 mnkr.
- Jämfört med utfallet föregående år är nettokostnaden 0,1 mnkr högre. Utfallet för verksamhetens intäkter mellan 2018 och 2019 har minskat vilket beror på att kommunernas beställningar av färdtjänstkort har minskat. Utfallet för verksamhetens kostnader visar på en ökning med 26% från 2018 till 2019. Ökningen kan direkt kopplas till konsultarvode för upphandlingen av SÄKO-trafiken. Översyn av kontotillhörighet har utvecklat säkerheten i uppföljningar och påverkar jämförelsen mellan åren. Årsjämförelsen visar på en god planering och budgetefterlevnad. Ökad kunskap hos budgetansvariga och kontoansvariga bidrar till god budgetuppföljning och har gjort korrigeringar möjliga under året.
- Kostnaderna för **biljettkontroll** uppgick till 0,5 mnkr vilket är i nivå med budget. Under året tillkom kostnader för utbildning av de kontrollanter Nobina ställt till förfogande. Intäkterna har varit högre än budgeterat.
- Kostnaderna för **Ekonomienheten** uppgår till 0,5 mnkr att jämföra med budget om 1,7 mnkr. Budgetavvikelsen beror främst på att det budgeterats för att ett nytt intäktsfördelnings-system skulle införas. Det har ännu inte realiserats. Elektronisk fakturahantering har införts för leverantörsfakturor och för kundfakturor.
- Projektet **Hållbara resor** har under 2019 slutredovisats med 0,1 mnkr.
- Kostnaderna för projektet **Koll2020** uppgår till 0,4 mnkr att jämföra med budget om 0,9 mnkr. Avvikelsen beror dels på att vår medfinansiering i projektet minskade från 25% till 20 %, vilket påverkar intäkterna positivt. Beslutet om medfinansieringen togs efter att budget 2019 fastställts. Vid en jämförelse med föregående år har kostnaderna i projektet ökat med 0,1 mnkr vilket motsvarande 24 %.
- **Förbundsdirektionens** kostnader uppgår till 0,6 mnkr jämfört med budget 0,3 mnkr. Under perioden har ett internat för förbundsdirektionen som inte fanns med i budgeten genomförts samt fler möten. Budgeten är minskad jämfört med föregående år eftersom antalet ledamöter i förbundsdirektionen minskades inför 2019.
- För **Marknad** uppgår nettoavvikelsen till 0,4 mnkr i lägre kostnader. Planerade aktiviteter under tredje tertialet har utgått. En del kostnader har tagits av projektet Koll2020. I jämförelse med 2018 är utfallet i samma nivå.



- Kostnader för **Biljettmaskiner** uppgår till 5,7 mnkr jämfört med budget 5,3 mnkr vilket innebär en budgetavvikelse med 0,2 mnkr i högre nettokostnader. Det har skett en omfördelning av kostnader från enheten IT och telefoni till Biljettmaskiner för att få en samlad bild av de driftskostnader som rör biljettmaskiner. Abonnemangskostnader, drift- samt kostnader för serviceavtal har en högre kostnadsutveckling än budgeterat pga en åldrad biljettmaskinpark. Ett utökad underhållsavtal med FARA har medfört högre kostnader jämfört med tidigare år och budget. En anpassning har inletts för att möta tillkommande EU-krav. Kostnader för GPRS som rör realtid har flyttats till kostnadsbärare Realtid. Jämfört med föregående år är nettokostnaden 0,3 mnkr

lägre än utfallet 2018.

- **IT och telefoni** redovisar 7,2 mnkr i kostnader mot budget 8,5 mnkr, alltså 1,3 mnkr i lägre kostnader. Det beror på att det budgeterats för systemutveckling av trafiksamordningssystemet SAM 3001 vilket inte kommer att genomföras. Det beror också på att kostnaderna för systemutveckling av telefoni blivit lägre än beräknat. Vi har heller inte behövt konsultstöd i samband med tidtabellskifte för 2019.
- Jämfört med föregående år är nettokostnaden 1,4 mnkr lägre än utfallet 2018. Det beror främst på ett minskat behov av konsultstöd då översyn av rutiner och dokumentation följts upp under året.

Verksamhet (mnkr)	Utfall			Budget			Budgetavvikelse	Budgetavvikelse %	Nettokostnad 2018
	Intäkt	Kostnad	Nettokostnad	Intäkt	Kostnad	Nettokostnad			
Personalkostnader	2,9	-32,8	-29,9	2,9	-32,0	-29,1	0,8	-3%	-28,6
Central bedömningsfunktion	0,0	-1,6	-1,6	0,0	-2,4	-2,4	-0,8	47%	0
Externa kostnader	0,1	-4,9	-4,8	0,1	-4,9	-4,8	0,0	0%	-4,7
Biljettkontroll	0,2	-0,7	-0,5	0,1	-0,6	-0,5	0,0	-1%	-0,6
Ekonomienhet	0,0	-0,5	-0,5	0	-2,2	-2,2	-1,7	356%	0,0
Hållbara resor	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1	-100%	-0,3
Koll2020	3,7	-3,4	0,3	2,5	-1,9	0,6	0,3	102%	0,1
Förbundsdirektion	0,0	-1,0	-1,0	0,0	-0,4	-0,4	0,6	-58%	-0,8
Utvecklingsenhet	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	4355%	-0,1
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1
Marknad	0,6	-1,0	-0,4	0,8	-1,6	-0,8	-0,4	116%	-0,4
Biljettmaskiner	0,3	-6,0	-5,6	0,2	-5,6	-5,4	0,2	-4%	-5,9
IT och telefoni	0,0	-7,2	-7,2	0,0	-8,5	-8,5	-1,3	19%	-8,5
<b>Summa</b>	<b>7,8</b>	<b>-59,1</b>	<b>-51,2</b>	<b>6,6</b>	<b>-60,5</b>	<b>-53,8</b>	<b>-2,7</b>	<b>7%</b>	<b>-50,0</b>

## Avskrivningar

- De totala avskrivningskostnaderna för optiska läsare i projektet Koll2020 budgeterades till 1,5 mnkr. Kostnaderna uppgick till 0,7 mnkr för 2019, vilket motsvarar en budgetavvikelse på 0,8 mnkr. I budget är inte avskrivningskostnaderna periodiserade på tre år, vilket förklarar avvikelserna.
- De nio bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2019 därav budgetavvikelsen på 1,6 mnkr.

Avskrivningar, mnkr	Utfall 2019	Budget 2019	Budgetavvikelse	Budgetavvikelse %	Nettokostnad 2018
Immateriella tillgångar	-0,2	-0,0	-0,1	50%	-0,2
Optiska läsare	-0,7	-1,5	0,8	-114%	-0,6
Inventarier	-0,2	-0,2	0,0	0%	-0,1
Biljettmaskin	-0,2	0,0	-0,2	100%	-0,1
Fordon	-1,3	-2,9	1,6	-123%	-2,9
<b>Summa</b>	<b>-2,6</b>	<b>-4,7</b>	<b>2,1</b>	<b>-14%</b>	<b>-3,9</b>

## Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

- Den medlemmen med störst budgetavvikelse för verksamhetens nettokostnad är Sundsvalls kommun med en avvikelse om 4,6 mnkr. Det beror främst på lägre biljettintäkter från tätortstrafiken än vad som har budgeterats.
- För Region Västernorrland uppgår budgetavvikelsen till 3,3 mnkr högre nettokostnader än budgeterat. Det beror bl a på lägre biljettintäkter från resenärer, lägre skolkortsintäkter samt högre kostnader för sjukresor.

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem	Utfall	Budget	Budgetavvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	-233,1	-229,8	3,3	1%	-220,0	13,1	6%
Ånge kommun	-11,3	-10,9	0,4	4%	-10,6	0,7	7%
Sundsvalls kommun	-136,5	-131,9	4,6	3%	-123,6	12,8	10%
Timrå kommun	-21,8	-23,7	-1,9	-8%	-19,8	2,0	10%
Härnösands kommun	-34,3	-36,5	-2,1	-	-30,8	3,5	12%
Kramfors kommun	-28,7	-26,2	2,4	9%	-26,6	2,1	8%
Sollefteå kommun	-13,4	-14,0	-0,6	-5%	-16,6	-3,2	-19%
Örnsköldsviks kommun	-85,7	-84,2	1,5	2%	-81,6	4,1	5%
<b>Summa</b>	<b>-564,7</b>	<b>-557,2</b>	<b>7,5</b>	<b>1%</b>	<b>-529,7</b>	<b>35,1</b>	<b>7%</b>

## Medlemsbidrag fördelat per medlem

- Medlemsbidraget uppgår till 383,6 mnkr för perioden, vilket kan jämföras med budget på 393,3 mnkr.
- De medlemmarna med störst avvikelse är

Härnösands kommun, Timrå kommun och Sundsvalls kommun. De införde subventionerade produkter under föregående år och det påverkar utfallet för medlemsbidraget.

