

Datum

2020-05-14

Diariernr

20/00009

Årsredovisning 2019

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 december 2019

Fastställd av förbundsdirektionen 2020-05-25

Innehåll

Fem år i sammandrag.....	3
Ordförande har ordet.....	4
Vårt uppdrag	6
Beslutat i förbundsdirektionen.....	7
§ 168. Teknisk uppräknig av budget 2021-2023	9
§ 169. Ägardirektiv Bussgods.....	9
§ 172. Inriktningsbeslut om samverkan för framtidens biljett- och betalsystem i	9
Norrländ.....	9
Året som gått.....	10
Förvaltningsberättelse.....	12
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	12
Medarbetare	14
God ekonomisk hushållning	16
Vision och mål	16
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	18
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	21
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	22
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	23
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	24
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	25
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	28
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation.....	29
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	30
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	30
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	31
Ekonomisk analys.....	32
Årets resultat	32
Prognosavvikelse	46
Sammanställd redovisning	57
Ekonomiska rapporter	58
Redovisningsprinciper	60
Ekonomisk ordlista	64

Fem år i sammandrag

Ekonomisk information (mnkr)	2019	2018	2017	2016	2015
KOSTNADER					
Allmän kollektivtrafik					
• landsbvgdstrafik	-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
Totala kostnader	-700,1	-674,9	-633,0	-600,5	-584,6
INTÄKTER					
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	12,0
Totala intäkter	135,3	142,6	145,0	142,9	148,3
Jämförelsestörande poster	0,0	0,9	8,1	0,3	
Verksamhetens nettokostnader	-564,8	-531,4	-488,5	-457,6	-436,4
Kommunala biljettsubventioner	181,1	143,6	89,2	76,8	-
Medlemsbidrag	383,6	386,1	396,0	382,0	436,6
Finansiella poster	0,1	1,7	0,0	0,0	0,0
Resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Produktionsinformation					
	2019	2018	2017	2016	2015
PRODUKTIONSKILOMETER (exklusive 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
Total produktionskilometer	13 207 385	13 233 067	13 178 960¹	13 231 351	13 169 874
BRUTTOKOSTNAD KR/KM²					
Landsbygdstrafik	-31,38	-30,45	-28,84	-27,51	-26,69
Tätortstrafik	-41,75	-40,69	-37,64	-34,75	-34,75
Total bruttokostnad/km	-35,12	-34,09	-31,95	-30,09	-29,54
Förändring i %	3%	7%	6%	2%	6%
Skattesubventionsgrad					
	2019	2018	2017	2016	2015
Skattesubvention ³	79%	78%	77%	75%	74%

¹ Antal produktionskilometer justeras med nya siffor för 2017

² Bruttokostnaden/km beräknas som trafikostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort.

³ 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 det av direktionen under 2018 antagna Trafikförsörjningsprogrammet. 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 de ambitioner som regionala trafikförsörjningsprogrammet ger uttryck för 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 biljettmodullösning intensifierats, en arbetsgrupp med representanter från alla regioner jobbar aktivt med denna fråga. 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 anställdes, Charlotta Hellhoff.

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

Under 2019 beslutade direktionen att frångå sin tidigare styrmodell, Långtidsplan och istället gå emot ett arbete för införande av en Mål och Resursplan. 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 direktionen under juni månad 2020.

Under 2019 bildades en arbetsgrupp ur direktionen vars mål är att presentera ett förslag till ny inriktning subventioner och kort. I dagsläget har regionen ett mycket spretigt kort och subventionssystem som skulle tjäna på att förenklas. Ambitionen är att gruppen kan presentera ett förslag för direktionen under Q1 2020.

Under året har samverkan skett inom en rad områden och med flertalet av våra medlemmar. I Koll 2020 projektet 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 Koll 2020 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 avskaffande av subventionerade produkter. Detta arbete 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 direktionens arbete under kommande verksamhetsår. Med förenade krafter ser jag fram emot att påbörja bygget av framtidens kollektivtrafik.

Per Wahlberg
Ordförande
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Vårt uppdrag

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

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

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

Förbundsdirektionen fastställer i ett regionalt trafikförsörjningsprogram vision och mål för verksamheten samt beslutar om budget.

Förbundsdirektionen beslutar om allmän trafikplikt inom länet.

Direktionen ansvarar även för att:

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

I dialog med våra medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig långtidsplan. Direktionen beslutade om budget för år 2019 grundat på långtidsplanens första år. Inför arbetet med budget 2021 har förbundsdirektionen beslutat att planeringsmodellen ska ersättas med en Mål- och resursplan.

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

Kommunalförbundet är ägare av Bussgods Västernorrland AB. Vi 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 år 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. Nedan 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 föreslå 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 direktionsmötet i juni.

§ 105. Återrapport kommunala subventioner

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

§ 114. Arbete 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 direktionen 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 direktionen 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 underrum 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. Utökat 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 utökat

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 intecknat.

§ 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 välkomnande 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 direktionen 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 medlemskommun). 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 med uppgift att ta fram och bereda ärenden till förbundsdirektionens sammanträden.
- I februari drabbades Timrå och Sundsvall av blixthalka och all trafik fick ställas in tills dess att vägarna blev farbara igen. 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 har beslutat 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 felet snabbt skulle kunna identifieras i systemet och 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 vår planering 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 Västernorrlands län för tiden juni 2021 till och med juni 2025. Upphandlingen genomförs för de medlemmar som har lämnat besked om 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 direktionens 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 leverantörsfakturor och kundfakturor 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 hållplattstavlor. 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.

Förvaltningsberättelse

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Skatthöjningar väntas i fyra regioner och drygt 20 kommuner i Sverige under 2020. Det visar SKR⁴:s *Ekonomirapporten oktober 2019*. Enligt rapporten går kommunerna nu in i ett allt svårare ekonomiskt läge och arbetar med effektiviserings- och besparingsplaner för att få ihop budget och plan för perioden 2020–2022. Redan 2019 är ett tufft år för många kommuner och ett nittiototal kommuner beräknas redovisa underskott i år. Dessutom menar 79% av de tillfrågade ekonomicheferna i SKR:s enkät att ekonomin kommer att vara ännu kärvare under 2020.

Förutom trycket från demografin, framförallt det växande antalet äldre över 85 år samt barn och unga samtidigt som andelen yrkesverksamma i befolkningen krymper, måste kommunerna hantera konsekvenserna av att staten drar ned på sina resurser på ett sätt som övervältrar ansvaret till kommunerna. Till det kommer att Sverige under 2020 och 2021, enligt SKR:s bedömning, kommer att gå in i en mild lågkonjunktur, vilket påverkar såväl kommunernas som regionernas ekonomi.

Även regionerna kommer att behöva genomföra stora effektiviseringar. Regionerna har fortsatt svaga resultat och tre regioner har höjt skatten 2019. Sju regioner räknar med underskott i år. Ett dilemma för regionerna är att kostnaderna för hälso- och sjukvård fortsätter att öka i snabb takt. År 2018 ökade bruttokostnaderna för hälso- och sjukvård med 6% i löpande priser. Det är den högsta kostnadsökningstakten sedan år 2003.

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 till stor del förklaras de tilltagande kostnaderna av andra faktorer. Förutom pris- och löneökningar har fordonens miljö- och tillgänglighetstandard förbättrats, tågans andel av trafiken har ökat och framkomligheten i de större städerna har försämrats, vilket har bidragit till att det blivit dyrare att bedriva kollektivtrafik. De två senaste åren har ökningstakten varit betydligt blygsammare. Det finns dock ett antal frågor kopplade till fossilfria drivmedel som enligt SKR riskerar att driva upp drivmedelspriserna. Det är därmed för tidigt att avgöra om ett trendbrott har skett. SKR räknar i sin prognos med lite högre ökningstakt den närmaste tiden än de båda senaste åren.

Västernorrland står som många andra regioner inför dessa utmaningar. Trafikkostnaderna stiger samtidigt som vi har trafik som ska täcka det geografiskt stora länet. Med en demografisk förändring med en allt mer åldrande befolkning i landsbygd ökar behovet av persontransporter med allmän och särskild kollektivtrafik. Till följd av 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 samtidigt som arbetsgivarna får tillgång till en större arbetskraftsresurs är det angeläget att erbjuda goda transportalternativ. Tillgången till grundläggande samhällsservice, studieutbud och arbetsmarknad förutsätter möjlighet att förflytta sig. Många regioner i landet med likande demografisk och geografisk struktur befinner sig i ett läge där hållbara persontransporter är en nödvändighet för en fortsatt och framtida utveckling. Transportbehovet och nödvändiga insatser skiljer sig åt i landet likväl inom regionerna. Gemensamt är dock att omställningen till hållbara transporter och med nödvändiga satsningar på infrastruktur för drivmedel, tillgängliga hållplatser och fordon kommer fortsatt öka kostnaderna. Det kommer därmed vara viktigt att prioritera utbud likväl som att göra tydliga prioriteringar för hur trafiken ska finansieras. Det blir viktigt att tydliggöra omfattningen av kollektivtrafikens skattesubventionering och finansiering genom resenärsintäkter. Alternativen kan vara ökade biljettpriser och aktiviteter för att öka antalet betalande resenärer. Förutsättningarna i

⁴ Sveriges kommuner och landsting (SKL) byter från 27 november 2019 namn till Sveriges kommuner och regioner (SKR)

regionen ser olika ut vilket därmed sannolikt förutsätter differentierade insatser för att uppnå önskad effekt. Beroende av resandepotential och efterfrågan är det angeläget att vidta differentierade åtgärder avseende trafikutbud och finansiering för att skapa förutsättningar för en hållbar riktning för persontransporter som komplement till bilen.