Medlemsbidrag fördelat per medlem	Utfall	Budget	Budget_ avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	225,2	227,2	-2,0	-1%	214,0	11,1	5%
Ånge kommun	11,3	10,9	0,4	4%	10,6	0,7	7%
Sundsvalls kommun	55,0	71,2	-16,2	-23%	56,7	-1,7	-3%
Timrå kommun	18,8	4,6	14,2	313%	17,3	1,5	8%
Härnösands kommun	-6,1	0,0	-6,1	-	8,4	-14,5	-173%
Kramfors kommun	28,7	26,2	2,4	9%	26,6	2,1	8%
Sollefteå kommun	13,4	14,0	-0,6	-5%	16,6	-3,2	-19%
Örnsköldsviks kommun	37,3	39,2	-1,9	-5%	35,8	1,6	4%
<b>Summa</b>	<b>383,6</b>	<b>393,3</b>	<b>-9,7</b>	<b>-2%</b>	<b>386,1</b>	<b>-2,4</b>	<b>-1%</b>



# Prognosavvikelse

Ett sätt att analysera risk och kontroll är att mäta prognossäkerheten. Tillförlitliga prognoser skapar förutsättningar för oss att fatta rätt beslut och genomföra nödvändiga korrigeringar.

Prognossäkerheten är även en viktig del inför arbetet med budget kommande år. Vid tertialuppföljning per april görs årets första helårsprognos och

vid tertialuppföljning per augusti görs vår andra helårsprognos.

Verksamhetens nettokostnader prognostiserades med 575,6 mnkr i april och prognosen minskade till 573,3 mnkr i augusti. Prognosavvikelsen motsvarar 2% för april och den förbättrades något för augusti där avvikelsen motsvarar 1%.

Prognosavvikelse Belopp, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosav- vikelse aug	Prognosavvi- kelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvi- kelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Verksamhetens intäkter	135,3	135,1	0,2	0%	127,6	7,7	6%
Verksamhetens kostnader	-697,5	-705,9	8,4	-1%	-701,1	3,6	-1%
Avskrivningar	-2,6	-2,5	-0,1	5%	-2,1	-0,5	20%
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-564,8</b>	<b>-573,3</b>	<b>8,5</b>	<b>-1%</b>	<b>-575,6</b>	<b>10,8</b>	<b>-2%</b>
Kommunala biljettsubventioner	181,1	165,2	15,9	9%	161,6	19,5	11%
Medlemsbidrag	383,6	408,1	-24,5	-6%	414,0	-30,4	-8%
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-0,1</b>	<b>0</b>	<b>-0,1</b>	<b>100%</b>	<b>0</b>	<b>-0,1</b>	<b>100%</b>
Finansiella intäkter	0,1	0	0,1	100%	0	0,1	100%
Finansiella kostnader	0	0	0	-	0	0	-
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
Extraordinära poster	0	0	0	-	0	0	-
<b>Årets resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>

## Verksamhetens intäkter

- Verksamhetens intäkter uppgår till 135,3 mnkr. Intäkterna prognostiserades till 127,5 mnkr i årets första helårsprognos, vilket är 5,6 mnkr lägre än utfallet. I årets andra helårsprognos bedömdes intäkterna till 135,1 mnkr. Den största skillnaden mellan de båda årsprognoserna kopplas till biljettintäkterna. Det har varit svårigheter att prognostisera effekten som de kommunala biljettsubventionerna har på biljettintäkterna. De största skillnaderna

mellan årsprognosen i april respektive augusti gällande biljettintäkter förekommer i kommuner som infört subventionerade produkter inför hösten 2018. Helårsprognosen i augusti 2019 ligger närmare utfallet än den i april eftersom det då finns fler månader att utvärdera efter att de subventionerade produkterna införts.

- I april prognostiserades intäkterna för EU-bidrag till 1,5 mnkr. Intäkterna baseras på kostnader som prognostiserades till 2,1 mnkr



och med en medfinansiering på 25%. I augusti prognostiserades kostnader till 2,7 mnkr och med en medfinansiering på 25%. Kostnaderna uppgår till 4,1 mnkr, vilket återsöktes med en medfinansiering om 20%. Trafikkostnader och aktiviteter i projektet, så som marknadsföring och annonsering, var inte kända vid prognostillfällena.

- De prognostiserade intäkterna för reklam på buss uppgår till 0,7 mnkr i båda helårsprognoserna, vilket är en avvikelse om 0,1 mnkr jämfört med utfallet på 0,6 mnkr. Anledningen är den uteblivna rörliga ersättningen för året, som kunde fastställas först under hösten 2019 och inte var känt vid de båda prognostillfällena.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Biljettintäkter busstrafik	93,7	94,6	-0,9	-1%	88,1	5,5	6%
Intäkter skolkort	17,7	17,7	0,0	0%	17,9	-0,2	-1%
Intäkter tågtrafik	8,2	9,0	-0,8	-9%	9,0	-0,8	-9%
Bidrag samverkande system	3,2	3,2	0,0	-1%	3,2	0,0	-1%
Bidrag sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Resplusintäkter	3,5	3,2	0,3	9%	2,9	0,6	19%
EU-bidrag projekt Koll2020	3,7	2,1	1,6	79%	1,5	2,2	148%
Kundservice och anropsstyrd trafik	1,5	1,5	0,1	4%	1,4	0,1	6%
Reklam på buss	0,6	0,7	-0,1	-17%	0,7	-0,1	-17%
Bussgodsintäkter	0,5	0,5	0,0	-2%	0,6	0,0	-4%
Färdtjänsthandläggning	1,3	1,3	0,0	1%	1,3	0,0	2%
Persontransporter	0,6	0,6	0,0	1%	0,5	0,1	11%
Avgift för kortämne	0,4	0,4	0,0	-5%	0,1	0,3	379%
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,2	0,2	0,0	-6%	0,2	0,0	16%
Övriga intäkter	0,1	0,1	0,0	19%	0,1	0,1	141%
<b>Summa</b>	<b>135,3</b>	<b>135,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0%</b>	<b>127,5</b>	<b>7,7</b>	<b>6%</b>

## Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

- Det har varit svårigheter med att prognostisera den effekt som de kommunala biljettsubventionerna har på biljettintäkterna hos medlemmarna.
- I april prognostiserades biljettintäkterna till 88,1 mnkr, vilket är 5,5 mnkr lägre än utfallet.
- En bidragande orsak till prognosavvikelsen är att Timrå kommun valde att avveckla barnkortet inför höstterminen, vilket inte var känt när prognosen i april gjordes.
- En stor anledning till prognosavvikelsen i april visar sig i prognosen för Sundsvalls kommun där biljettintäkterna uppgick till 45,7 mnkr, medan utfallet blev 5,5 mnkr högre, motsvarande 51,2 mnkr. I augusti skedde en prognosförbättring med 4,7 mnkr för Sundsvalls kommuns biljettintäkter. Det minskade prognosavvikelsen till 0,8 mnkr mot utfallet.
- I augusti prognostiserades biljettintäkterna till 94,6 mnkr, vilket avviker med 1 % mot utfallet på 93,7 mnkr. För de kommuner som införde subventionerade produkter inför hösten 2018 fanns det i augusti 2019 ytterligare fyra månaders utfall att basera prognoserna på, jämfört med prognosen som gjordes i april.
- För Sollefteå kommun gjordes en prognosförbättring i augusti med 0,1 mnkr lägre biljettintäkter, vilket motsvarar en avvikelse på 2% från utfallet. Samma fenomen gäller Ånge kommun, där en prognosförbättring i augusti på 0,1 mnkr lägre biljettintäkter skapade en avvikelse mot utfallet på 4 %.