Kommande upphandling av linjelagd kollektivtrafik blir ett viktigt ställningstagande för de kommande årens förutsättningar att erbjuda länets medborgare transportalternativ för stads och landsbygdsresor. Resor till och från arbete, utbildning och övrig samhällsservice likväl som resor mellan kommuner och till angränsande regioner.

Arbete med att tillgängliggöra kollektivtrafiken för samtliga resenärgrupper 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, tillväxt och sysselsättning ska skapas i hela landet samtidigt ska ett sammanhållande och inkluderande samhälle formos för alla medborgare. Kollektivtrafiken är viktig för att skapa social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och därmed bryta fysiska och sociala barriärer. En ökad tillgänglighet ger värdefulla effekter sysselsättning, och produktivitet och tillväxt. En välutvecklad kollektivtrafik gör det möjligt för människor att förflytta sig längre, snabbare, säkrare och med hög pålitlighet. Kollektivtrafiken är en förutsättning för ett hållbart samhälle och därför måste trafiken vara ekologiskt hållbar och därmed bygga på principer om kretslopp och förnybarhet. Sveriges nationella miljömål anger att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska med 70% fram till år 2030. Resandet med kollektivtrafik ger lägre av klimatpåverkande gaser än den privata biltrafiken och den kan ytterligare sänkas 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 vid behov 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, energieffektiva och klimatsmarta fordon. Utöver det anges åtgärder för offentliga upphandlingar, regioners och kommuners klimatarbete samt nya och förtydligande klimatmål.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro (%)	2019	2018	2017	2016
Total sjukfrånvaro	3,6	4,8	4,8	5,7
Långtidsfrånvaro	8,0	22,0	29,4	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

Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Lönesamtalen för alla utom tre medarbetare var genomförda innan lönerevisionen 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 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% kvinnor 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.

Inom myndigheten är fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen män och kvinnor lika.

Kompetensutveckling

Myndighetens 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. Studiebesök har genomförts på Volvo i Göteborg för att studera deras bussmodeller.

Personalstruktur

Utifrån beslutad budget 2019 har myndigheten avvecklat två tjänster i Kramfors. Tre vakanta tjänster som trafiksamordnare på Din Tur kundcenter har bemannats under hösten. Två av tjänsterna som sjukresegångare, en man och en kvinna är provanställda och ingår inte i antalet tillsvidareanställda. Tabellen visar tillsvidare- och visstidsanställda.

Antal	2019	2018	2017	2016
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	-

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 och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är:

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

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.

Definition av måloppfyllnad:

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

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.

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 utvecklingsstrategin 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.

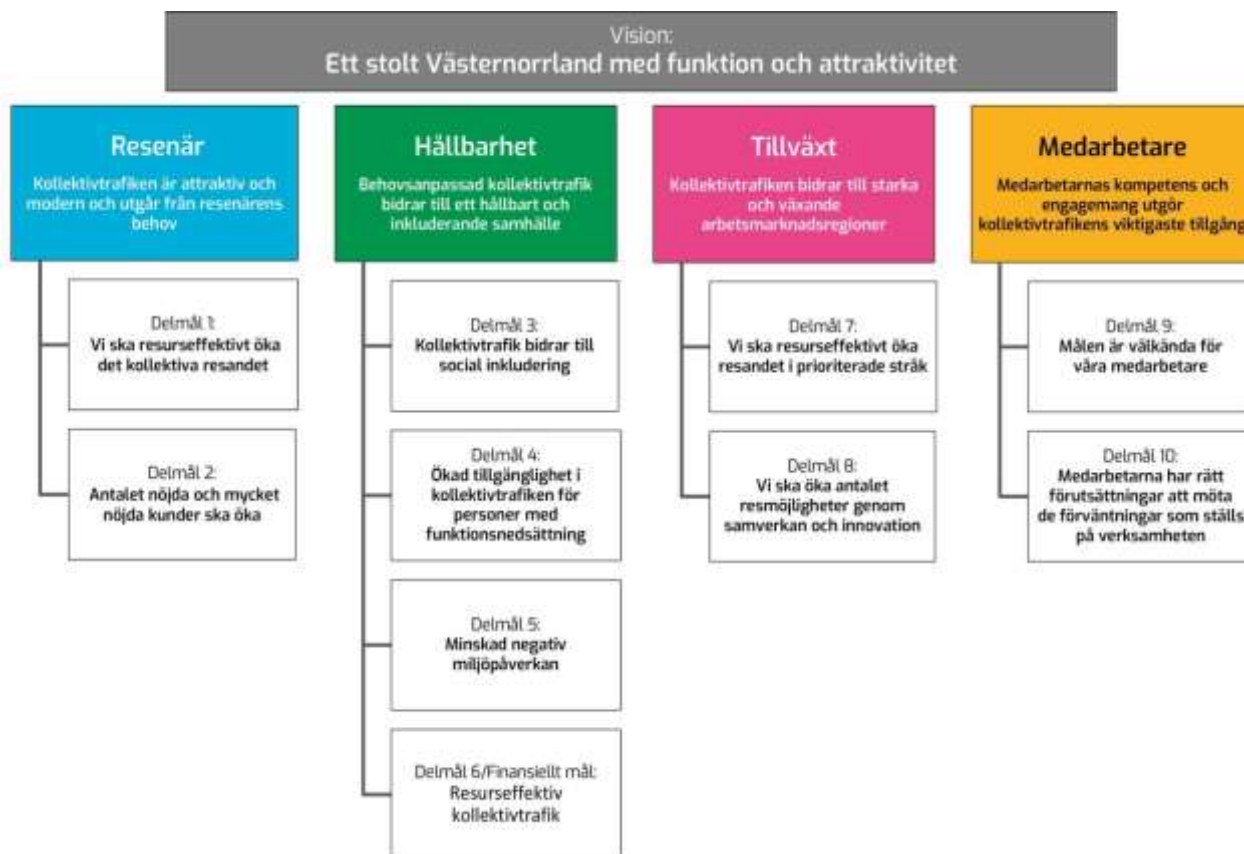


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Utfall 2019	Årsprognos T2	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↓	↑	↑	↑	↓
<p>Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls. Nöjdheten med den linjelagda kollektivtrafiken fortsätter att öka jämfört med 2018 för många av de värden som ges från Kollektivtrafikbarometern⁵. 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. Det är sannolikt att det ökade resandet i Sundsvallsområdet och Härnösand kan 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.⁶ Under 2019 har vi utrett trafikupplägget i Örnsköldsvik och där bl.a. uppmärksammat för låg turtäthet. I Sundsvall når trafiken till högre grad än i Örnsköldsvik ambitionen om hög turtäthet men linjedragning och bättre framkomlighet kan förbättras för att få större effektivitet i trafiken. Den stora flyktingströmmen innebar att många boenden för flyktingar etablerades i länet och det ledde till ett ökat resande på landsbygden. Under 2017/2018 lades flyktingboendena ner och resandet i dessa områden är nu tillbaka på ungefär den nivå som resandet låg på innan 2015. Resandet på linje 50 fortsätter att minska. Det kan kopplas till de försämrade resmöjligheter som den avskaffade heltrafiken inneburit. Heltrafiken avskaffades som en besparing inför tidtabellskiftet 2019. Hela länets resande påverkas 2019 av att <i>Sommarkortet</i> (ett avgiftsfritt resande för barn och unga 2018) inte finansierades av regeringen 2019.</p>					

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet (%)	12	12	11	12
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken ⁷	11 148 375	10 956 114	10 791 842	-
<i>varav buss (Din Tur)</i>	<i>10 634 128</i>	<i>10 459 298</i>	<i>10 254 588</i>	-
<i>varav tåg (Norrtåg)</i>	<i>514 247</i>	<i>496 816</i>	<i>537 254</i>	-
Antalet påbörjade skolkortsresor ⁸	1 127 508	1 307 071	1 543 269	-
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	9 506 620	9 152 227	8 707 577	8 722 452
<i>varav landsbygdstrafik</i>	<i>2 346 141</i>	<i>2 332 776</i>	<i>2 180 356</i>	<i>2 166 013</i>
<i>varav tätortstrafik</i>	<i>7 160 479</i>	<i>6 819 451</i>	<i>6 527 221</i>	<i>6 556 439</i>
Antal resor med företagskort	167 504	186 450	177 747	181 320
<i>varav resor med buss</i>	<i>143 702</i>	<i>162 428</i>	<i>154 746</i>	<i>157 856</i>

⁵ Svensk Kollektivtrafiks nationella resvaneundersökning.

⁶ För vidare läsning om rekommenderad turtäthet läs planeringshandboken KOLTRAST som SVR och Trafikverket utgivit.