Biljettintäkter per medlem, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Härnösands kommun	0,9	1,0	0,0	-4%	0,9	0,1	8%
Kramfors kommun	1,5	1,5	0,0	3%	1,5	0,0	0%
Sollefteå kommun	2,6	2,7	0,0	-2%	2,7	-0,1	-4%
Sundsvalls kommun	51,2	50,4	0,8	2%	45,7	5,5	12%
Timrå kommun	3,3	3,4	-0,1	-4%	2,4	0,9	39%
Ånge kommun	0,3	0,3	0,0	-4%	0,4	0,0	-10%
Örnsköldsviks kommun	14,6	15,4	-0,9	-6%	16,2	-1,6	-10%
Region Västernorrland	19,2	19,9	-0,7	3%	18,4	0,8	4%
<b>Summa intäkter</b>	<b>93,7</b>	<b>94,6</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1%</b>	<b>88,1</b>	<b>5,5</b>	<b>6%</b>

## Verksamhetens kostnader

- Verksamhetens kostnader uppgår till 697,5 mnkr att jämföra med prognosen i april om 701,1 mnkr samt prognosen i augusti om 705,9 mnkr. För årets båda prognoser är avvikelsen 1% i jämförelse med utfallet.
- Störst prognosavvikelse visar linjelagd buss- trafik där en orsak är att kostnaderna för index har prognostiserats högre än årets utfall.

Kostnader, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-457,8	-463,7	5,9	-1%	-461,4	3,6	-1%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-114,7	-115,8	1,0	-1%	-113,9	-0,8	1%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-55,9	-56,9	1,0	-2%	-56,9	1,0	-2%
Administrativa kostnader	-59,1	-59,8	0,7	-1%	-58,9	-0,2	0%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-4,4	-4,4	0,1	-1%	-4,6	0,2	-5%
Stationsavgifter	-1,4	-1,3	-0,1	7%	-1,5	0,1	-6%
Biljettsamverkan X-trafik	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,5	0,0	0%
Kompletteringstrafik	-1,9	-1,8	-0,2	10%	-2,0	0,0	-1%
Realtid: drift och underhåll	-0,9	-0,8	0,0	5%	-0,5	-0,3	38%
<b>Summa verksamhetens kostnader</b>	<b>-697,5</b>	<b>-705,9</b>	<b>8,4</b>	<b>-1%</b>	<b>-701,1</b>	<b>3,6</b>	<b>-1%</b>

## Linjelagd busstrafik

- Den totala trafikknostnaden för linjelagd buss- trafik uppgår till 457,8 mnkr. I jämförelse med prognosen i augusti om 462,7 mnkr är utfallet 4,9 mnkr lägre. Jämfört med årsprognosen i april är kostnaden 3,6 mnkr lägre.
- Trafikkostnadens utfall uppgår till 377,3 mnkr vilket är 1,5 mnkr lägre än årsprognos i augusti 378,8 mnkr. Den lägre kostnaden kopplas framförallt till trafikområde O14/15 Sundsvall tätort som har 1,0 mnkr lägre utfall än prognos.
- Jämfört med årsprognos april är kostnaden 1,1 mnkr lägre. Den lägre kostnaden kopplas till trafikområdena O45 Sollefteå landsbygd med 0,8 mnkr och O17/21 Timrå med 0,6 mnkr lägre utfall än prognos.
- Prognostiserade kostnader för resandeincitament är 0,5 mnkr lägre än årsprognos i andra tertiet, som skrevs ned med 1,7 mnkr från årets första prognos. Det gjordes främst som följd av en viss avmattning i resandeutvecklingen samt effekten av att barnkortet i Timrå upphörde från augusti.
- För förstärkningstrafiken är utfallet 2019 0,2 mnkr högre än årsprognos andra tertiet. Det beror främst på ett mindre behov av förstärkningstrafik i Sundsvalls tätort än befarat efter det att barnkortet infördes.

Trafikkostnader, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-377,3	-378,8	-1,5	0%	-378,4	-1,1	0%
Index	-59,1	-62,2	-3,1	-5%	-59,4	-0,3	-1%
Resandeincitament	-16,2	-16,7	-0,5	-3%	-17,9	-1,7	-10%
Miljöincitament	-1,2	-1,2	0,0	-4%	-1,2	0,0	-2%
Förstärkningstrafik	-4,0	-3,8	0,2	6%	-4,5	-0,5	-12%
<b>Summa trafikknostnader</b>	<b>-457,8</b>	<b>-462,7</b>	<b>-4,9</b>	<b>-1%</b>	<b>-461,4</b>	<b>-3,6</b>	<b>-1%</b>



## Index

- För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår preliminärt index vid december månads utgång till 15,4 %. Prognosen i augusti var 14,9 % och i april 13,7 %. För motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken uppgår preliminärt index december till 17,4 %. Prognos i augusti var 16,1 % och april 15,7 %.
- För linje 40 är preliminärt index december 16,4 % jämfört med utfall snittindex 16,4 med prognos 16,6 % i prognos augusti och 17,7% i prognos april.
- För linje 50 är preliminärt index december 16,5 % jämfört med utfallet snittindex 15,3%

att jämföra mot prognos augusti 16,6% och prognos april 16,4%.

- Kostnaden för den avtalsenliga indexregleringen utföll med 59,1 mnkr och prognostiserades i augusti till 62,2 mnkr i jämförelse med prognos i april om 59,4 mnkr.
- De olika indexkorgarnas utveckling påverkas framförallt av fortsatt höjda drivmedelspriser under 2019 men en viss avmattning noteras under tredje tertialet 2019. Kostnadsutvecklingen för drivmedel från trafikstart i juni 2014 fram till idag har drivit upp index för trafikavtalen. Arbetskostnadsindex (AKI) driver också kostnadsutvecklingen eftersom den utgör en stor del av viktningen i indexkorgarna.

Diagram: Index

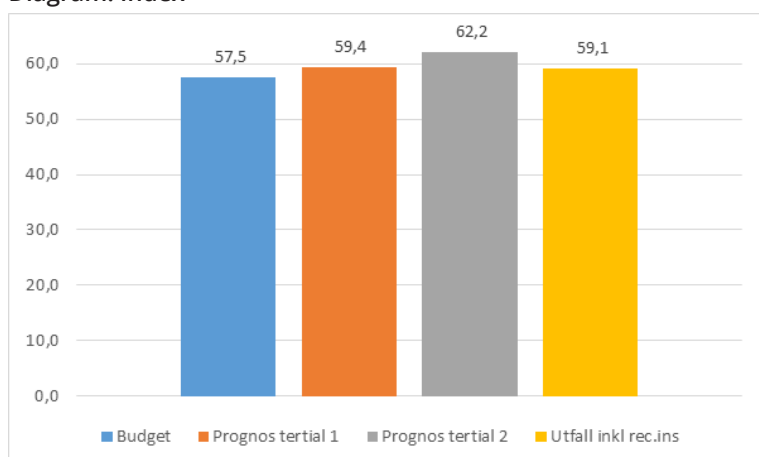
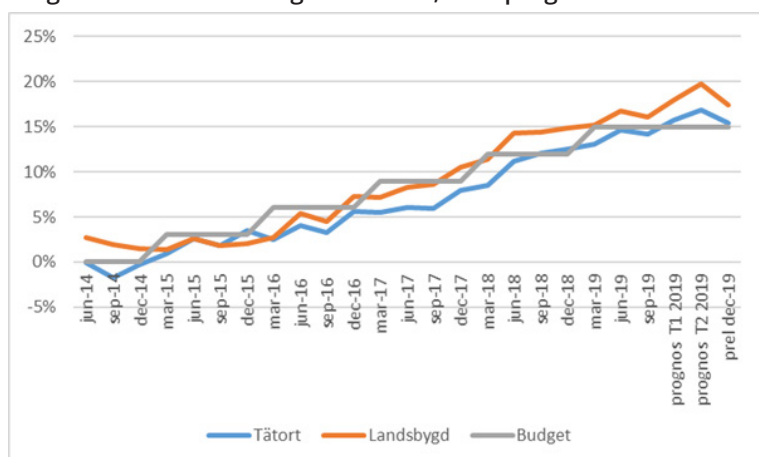


Diagram: Indexutveckling 2014 -2019, med prognos 2019



## Region Västernorrland

- Utfallet för 2019 är 68,5 mnkr för trafikkostnader vilket är 0,8 mnkr lägre än årsprognos i augusti. Det är en följd av förändrade produktionskilometer mellan delade trafikområden samt att linje 201 fått 0,2 mnkr i lägre utfall än prognos. Jämfört med årsprognos från första tertiet är utfallet 0,5 mnkr lägre pga förändrade produktionskilometer mellan delade trafikområden.
- Kostnaden för resandeincitament finns inom trafikområdet O17/21 Njurunda - Timrå och inom linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand. De har utfallit med 0,2 mnkr i lägre kostnad jämfört med årsprognosen i augusti. Jämfört med årsprognos i april är utfallet 0,4 mnkr lägre. För trafikområde O17/21 justerades prognosen ned i augusti jämfört med april, samtidigt som kostnadsandelen har förändrats för Region Västernorrland under 2019. För linje 201 låg båda prognoserna 0,1 mnkr högre än utfallet.
- Utfallet 0,8 mnkr för förstärkningstrafik är 0,1 mnkr högre än årsprognos i andra tertiet. Jämfört med årsprognosen från april detsamma.