⁷ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

⁸ De kommunala subventionerna minskar behovet av skolkortsresor

<i>varav resor med tåg</i>	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 ¹⁰
<i>Nationellt snitt⁹</i>		68/54	67/51	
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%)	64/61	65/65	66/65	76/70
<i>Nationellt snitt</i>	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
<i>Nationellt snitt</i>	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
<i>Nationellt snitt</i>	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
<i>Nationellt snitt</i>	48/46	46/45	48/46	
Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet ”Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra” (%)	43/42	35/33	42/41	54/52
<i>Nationellt snitt</i>	54/53	53/52	54/52	
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet ”Informationen vid förseningar och stopp är bra” (%)	28/28	25/26	24/24	42/30
<i>Nationellt snitt</i>	44/44	43/42	42/42	
Köpa biljetter och kort: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort” (%)	74/71	73/72	73/70	70/50
<i>Nationellt snitt</i>	79/78	78/76	74/72	

⁹ Nationellt snitt är medelvärden i Kolbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet

¹⁰ Värdena xx/yy beskriver resenärer/allmänhet

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken¹¹

Tabellen nedan visar antalet påstigande, inklusive skolkort, i de olika trafikområdena. De största ökningarna ser vi i Härnösand. I Örnsköldsviks tätort ser vi en fortsatt resandeökning. Resandet ökar i alla trafikområden i Sundsvall. De områden som tappar flest resenärer är Höga Kusten, linjen mellan Sollefteå-Kramfors till Härnösand och Örnsköldsviks landsbygd. Vid tidtabellskiftet 2019 avvecklades heltrafiken på linje 50 vilket påverkar resandet negativt. Avskaffandet av Barnkortet i Timrå har gett minskningar i trafikområde O17/21.

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 ¹²	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	35 958	47 744	43 709	83 751	-11 786	-24,7
Koll 2020 ¹³	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

¹¹ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

¹² Linje 50 hade trafikstart december 2016. Innan dess trafikerades sträckan av linje 10, Sundsvall-Umeå.

¹³ Koll2020 drev trafik i projektform under 2019.

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↑	↑	↑	↓	↓

Analys:

Bedömningen är att 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 infört en teknisk förbättring som innebär att de digitala hållplatsskyltarna nu kan ge realtidsinformation om när bussarna kommer till hållplatserna. Införandet sker 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 Tours 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 få deras synpunkter.

Mer resurser behöver avdelas och åtgärder göras för att öka andelen resenärer som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med oss.

Indikatorer för att följa upp målet ¹⁴	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	54/41 60/53	53/42 59/53	53/39 58/51	55/40
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	76/77 79/80	76/76 79/79	74/74 76/76	76/70
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

¹⁴ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↓	↓	→	↑	-

Analys:

Bedömningen är att målet inte uppfylls.

Projekt Koll2020 skulle inom ramen för projektet genomföra en utredning som skulle definiera innebörden av uttrycket social inkludering under året men utredningen genomfördes inte.

Biljettkontroller överstiger målvärdet och ligger i stort sett på föregående års nivå. 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 resultat av ett målinriktat arbete.

Bedömningen av måluppfyllnad påverkas av resultatet från Kollektivtrafikbarometern. 4 av 5 indikatorer för att mäta kundnöjdhet visar på att nöjdheten understiger våra målvärden. Det är bara för indikatorn som anger nöjdhet vid köp av biljetter och kort som målvärdet nås. För 3 av 5 indikatorer har nöjdheten sjunkit mellan 2019 och 2018.

Indikatorer för att följa upp målet ¹⁵	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Målvärde 2019
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvårdar	1 045	1 143	527	500
Antalet användare av Din Turs app		_16		295 000
<i>Genomsnitt/mån t o m december</i>	31 896	29 201 ¹⁷	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
<i>Nationellt snitt</i>	77/78	77/77	78/79	-
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	65/63	64/66	67/64	73/72
<i>Nationellt snitt</i>	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
	73/74	73/73	74/74	
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	64/61	65/65	66/65	70/67
<i>Nationellt snitt</i>	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
<i>Nationellt snitt</i>	79/78	78/76	7/72	

¹⁵ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

¹⁶ Inget mätvärde 2018 på antal användare då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

¹⁷ Genomsnitt beräknat på 11 månader, då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓	↑

Analys:

Bedömningen är att målet inte uppfylls.