Trafikkostnader, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-68,5	-69,3	-0,8	-1%	-69,0	-0,5	-1%
Index	-11,0	-11,5	-0,5	-5%	-11,5	-0,5	-5%
Resandeincitament	-1,1	-1,3	-0,2	-21%	-1,4	-0,4	-35%
Miljöincitament	-0,4	-0,4	0,0	-13%	-0,8	-0,4	-123%
Förstärkningstrafik	-0,8	-0,7	0,1	12%	-0,8	0,0	-1%
<b>Summa</b>	<b>-81,7</b>	<b>-84,0</b>	<b>-2,3</b>	<b>-3%</b>	<b>83,5</b>	<b>-1,8</b>	<b>-2%</b>



## Kramfors kommun

- Avvikelsen för den totala trafik kostnaden jämfört med prognoserna är 0,1 mnkr.
- Vid den slutliga avstämningen av produktionskilometer läggs en högre andel för Kramfors kommun i trafikområde O20 Ådalen. Det medför en avvikelse med 0,3 mnkr i högre kostnad jämfört med prognoserna för april och augusti.
- Prognoserna i april och augusti för indexkostnaderna är 0,1 mnkr högre än utfallet 2019.

Trafikkostnader, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-16,9	-16,6	0,3	2%	-16,6	0,3	2%
Index	-2,7	-2,8	-0,1	-4%	-2,8	-0,1	-4%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-1%	-0,1	0,0	0%
Förstärkningstrafik	0,0	-0,1	-0,1	-496%	-0,1	-0,1	-297%
<b>Summa</b>	<b>-19,7</b>	<b>-19,6</b>	<b>0,1</b>	<b>1%</b>	<b>19,6</b>	<b>0,1</b>	<b>1%</b>

## Sollefteå kommun

- Trafikkostnaden är 0,2 mnkr lägre än prognosen i augusti och 0,4 mnkr lägre än prognosen i april. Det beror bl a på att kostnadsfördelningen utifrån andel produktionskilometer förändrats mellan Sollefteå kommun, Region Västernorrland och Jämtlands län och prognoserna justerats ned.
- Prognosen för indexkostnaderna är 0,1 mnkr högre i augusti respektive 0,2 mnkr högre i april än utfallet 2019 än vad som budgeterats.
- Kostnaderna för förstärkningstrafiken är 0,1 mnkr lägre än årsprognosen i april.

Trafikkostnader, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-14,8	-15,0	-0,2	-1%	-15,2	-0,4	-3%
Index	-2,4	-2,5	-0,1	-4%	-2,6	-0,2	-7%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	1%	-0,1	0,0	-2%
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,1	0,0	14%	-0,2	-0,1	-44%
<b>Summa</b>	<b>-17,4</b>	<b>-17,7</b>	<b>-0,3</b>	<b>-2%</b>	<b>-18,1</b>	<b>-0,6</b>	<b>-3%</b>

## Örnsköldsviks kommun

- Trafikkostnaden är 0,2 mnkr lägre än prognosen i augusti och 0,5 mnkr lägre än prognosen i april. En bidragande orsak är att den linjeomläggning som genomförts inom Örnsköldsviks tätort under året beräknats högre i prognoserna än utfall efter avstämning av produktionskilometer.
- Indexkostnaderna skrevs upp i prognosen för augusti. Det gjordes pga hur trendutvecklingen såg ut, främst för den indexkorg som reglerar landsortstrafiken. Utfallet blev nu 0,6 mnkr lägre än prognosen i augusti men 0,5 mnkr högre än prognosen i april. Prognosen i augusti räknades upp ytterligare av resande i jämförelse med april.
- Örnsköldsviks kommun har ett resandeincitamentavtal inom trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort. Utfallet av resandeincitamenten är 0,1 mnkr lägre än prognosen i augusti, men 0,1 mnkr högre än prognosen i april.
- Förstärkningskostnaderna utföll med 0,2 mnkr i lägre kostnad än prognos augusti och 0,5 mnkr lägre än prognos april.

Trafikkostnader, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-67,9	-68,1	-0,2	0%	-68,4	-0,5	-1%
Index	-11,2	-11,8	-0,6	-5%	-10,7	0,5	4%
Resandeincitament	-5,9	-6,0	-0,1	-2%	-5,8	0,1	0%
Miljöincitament	-0,3	-0,2	0,0	20%	-0,2	0,0	1%
Förstärkningstrafik	-0,5	-0,7	-0,2	-33%	-1,0	-0,5	-92%
<b>Summa</b>	<b>-85,8</b>	<b>-86,9</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1%</b>	<b>-86,2</b>	<b>-0,4</b>	<b>0%</b>

## Härnösands kommun

- Trafikkostnaden för Härnösands kommun visar ett högre utfall med 0,1 mnkr jämfört med årsprognos i augusti respektive 0,2 mnkr jämfört med årsprognos april. Effekten av uppsägningen av linje 525 i trafikområde O10 Härnösands tätort var mindre än den justering som lades i respektive prognos.
- En omfördelning av produktionskilometer har skett för trafikområde O20 Ådalen, vilket ger Härnösands kommun en merkostnad.

Trafikkostnader, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-25,0	-24,9	0,1	0%	-24,8	0,2	1%
Index	-3,9	-4,2	-0,3	-7%	-4,3	-0,4	-10%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,2	-0,2	0,0	-3%	-0,2	0,0	-4%
Förstärkningstrafik	0,0	,0	0,0	-17%	0,0	0,0	22%
<b>Summa</b>	<b>-29,1</b>	<b>-29,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>0%</b>	<b>29,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1%</b>



## Timrå kommun

- Trafikkostnaden ligger i nivå med prognosen för april, men 0,2 mnkr högre än prognosen i augusti. Anledningen är en högre andel av produktionskilometer efter årets avstämning.
- Index utföll med 0,2 mnkr i lägre kostnad än prognosen i augusti men 0,2 mnkr högre än årsprognosen för april.
- Kostnader för resandeincitament berör trafikområdet O17/21 Timrå/Njurunda. Vid prognosarbetet i april lades en högre prognos

för den effekt som barnkortet skulle få. Inför prognosarbetet i augusti fanns beslut att avveckla barnkortet från och med höstterminen och prognosen justerades ned. Utfallet blev då 0,3 mnkr lägre än prognosen i augusti pga det avvecklade barnkortet. I jämförelse med prognosen i april är utfallet 0,4 mnkr lägre.

- Inom trafikområde O17/21 Njurunda – Timrå är utfallet av förstärkningstrafiken i samma nivå som prognosen i augusti. Jämfört med prognosen i april är dock kostnaden 0,1 mnkr lägre.

Trafikkostnader, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-17,5	-17,3	0,2	1%	-17,5	0,0	0%
Index	-2,7	-2,9	-0,2	-6%	-2,6	0,2	6%
Resandeincitament	-1,1	-1,4	-0,3	-26%	1,5	-0,4	0%
Miljöincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,8	-0,8	0,0	3%	-1,0	-0,1	-16%
<b>Summa</b>	<b>-22,1</b>	<b>-22,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1%</b>	<b>-22,6</b>	<b>-0,4</b>	<b>-2%</b>



## Sundsvalls kommun

- För trafiken är kostnaden 0,8 mnkr lägre än prognosen i augusti men 0,3 mnkr högre än prognosen i april. Effekten blev mindre än förväntat av förändringar inom trafikområde O14/15 Sundsvalls tätort (utökad vintertrafik inklusive ett fordon) och utökningen av trafiken pga avstängningen av Storbron och ändrad körväg. Vid arbetet med årsprognos april var avstängningen av Storbron ej känd.
- Prognosen för indexkostnaderna är 1,3 mnkr lägre än vad som budgeterats. Det beror bl a på att ökningen av AKI- respektive HVO-index mattats av under sista tertialet.
- Resandeincitament berör trafikområdena Timrå-Njurunda, Sundsvall-Matfors samt Sundsvall tätort. Utfallet är 0,2 mnkr högre än prognosen för augusti, som skrevs ned i jämförelse med prognosen i april. Vid prognosarbetet i april bedömde vi att en fortsatt positiv resandeutveckling skulle ske under 2019 pga de införda subventionerade produkterna inom trafikområdet.
- Utfallet av förstärkningskostnader är 0,3 mnkr högre än prognosen i augusti respektive 0,3 mnkr högre än april. Det beror främst på att det inom trafikområde O14/15 Sundsvalls tätort varit ett större behov av förstärkningstrafik under hösten.

Trafikkostnader, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-158,8	-159,6	-0,8	-1%	-158,5	0,3	0%
Index	-23,9	-25,2	-1,3	-5%	-23,6	0,3	1%
Resandeincitament	-8,2	-8,0	0,2	2%	-9,2	-1,1	-13%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-3%	-0,1	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-1,7	-1,4	0,3	20%	-1,5	0,3	17%
<b>Summa</b>	<b>-192,7</b>	<b>-194,3</b>	<b>-1,6</b>	<b>-1%</b>	<b>-192,8</b>	<b>-0,2</b>	<b>0%</b>





## Ånge kommun

- Inom trafikområde O23 Ånge landsbygd har det skett trafikförändringar för bl a linje 196 och linje 192 jämfört med budget 2019. Det påverkar Ånge kommuns andel vid avstämningen av produktionskilometer för 2019. I jämförelse med årsprognosen i augusti är utfallet 0,1 mnkr lägre.

Trafikkostnader, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Trafikkostnad	-7,6	-7,3	0,3	3%	-7,6	-0,1	-1%
Index	-1,2	-1,1	0,1	9%	-1,3	-0,1	-6%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	3%	-0,1	0,0	0%
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	-286%
<b>Summa</b>	<b>-8,9</b>	<b>-8,5</b>	<b>0,3</b>	<b>4%</b>	<b>-9,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>-2%</b>



## Särskild persontrafik

- I tertialrapporten per april prognostiserades kostnaderna för den särskilda persontrafiken till 113,0 mnkr. Jämfört med utfallet är prognosavvikelsen 1%. Prognosen per augusti uppgår till 114,9 mnkr vilket är i nivå med utfallet på 114,4 mnkr.
- Prognosavvikelsen per april för Region Västernorrlands sjukresor var 0,1 mnkr och vid uppföljningen per augusti 0,7 mnkr, vilket motsvarar 1%. I den första prognosen per april var bedömningen att antalet resande skulle vara i nivå med föregående år. Samma prognos om resandeutvecklingen gjordes per augusti.
- Utfallet för Örnsköldsviks kommun uppgår till 12,8 mnkr. Vid den första prognosen i april bedömdes kostnaderna till 12,3 mnkr med en prognosavvikelse om 0,5 mnkr motsvarande 4%. Vid uppföljningen i augusti prognostiserades kostnaderna till 12,8 mnkr. Bedömningen baserades på ett ökat antal färdtjänstresor.
- Prognosavvikelsen för Kramfors kommun var per april 0,5 mnkr och per augusti 0,2 mnkr. Bedömningen av kostnaderna i april, där prognosen var 11,2 mnkr jämfört med utfallet om 11,7 mnkr, gjordes utifrån att resorna skulle fortsätta att ligga kvar på samma nivå. Prognosen per augusti gjordes utifrån antagandet att skolresorna skulle öka i antal.
- Prognosen för Härnösands kommun har per april en avvikelse på 4 %. Prognosen baserades på att antalet resor skulle ligga kvar på en konstant nivå. Vid uppföljningen i augusti visade prognosen en ökning av färdtjänstresor och kostnaderna prognostiserades till 5,5 mnkr.
- I Ånge kommun prognostiserades kostnaderna till 3,2 mnkr per april och augusti. Prognosen i augusti baserades på att resorna skulle ligga kvar på samma nivå som i april.
- För Timrå kommun är kostnaderna 0,1 mnkr lägre än prognosen i augusti.

Särskild persontrafik, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Region Västernorrland	-76,4	-77,2	0,7	-1%	-76,3	-0,1	0%
Ånge kommun	-3,3	-3,2	-0,1	4%	-3,2	-0,2	5%
Sundsvalls kommun	0,0	-0,1	0,0	-17%	-0,1	0,0	-14%
Timrå kommun	-4,5	-4,6	0,1	-2%	-4,6	0,0	-1%
Härnösands kommun	-5,5	-5,5	0,0	0%	-5,3	-0,2	4%
Kramfors kommun	-11,7	-11,5	-0,2	1%	-11,2	-0,5	4%
Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-52%	0,0	0,0	-100%
Örnsköldsviks kommun	-12,8	-12,8	-0,1	1%	-12,3	-0,5	4%
<b>Summa:</b>	<b>-114,4</b>	<b>-114,9</b>	<b>0,4</b>	<b>0%</b>	<b>-113,0</b>	<b>-1,4</b>	<b>1%</b>



## Administration

- Prognosavvikelsen för förvaltningskostnader vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per april visar 2,1 mnkr i lägre kostnader. Det motsvarar 4% av kostnaderna. För prognosen per augusti är avvikelsen 2,2 mnkr i lägre kostnader, vilket motsvarar 4%.
- För Personal prognostiseras nettokostnaden till 29,8 mnkr och budgeten uppgår till 29,1 mnkr. Vakanta tjänster och sjukskrivning reducerar kostnaderna. Avvikelsen mot budget uppgår till 0,7 mnkr.
- Kostnaden för central bedömningsfunktion prognostiseras till 1,4 mnkr i jämförelse med budget 2,4 mnkr. Det beror på att verksamheten startade i juni med en budget på årsbasis.
- Personal visar en lägre prognos i augusti med 0,7 mnkr i jämförelse med utfallet. Utfallet av intäkter är högre än prognos då rörlig del gett högre intäkt.
- Externa kostnader prognostiseras till 5,4 mnkr. Det är 0,5 mnkr lägre än vid prognosen per april och 0,4 lägre än prognosen per augusti. Arbetet med analys av kostnader och översyn av avtal har bidragit till att motverka kostnadsutvecklingen. Prognosen för advokatkostnader och konsult har varit för högt i båda prognoserna.
- Utfallet för biljettkontroll är i nivå med båda prognoserna för året. Fler kontroller har utförts under andra halvåret i samarbete med trafikföretag.
- Prognostiserade kostnader för Ekonomienheten uppgår till 1,0 mnkr i både i april och augusti, att jämföra med utfallet på 0,5 mnkr. Avvikelsen beror främst på att arbetet med att införa av ett nytt intäktsfördelningssystem har senarelagts till våren 2020 på grund av resursbrist.
- För projekt Koll2020 är kostnaderna 0,2 mnkr lägre än prognosen per april och per augusti.
- Förbundsdirektionens kostnader prognostiseras till 0,8 mnkr i förhållande till budgeterade kostnader om 0,4 mnkr. Det beror bl a på att ett internat med de nya ledamöterna genomfördes under februari. Ytterligare orsaker är att det genomförts fler direktionssammanträden samt fler arbetsgruppsmöten än vad som budgeterats.



- För Utvecklingsenheten har arbetet med att revidera trafikförsörjningsprogrammet utgått vilket medfört att kostnaderna prognostiseras till 0 mnkr.
- Marknad behöll prognosen för nettokostnader i nivå med budget under 2019. Viss osäkerhet fanns i prognosen kring den rörliga ersättningen för reklam på buss då nytt avtal ingåtts inför 2019. Under sista tertiet har kostnader som gäller varumärke Din Tur delvis belastat projekt Koll2020.
- För Biljettmaskiner prognostiserades i april för en utökad servicekostnad. Vid en jämförelse med utfall är intäkterna 0,3 mnkr högre samt kostnaderna 0,6 mnkr lägre än prognos.

Det ger en avvikelse med 0,9 mnkr. De högre intäkterna kommer från att debitering av kortämnena sker från och med 2019. Prognosen i augusti ger en avvikelse med 0,1 mnkr och är närmare utfallet för både intäkter och kostnader.

- Inom IT och telefoni prognostiserades kostnaderna till 1,3 mnkr högre i april, och i augusti till 1,0 mnkr högre än utfallet. Förklaringen är främst ett minskat behov av konsultstöd samt att utveckling av trafiksamordningssystemet SAM 3001 inte genomförts under året. Under tredje tertialen har arbetet med att digitalisera företagskortet påbörjats och den beräknade kostnaden uppgår till 0,1 mnkr.