Vi har under året infört en teknisk förbättring som innebär att de digitala hållplatsskyltarna nu kan ge realtidsinformation om när bussarna kommer till hållplatserna. Införandet sker med början i Sundsvall och Örnsköldsvik. Förberedelser är genomförda under 2019 för att realtidsinformation 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 73/74	63/62 73/73	64/69 74/74	74/74
<i>Nationellt snitt</i>				
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)”	64/61 78/77	65/65 77/76	66/65 76/76	70/67
<i>Nationellt snitt</i>				

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↑	↑	↑	↑	↑
Analys:					
Bedömningen är att målet uppfylls.					
Trafiken fortsätter drivas med fossilfritt bränsle och dess miljöpåverkan har fortsatt goda mätvärden. För delmålet har inga större förändringar skett 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 ¹⁸	2 013	2 277	-

¹⁸ Beräkningsättet för "well-to-wheel" för totalutsläppet av emissioner av CO₂ för trafiken har förändrats jmf 2018. Fler faktorer rörande produktionen av HVO 100 är intaget i beräkningsättet efter underlag från Svensk Kollektivtrafik. Värderna från 2018 och tidigare är inte jämförbara med värde för 2019.

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓	↓

Analys:

Bedömningen är att målet inte uppfylls.

Din Tours uppdrag att samordna sjukresor och färdtjänst som vi har upphandlat och ansvarar för leder till lägre kostnader för medlemmarna. 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 regionen.

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.

En av anledningarna till att kostnaderna per resa och per produktionskilometer har ökat är ett högre taxi-index på 4%. Det är även ett dyrare 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 motoriserade resande (%)	12	12	11	12
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget				
<i>avvikelse i procent</i>	-1,4	-1,1	2,8	0
<i>avvikelse i mnkr</i>	-7,6	-5,5	14,2	0
Nettokostnad per resa (kr)	39,1	38,2	37,2	42,1
<i>varav landsbygdstrafik</i>	96,1	92,1	91,4	103,1 ¹⁹
<i>varav tätortstrafik</i>	20,4	19,8	18,1	22,0
Nettokostnad per invånare (kr) ²⁰	1 514	1 430 ²¹	1316	1 496
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ²² (%)	20,1	22,2	24,3	21,3
<i>varav landsbygdstrafik</i>	15,5	17,2	18,8	16,5
<i>varav tätortstrafik</i>	26,4	29,1	32,0	27,8
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)	3,8	4,4	5,5	4,3
<i>varav landsbygdstrafik</i>	5,0	5,7	7,0	5,3
<i>varav tätortstrafik</i>	2,2	2,7	3,0	2,8
Antal sjukresor	187 320	187 660	186 210	-
Antal färdtjänstresor	168 461	178 727 ²³	190 168	-
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	401	378	360	388

¹⁹ Riktvärde 2019 justeras på grund av tidigare felaktigt värde.

²⁰ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån nettokostnaden för tätort- och landsbygdstrafik, genom befolkningmängden vid senast uppmätta tillfälle.

²¹ Utfall 2018 justeras på grund av att tidigare värde felaktigt var baserat på bruttokostnad.

²² Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

²³ Från och med 1 augusti ansvarar Sollefteå kommun för sin egna färdtjänstresor, som därmed inte kan samordnas med sjukresor.

Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Totalt Västernorrland</i>	225	211	209	220
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Ånge kommun</i>	326	312	321	339
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Timrå kommun²⁴</i>	158	-	-	-
Andel samordnade sjukresor (%)	57,89	58,29	59,12	58,50
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	58,43	57,66	59,23	58,50
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	53,93	54,49	51,76	53,50
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Timrå kommun</i>	67,03	-	-	-
Besparing samordnade sjukresor (%)	37,16	37,97	37,61	37,50
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	27,91	27,73	28,14	27,50
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	43,47	42,88	37,44	38,50
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Timrå kommun</i>	26,83	-	-	-
Kostnad per produktionskilometer (kr)	21,91	20,62		21,35
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland (st) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	73	103	103	-
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland (st) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	36	52	56	48
Kassalikviditet (%)	92	92	89	100

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.

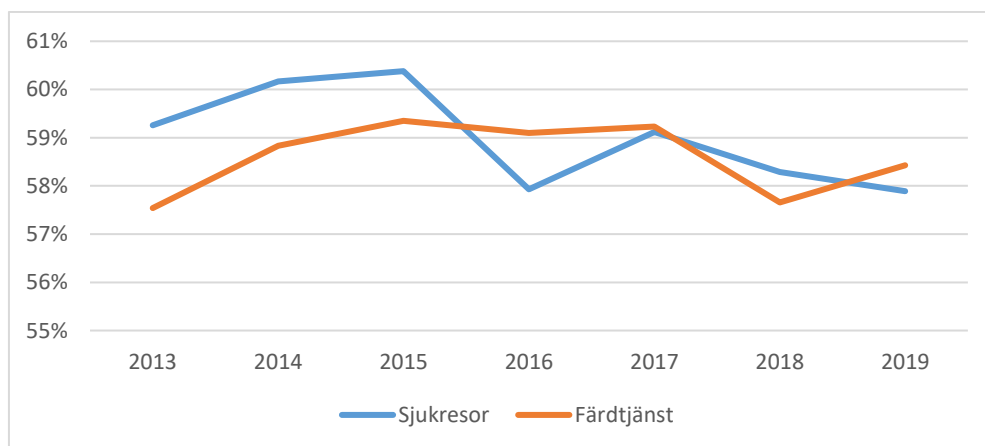


Diagram: Andel samordnade resor (%)

²⁴ Timrå överlämnade ansvaret för handläggning till myndigheten från och med 1 juli 2018. Kostnaderna för färdtjänstresor återredovisas 2019.