Verksamhet, mnkr	Utfall			Prognos aug 2019			Prognosavvikelse aug			Prognos apr		Prognosavvikelse apr	
	Intäkt	Kostnad	Nettokostnad	Intäkt	Kostnad	Nettokostnad	Nettokostnad	%	Nettokostnad (%)	Nettokostnad	%		
Personal-kostnader	2,9	32,8	-29,9	2,8	-32,6	-29,8	0,1	0%	-28,2	1,7	-6%		
Central bedömningsfunktion	0,0	-1,6	-1,6	0,0	-1,4	-1,4	0,2	-14%	-1,6	0,1	-5%		
Externa kostnader	0,1	-5,1	-5,1	0,0	-5,5	-5,4	-0,3	6%	-5,6	-0,5	9%		
Biljettkontroll	0,2	-0,7	-0,5	0,2	-0,7	-0,5	0,0	3%	-0,5	0,0	1%		
Ekonomienhet	0,0	-0,5	-0,5	0,0	-1,0	-1,0	-0,5	107%	-1,0	-0,5	103%		
Hållbara resor	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0%	0,0	-0,1	-100%		
Koll2020	3,7	-4,1	-0,4	2,1	-2,7	-0,7	-0,3	62%	-0,4	-0,2	51%		
Förbundsdirektion	0,0	-1,0	-1,0	0,0	-0,9	-0,9	0,1	-11%	-0,8	0,2	-16%		
Utvecklingsenhet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0%	-0,1	-0,1	1173%		
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-31%	-0,1	0,0	0%		
Marknad	0,6	-1,0	-0,4	0,7	-1,5	-0,8	-0,4	116%	-0,8	-0,4	116%		
Biljettmaskiner	0,3	-6,0	-5,6	0,3	-6,0	-5,7	-0,1	1%	-6,5	-0,9	16%		
IT och telefon	0,0	-7,2	-7,2	0,0	-8,2	-8,2	-1,0	14%	-8,5	-1,3	19%		
<b>Summa</b>	<b>7,8</b>	<b>-60,1</b>	<b>-52,2</b>	<b>6,3</b>	<b>-60,7</b>	<b>-54,4</b>	<b>-2,2</b>	<b>4%</b>	<b>-54,1</b>	<b>-2,1</b>	<b>4%</b>		

## Avskrivningar

De nio bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnaderna är budgeterade för hela året 2019 men justerades i båda prognoserna för april respektive augusti 2019.

Avskrivningar, mnkr	Utfall 2019	Prognos aug 2019	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Prognos apr 2019	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Immateriella tillgångar	-0,2	-0,3	0,1	-50%	-0,3	-0,1	50%
Inventarier	-0,2	0,0	-0,2	100%	0,0	0,0	0%
Biljettmaskiner	-0,2	0,0	-0,2	100%	0,0	0,0	0%
Optiska läsare	-0,7	-0,7	0,0	0%	-0,2	0,5	-71%
Fordon	-1,3	-1,3	0,0	0%	-1,3	0,0	0%
<b>Summa</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>150%</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,4</b>	<b>-15%</b>

## Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

- Utfallet för verksamhetens nettokostnader uppgår till 564,7 mnkr. I april prognostiseras verksamhetens nettokostnad till 575,6 mnkr. I augusti sker en prognosförbättring med 2,3 mnkr, där prognosen visar nettokostnader för 573,3 mnkr.
- Den medlem med störst procentuell prognosavvikelse är Timrå kommun. Årets andra helårsprognos ligger närmare utfallet på 21,8 mnkr än vad prognosen i april gör. Timrå kommun valde att avveckla det subventionerade barnkortet inför hösten 2019. Den förändringen var inte känd vid prognostillfället i april.

Verksamhetens nettokostnad, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Region Västernorrland	-233,1	-237,8	-4,7	-2%	-238,0	-5,0	-2%
Ånge kommun	-11,3	-11,2	0,1	1%	-11,3	0,1	0%
Sundsvalls kommun	-136,5	-139,5	-3,0	-2%	-142,3	-5,8	-4%
Timrå kommun	-21,8	-22,1	-0,3	-1%	-23,7	-2,0	-9%
Härnösands kommun	-34,3	-34,4	0,0	0%	-34,6	-0,3	-1%
Kramfors kommun	-28,7	-28,4	0,3	1%	-28,1	0,6	2%
Sollefteå kommun	-13,4	-13,7	-0,3	-2%	-13,9	-0,5	-4%
Örnsköldsviks kommun	-85,7	-86,3	-0,6	-1%	-83,7	2,0	2%
<b>Summa</b>	<b>-564,7</b>	<b>-573,3</b>	<b>-8,6</b>	<b>-2%</b>	<b>-575,6</b>	<b>-10,9</b>	<b>-2%</b>

## Medlemsbidrag fördelad per medlem

- Sammantaget för medlemsbidraget var prognosavvikelsen 8% för första prognosen i april och 6% för andra prognosen per augusti.
- Störst skillnad mellan årets prognoser och utfallet har Härnösands kommun och Sundsvalls kommun. För Sundsvalls kommun sker en prognosförbättring med 10% i årets andra årsprognos jämfört med prognosen i april.

Medlemsbidrag, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos apr	Prognosavvikelse apr	Prognosavvikelse apr (%)
Region Västernorrland	225,2	229,5	-4,3	-2%	230,5	-5,3	-2%
Ånge kommun	11,3	11,2	0,1	1%	11,3	0,1	0%
Sundsvalls kommun	55,0	75,4	-20,4	-37%	80,9	-25,9	-47%
Timrå kommun	18,8	19,1	-0,3	-2%	18,5	0,3	2%
Härnösands kommun	-6,1	-8,3	2,2	-36%	-5,9	-0,2	4%
Kramfors kommun	28,7	28,4	0,3	1%	28,1	0,6	2%
Sollefteå kommun	13,4	13,7	-0,3	-2%	13,9	-0,5	-4%
Örnsköldsviks kommun	37,3	39,0	-1,7	-5%	36,8	0,5	1%
<b>Summa</b>	<b>383,6</b>	<b>408,1</b>	<b>-24,5</b>	<b>-6%</b>	<b>414,0</b>	<b>-30,4</b>	<b>-8%</b>



# Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har vi intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Här ges en kortfattad beskrivning av de bolag där vår ägarandel uppgår till 5% eller mer.

## Bussgods i Västernorrland AB

Bussgods i Västernorrland AB är från och med 2017 ett helägt dotterbolag. Verksamheten bedrivs i egen regi på tre godsterminaler. Bussgods har ett 40-tal in- och utlämningsställen i länet. Ett arbete med att bilda ett gemensamt bussgodsbolag med tre ägare (Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland) har pågått sedan 2017. Arbetet beräknades vara klart under 2019 med det nya gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB. I januari i år pausade Norrbotten den planerade fusionen för att göra en genomlysning av Bussgods Norrbotten AB på grund av negativt resultat 2018.

I mitten av maj kom beskedet att Norrbotten kommer att avveckla sin bussgodsverksamhet den sista december i år. De minskade godsflödena från Norrbotten innebär att alla bussgodsbolag i norrlandslänen tappar frakter. Det medför att omsättning och resultat minskar.

Förbundsdirektionen har inlett en dialog med Västerbotten om en möjlig framtida lösning av godstransporter i Västernorrland

## Norrtåg AB

Vi äger 25% av Norrtåg AB. Övriga ägare är Region Jämtland Härjedalen, Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län. Norrtåg AB ska bedriva regional persontrafik med tåg. Vår andel av finansieringen är 34% baserat på kilometerproduktion och antal personkilometer i Västernorrland.

Trafikkostnaden uppgår till 197,9 mnkr och är i nivå med budget på 197,9 mnkr. Under maj och juni har banarbeten medfört ökade bussersättningskostnader. De har delvis kompenseras av minskad banavgift. Fortsatt låga nivåer för elpriset ger lägre kostnader än budgeterat för Norrtåg AB.

Län (belopp i tkr)	Skuld 2019-01-01	Driftsbidrag 2019-12-31	Inbetalt Q1-Q4	Reglerat	Avräkningsskuld
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-21 422	47 664	-47 858	10 700	-10 916
Region Jämtland Härjedalen	-3 208	24 434	-24 428	2 728	-473
Länstrafiken i Västerbotten AB	-18 433	41 739	-41 686		-18 379
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-11 301	24 830	-24 977		-11 448
<b>Summa skuld aktieägare</b>	<b>-54 364</b>	<b>138 668</b>	<b>-38 949</b>		<b>-41 217</b>

## Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt vilande dotterbolag vars syfte är behålla varumärket i vår ägo samt att administrera trafikavtalet för Linje 40 som är tecknat i bolagets namn.