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 procent är ett uttryck för hur mycket varje resa skulle ha kostat utan att samordnas i relation till kostnaden när resorna har samordnats.

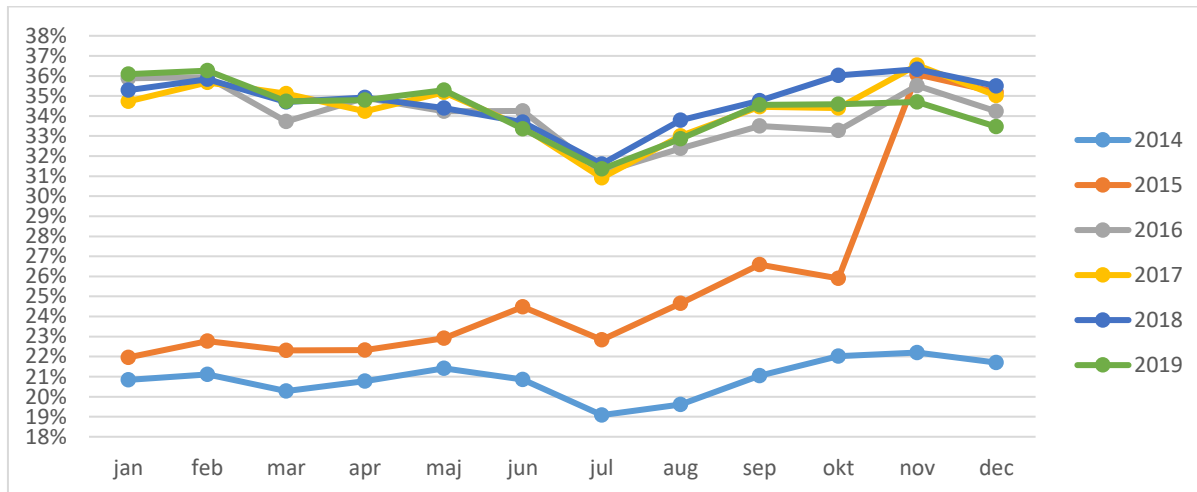


Diagram: Besparing samordnade resor (%)

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Utfall 2019	Årsprognos T2	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↑	↑	↑	↑	-
<p>Analys:</p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>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.</p> <p>Resandet mellan åren har påverkats av Sommarlovskortet som fanns i utbudet 2018 men inte 2019.</p> <p>Antalet resor i regional tågtrafik har återhämtat sig efter nedgången vintern 2018 men är ännu inte uppe på 2017 års nivå.</p> <p>Den nya trafik som infördes i Örnköldsvik under 2018 fortsätter att ge ökat resande. Tätortstrafiken i Sundsvall ökar huvudsakligen beroende på resande med barn- och seniorekortet.</p> <p>Många av de ambitioner som trafikförsörjningsprogrammet anger uppfylls. Här kan nämnas arbete med förbättringar på Mittbanan som ger ökad hastighet och säkerhet i trafikeringen, planerade förbättringar i Nationella transportplanen på Ostkustbanan och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs prioriterade stråk genom projekt KOLL2020.</p>					

Indikatorer att följa upp målet ²⁵	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Riktvärde 2019
Totalt antal 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 (Örnköldsvik O6)	1 269 766	1 222 244	1 165 562	-
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	514 247	496 816	537 254	-

²⁵ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↑	-

Analys:

Bedömningen är att målet inte uppfylls.

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 i samarbete 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 utrustats med optiska läsare. Antalet digitala produkter i Din Turs utbud har inte ökat. Förberedelsearbete är genomfört 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 ett attraktivt pendlingsalternativ.