### Koncernens mellanhavanden

- Kommunalförbundets och Norrtågs mellanhavanden har ökat med 0,8 mnkr mellan 2018 och 2019.
- Kommunalförbundets och Bussgods mellanhavanden när det gäller försäljning har ökat med 0,2 mnkr mellan åren.

Försäljning, mnkr	Köpare 2019	Säljare 2019	Köpare 2018	Säljare 2018	Köpare 2017	Säljare 2017	Köpare 2016	Säljare 2016
Kommunalförbundet	8,2	0,5	7,4	0,3	8,9	0,8	6,0	1,5
Norrtåg AB		8,2		7,4		8,9		6,0
Bussgods AB	0,5		0,3		0,8		1,4	
Västernorrlands läns trafik AB								

Driftsbidrag (mnkr)	Givare 2019	Mottagare 2019	Givare 2018	Mottagare 2018	Givare 2017	Mottagare 2017	Givare 2016	Mottagare 2016
Kommunalförbundet	47,7		41,7		36,6		33,8	
Norrtåg AB		47,7		41,7		36,6		33,8
Bussgods AB								
Västernorrlands läns trafik AB								



# Ekonomiska rapporter





# Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019	2018	2019	2018
Verksamhetens intäkter	2	135,3	142,6	219,9	228,3
Verksamhetens kostnader	3	-697,5	-670,8	-782,0	-755,9
Jämförelsestörande poster	4	0,0	0,9	0,0	0,9
Avskrivningar		-2,6	-4,1	-3,2	-4,7
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<b>-564,8</b>	<b>-531,4</b>	<b>-565,2</b>	<b>-531,4</b>
Kommunala biljettsubventioner	5	181,1	143,6	181,1	143,6
Medlemsbidrag	6	383,6	386,1	383,6	386,1
<b>Verksamhetens resultat</b>		<b>-0,1</b>	<b>-1,7</b>	<b>-0,1</b>	<b>-1,7</b>
Finansiella intäkter	12	0,1	1,7	0,5	2,0
Finansiella kostnader	12	0,0	0,0	0,0	-0,1
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,2</b>
Extraordinära poster		0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Årets resultat</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,2</b>





# Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>					
<b>Anläggningstillgångar</b>					
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>					
Förvärvade system	7	0,3	0,5	0,3	0,5
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>					
Maskiner och inventarier	7	1,7	3,7	3,7	6,0
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	8	18,4	21,5	1,0	1,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	0,1	0,1
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>		<b>18,4</b>	<b>21,5</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>20,4</b>	<b>25,7</b>	<b>5,1</b>	<b>7,5</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>					
Kortfristiga placeringar	9,14	0,0	15,0	0,0	15,0
Kortfristiga fordringar	10	83,5	121,5	80,0	118,4
Kassa och bank	14	138,6	128,8	164,4	164,2
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>222,1</b>	<b>265,4</b>	<b>244,4</b>	<b>297,7</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>242,5</b>	<b>291,1</b>	<b>249,5</b>	<b>305,3</b>
<b>EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>					
<b>Eget kapital</b>					
Eget kapital		0,0	0,0	0,0	0,0
Reservfond		0,0	0,0	0,0	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,3	0,6	0,4
Årets resultat		0,0	0,0	-0,4	0,2
<b>Summa eget kapital</b>		<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,6</b>
<b>Avsättningar</b>					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	4,1	4,4
<b>Summa avsättningar</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4,1</b>	<b>4,4</b>
<b>Skulder</b>					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	0,5	0,0
Kortfristiga skulder	11	241,2	289,8	244,7	300,2
<b>Summa skulder</b>		<b>241,2</b>	<b>289,8</b>	<b>245,2</b>	<b>300,2</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>		<b>242,5</b>	<b>291,1</b>	<b>249,5</b>	<b>305,3</b>

# Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Årets resultat		0,0	0,0	-0,4	0,2
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	13	2,6	4,1	2,9	4,7
Betald skatt		0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>2,6</b>	<b>4,1</b>	<b>2,5</b>	<b>4,9</b>
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		38,1	-49,0	50,3	-58,1
Ökning(+) minskning(-) av kortfristiga skulder		-48,6	59,0	-65,8	69,6
<b>Kassaflöden från den löpande verksamheten</b>		<b>-7,9</b>	<b>14,2</b>	<b>-13,0</b>	<b>16,5</b>
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-0,5	-2,7	-0,8	-3,0
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		3,1	0,0	0,0	0,0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>2,6</b>	<b>-2,7</b>	<b>-0,8</b>	<b>-3,0</b>
Upptagna lån		0,0	0,0	-0,9	-0,7
Amortering		0,0	0,0	-0,2	-0,2
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,9</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-5,3</b>	<b>11,5</b>	<b>-14,9</b>	<b>12,6</b>
Likvida medel vid periodens början	14	143,9	132,4	179,2	166,6
Likvida medel vid periodens slut	14	138,6	143,9	164,4	179,2



# Noter

## Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Kommunalförbundets Årsredovisning är i allt väsentligt upprättad enligt kommunallagen, lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) samt de rekommendationer och informationer som Rådet för Kommunal Redovisning (RKR) utarbetat. Detta innebär sammantaget att årsredovisningen är upprättad i enlighet med god redovisningssed.

- **Intäkter:** Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska tillgångarna kommer att tillgodogöras kommunalförbundet och om intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.
- **Periodiseringar:** Periodisering av inkomster och utgifter sker enligt god redovisningssed. Det innebär att inkomster och utgifter bokförs på de perioder de intjänats respektive förbrukats.
- **Fordringar:** Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.
- **Jämförelsestörande poster:** Som jämförelsestörande poster behandlas intäkter och kostnader som inte utgör den normala verksamheten samt är väsentliga belopp.
- **Tillgångar/Skulder:** Överordnad princip för värdering av tillgångar och skulder är försiktighetsprincipen som innebär att skulder inte undervärderas och tillgångar inte övervärderas.
- **Finansiella anläggningstillgångar:** Finansiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde.
- **Materiella och immateriella anläggningstillgångar:** Materiella anläggningstillgångar avser investeringar med en ekonomisk livslängd på minst tre år och ett anskaffningsvärde som uppgår till minst ett halvt basbelopp. Immateriella anläggningstillgångar avskrivs på fem år. Materiella anläggningstillgångar avskrivs systematiskt över den bedömda ekonomiska livslängden. Huvudsakligen tillämpas följande linjära avskrivningstider:
  - Bussar - 5 år
  - Inventarier - 5 år
  - Biljettmaskiner - 5 år
  - Datorer - 3 år





RKR:s rekommendation 11,4 om materiella anläggningstillgångar innehåller explicit krav på komponentavskrivning tillämpas ej, då kommunalförbundet inte har tillgångar vars restvärde överstiger 1 mkr, eller där kvarvarande nyttjandeperioden är på mer än 10 år.

- **Gränsdragning mellan kostnad och investering:** Tillgångar som är avsedda för stadigvarande bruk eller med en nyttjandeperiod på minst tre år, klassificeras som anläggningstillgång. Inventarier vars värde understiger ett halvt basbelopp direkt avskrivs.
- **Skulder:** Skulder värderas till det belopp som det med tillförlitlighet omfattar. Huvudprincipen är att det skulder som beräknas betalas inom ett år från balansdagen redovisas som kortfristig skuld. Övriga skulder är långfristiga.
- **Avsättningar:** En avsättning redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse uppstår som en följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer krävas för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.
- **Leasing:** Alla leasingavtal redovisas som nyttjanderättsavtal och leasingavgiften fördelas linjärt över leasingperioden. Bussar som redovisas som anläggningstillgång leasas ut till upphandlade trafikföretag till en avgift om 0 kr.
- **Sammanställda räkenskaper:** Syftet med de sammanställda räkenskaperna är att ge en sammanfattande bild av koncernens ekonomiska ställning. Klyvningsmetoden (proportionell konsolidering) används vid framtagandet av de sammanställda räkenskaperna. Förutom Kommunalförbundet ingår de helägda bolagen Bussgods i Västernorrland AB och Västernorrlands läns Trafik AB. Dessutom ingår det till 25% ägda bolaget Norrtåg AB.
- **Kassaflödesanalys:** Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirektmetod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- och utbetalningar. Som likvida medel klassificeras kassa- och banktillgodohavanden.





## Noter till resultaträkningen

Belopp i mnkr	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
	2019	2018	2019	2018
<b>Not 2 Verksamhetens intäkter</b>	<b>135,3</b>	<b>142,6</b>	<b>219,9</b>	<b>228,3</b>
Biljettintäkter	101,9	105,9	101,9	105,9
Skolkortsintäkter	17,7	19,8	17,7	19,8
Resplusintäkter	3,5	2,8	3,5	2,8
Fraktintäkter	0,5	0,3	18,9	20,1
Bidrag Trafikverket	0,0	3,7	15,8	19,2
Bidrag samverkande system	3,2	3,5	3,2	3,5
EU-bidrag	3,7	2,3	3,7	2,3
Tåghyror	0	0	22,0	22,9
Ersättning resande med RKTM färdbevis	0	0	4,0	4,3
Driftsbidrag	0	0	22,7	19,8
Övriga intäkter	4,7	4,3	6,5	7,7
<b>Not 3 Verksamhetens kostnader</b>	<b>-697,5</b>	<b>-670,8</b>	<b>782,0</b>	<b>-755,9</b>
Trafikkostnader	-638,6	-614,2	-708,5	-685,2
Personalkostnader inkl förbundsdirektionen	-36,4	-34,1	-45,3	-42,8
IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-10,5	-10,1	-10,5	-10,1
Lokalkostnader	-2,3	-1,9	-2,9	-2,2
Konsultkostnader	-1,8	-1,5	-1,8	-1,5
Övriga kostnader	-7,8	-9,0	-13,0	-14,1
<b>Not 4 Jämförelsestörande poster</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>
Reglering av värde för produkten Best Price	0,0	0,0	0,0	0,0
Engångsintäkter Norrlandsfördelningen	0,0	0,0	0,0	0,0
Upphandlingsskadeavgift	0,0	0,0	0,0	0,0
Viten	0,0	0,9	0,0	0,9
<b>Not 5 Kommunal biljettsubvention</b>	<b>181,1</b>	<b>143,6</b>	<b>181,1</b>	<b>143,6</b>
Sundsvalls kommun	85,6	69,9	85,6	69,9
Örnsköldsviks kommun	48,5	46,2	48,5	46,2
Härnösands kommun	43,4	24,5	43,4	24,5
Timrå kommun	3,7	3,1	3,7	3,1

I posten övriga kostnader ingår arvode för granskning av bokföring, delårsrapport samt årsredovisning till Region Västernorrlands revisorer med 35tkr för 2019 att jämföra med 33,4 tkr för 2018.

Avsättning för latent skatt har reserverats för i den sammanställda redovisningen med 4,1 mnkr avseende Norrtåg AB.

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019	2018	2019	2018
<b>Not 6</b>	<b>Medlemsbidrag</b>	<b>383,6</b>	<b>386,1</b>	<b>383,6</b>	<b>386,1</b>
	Region Västernorrland	225,2	214,5	225,2	214,5
	Sundsvalls kommun	55,0	56,7	55,0	56,7
	Örnsköldsviks kommun	37,3	35,8	37,3	35,8
	Härnösands kommun	-6,1	8,4	-6,1	8,4
	Kramfors kommun	28,7	26,6	28,7	26,6
	Sollefteå kommun	13,4	16,6	13,4	16,6
	Timrå kommun	18,8	17,3	18,8	17,3
	Ånge kommun	11,3	10,2	11,3	10,2

## Noter till balansräkningen

		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
<b>Not 7</b>	<b>Materiella och immateriella anläggningstillgångar</b>				
	Ingående anskaffningsvärden	51,2	48,4	55,8	53,6
	Årets anskaffningar	0,4	2,7	0,8	3,0
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	-0,1	-0,8
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	51,6	51,1	56,5	55,8
	Ingående avskrivningar	-46,9	-42,8	-49,3	-45,4
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	0,1	0,8
	Avskrivningar	-2,7	-4,1	-3,2	-4,7
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-49,6	-46,9	-52,4	-49,3
		2,0	4,2	4,0	6,5

**Belopp i mnkr**

<b>Not 8</b>	<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>	<b>Antal</b>	<b>Kvotvärde, kr</b>	<b>Bokfört värde</b>	<b>Bokfört värde</b>	<b>Bokfört värde</b>	<b>Bokfört värde</b>
	Avseende andelar i andra bolag						
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1000	0,5	0,5		
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1000	15,0	15,0		
	Bussgods i Västernorrland AB	3 000	629	1,9	1,9		
	Samtrans AB	0	0	0,0	3,1		
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0		
	Samtrafiken i Sverige AB	30	1000	0,0	0,0		
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0		
				18,4	21,5	1,0	1,0

		<b>Kommunalförbundet</b>		<b>Sammanställd redovisning</b>	
		<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
<b>Not 9</b>	<b>Kortfristiga placeringar</b>	<b>0,0</b>	<b>15,0</b>	<b>0,0</b>	<b>15,0</b>
	Noterade aktier och andelar, omsättningstillgångar	0,0	15,0	0,0	15,0
<b>Not 10</b>	<b>Kortfristiga fordringar</b>	<b>83,5</b>	<b>121,5</b>	<b>80,0</b>	<b>118,4</b>
	Kundfordringar	52,5	58,0	55,2	68,1
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10,8	27,4	13,0	34,3
	Övriga kortfristiga skulder	20,1	36,2	11,9	16,0
<b>Not 11</b>	<b>Kortfristiga skulder</b>	<b>241,2</b>	<b>289,8</b>	<b>244,7</b>	<b>300,2</b>
	Leverantörsskulder	56,0	66,4	58,7	77,6
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17,8	31,5	33,4	52,5
	Övriga kortfristiga skulder	167,4	191,8	152,7	170,1

## Noter till kassaflödesanalys

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
<b>Not 12</b>	<b>Betalda räntor och erhållen utdelning</b>				
	Erhållen ränta	0,1	0,0	0,1	0,2
	Erlagd ränta	0,0	0,0	-0,1	-0,1
<b>Not 13</b>	<b>Justering för poster som ej ingår i kassaflödet</b>				
	Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	0,0	0,0	0,0	0,2
	Avskrivningar	2,6	4,1	3,2	4,7
	Ökning av avsättningar	0,0	0,0	0,0	0,0
	Förändring avsättningar	0,0	0,0	-0,3	-0,2
	<b>Summa</b>	<b>2,6</b>	<b>4,1</b>	<b>2,9</b>	<b>4,7</b>
<b>Not 14</b>	<b>Likvida medel</b>				
	Följande delkomponenter ingår i likvida medel:				
	Kortfristig placering	0,0	15,0	0,0	15,0
	Kassa och bank	138,6	128,8	164,3	164,2
	<b>Summa</b>	<b>138,6</b>	<b>143,8</b>	<b>164,3</b>	<b>179,2</b>

Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:

- De har en obetydlig risk för värdefluktuationer.
- De kan lätt omvandlas till kassamedel.
- De har en löptid om högst 3 månader från anskaffningsdatum.



# Ekonomisk ordlista

## Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

## Avskrivning

Planmässig värdeminskning av anläggningstillgångar för att fördela kostnaden över tillgångens livslängd.

## Balansräkning

Visar den ekonomiska ställningen på bokslutsdagen och hur den förändrats under året. Av balansräkningen framgår hur kommunalförbundet har använt sitt kapital (i anläggnings- och omsättningstillgångar), respektive hur kapitalet anskaffats (lång- och kortfristiga skulder samt eget kapital).

## Budget

En budget är en specificerad sammanfattning av sannolika intäkter och kostnader för en viss period. Det övergripande syftet med budgetering är att ge en prognos av kostnader och intäkter, som kan ligga till grund för att användas som verktyg för beslutsfattning.

## Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

## Finansiella kostnader och intäkter

Poster som inte är direkt hänförliga till verksamheten, exempelvis räntor.

## Intäkt

En intäkt är en periodiserad inkomst. Det vill säga, inkomsten är fördelad till den eller de perioder som den faktiskt avser.

## Jämförelsestörande poster

Kostnader och intäkter som inte tillhör den ordinarie verksamheten och som är viktigt att uppmärksamma vid jämförelse med andra perioder.

## Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

## Kostnader

En kostnad är en periodiserad utgift. Det vill säga, utgiften är fördelad till den eller de perioder som den faktiskt avser.

## Långfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller senare än ett år från balansdagen.

## Omsättningstillgång

Tillgångar i likvida medel och kortfristiga fordringar med mera. Dessa tillgångar kan på kort sikt omsättas till likvida medel.

## Resultaträkning

Sammanställning av årets intäkter och kostnader som visar årets resultat (förändring av eget kapital).



**DIN TUR**