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

²⁶ X-Trafik har biljettsamverkan med SJ på 12 turer som ansluter till och från Sundsvall

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

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

	Utfall 2019	Årsprognos T2	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↑	↑	↑	↓	-
Analys:					
Bedömningen är att målet uppfylls. Delmålet medarbetare som känner till myndighetens mål har uppfyllts däremot har ingen mätning skett under 2019 avseende 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 (%) <i>Benchmark²⁸</i>	- ²⁹	54 69	42 62	62
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%) <i>Benchmark myndigheter</i>	-	68 73	72 74	100
Andel som vid medarbetarsamtal uppgett att de känner till myndighetens mål (%)	85	-	-	80-100

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

	Utfall 2019	Årsprognos	Årsprognos T1	Utfall 2018	Utfall 2017
Måluppfyllnad	↓	↓	↑	↓	-
Analys:					
Bedömningen är att målet inte uppfylls. Sjuktalet har minskat och är lägre än riktvärdet. Friskvårdstimmar 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
Sjuktalet (%)	3,6	4,8	4,8	3,7
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	382	192	-	1 400
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	48	52	16	50

²⁸ Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

²⁹ Indikatorerna ej mätbara då ingen medarbetarundersökning genomfördes under 2019.

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

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

Bedömningen utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att kommunalförbundet inte uppnår god ekonomisk hushållning 2019. Främsta orsaken är att två av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte bedöms uppfyllas. Det gäller målet om resurseffektiv kollektivtrafik. Resandet i länet ökar med 1,7 procent för buss och 3,5 procent för tåg. Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är 1 procent ökat resande i snitt per år fram till 2030. Att resandet ökar är ett viktigt mått för att uppnå god ekonomisk hushållning. 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.

Av de delmål som är särskilt betydelsefulla har ett mål uppnått godkänd nivå under 2019.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2019	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Resandet med kollektivtrafik i länet ökar. Marknadsandelen når målvärdet för året. Arbete återstår inom områdena trygghet, enkelhet och resenärsinformation.	Nej, målet uppfylls inte
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Trafiken fortsätter att bedrivas med fossilfritt bränsle och dess miljöpåverkan har fortsatt goda mätvärden.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Kostnad per färdtjänst- och sjuktjänstresa har ökat, andelen samordnade sjukresor har minskat. Andel samordnade färdtjänstresor har ökat. Antalet sjukresor är färre än föregående år, bildandet av sjukreseenheter för central bedömningsfunktion av sjukresor kan vara en bidragande orsak.	Nej, målet uppfylls inte

Av övriga sju delmål uppfyllas tre under 2019.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2019	Måluppfyllelse
Resenär	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	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Svårbedömt då utredning om begreppet social inkludering inte genomfördes. Resultatet påverkas av utfallet av kollektivtrafikbarometern där 4 av 5 indikatorer för att mäta kundnöjdhet understiger målvärden.	Nej, målet uppfylls inte
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Tekniska förbättringar har införts under året som innebär att de digitala hållplatsskyltar kan ge realtidsinformation. Införandet sker med början i Sundsvall och Örnsköldsvik. Det saknas sammanställda värden om andelen bussar med audiellt och visuellt utrop.	Nej, målet uppfylls inte
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Resandet i prioriterade stråk har ökat med 1,25%.	Ja, målet uppfylls
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Inte nått någon biljettsamverkan med SJ. Arbete med gemensamt biljett- och betalsystem pågår med övriga norrlandslänen, samt pågående arbete att skapa nationellt biljettsystem. Test av tekniken för digitalt företagskort pågår. Alla bussar i linjetrafik har optiska läsare. Antal digitala produkter i Din Turs utbud har inte ökat.	Nej, målet uppfylls inte
Medarbetare	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	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Sjuktalen har minskat, uttag av friskvårdstimmen har ökat dock utan att nå riktvärde. Färre använder friskvårdsbidrag. Inget värde för medarbetarindex då ingen medarbetarenkät genomfördes 2019.	Nej, målet uppfylls inte
--------------------	--	---	--------------------------

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 kommunalförbundet men under 2018 har index ökat. 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 och främst orsaken till avvikelserna 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 underskottet som uppstår mellan prislstan och subventionerat pris.

Kommunalförbundet fakturerar kommunen underskottet, tillika subventionen, och den finns med som en intäkt för kommunalförbundet och redovisas så som medlemsbidraget. Kommunala biljettsubventioner är 37,5 mnkr högre än föregående år, vilket 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 och i jämförelse med föregående år har medlemsbidraget minskat med 2,4 mnkr. Den finansiella intäkten för 2018 är en utdelning från det helägda dotterbolaget Bussgods i Västernorrland med 1,7 mnkr.

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%
Verksamhetens nettokostnad	-564,8	-531,4	-33,4	6%
Kommunala biljettsubventioner	181,1	143,6	37,5	26%
Medlemsbidrag	383,6	386,1	-2,4	-1%
Verksamhetens resultat	-0,1	-1,7	1,6	-94%
Finansiella intäkter	0,1	1,7	-1,6	-94%
Finansiella kostnader	0	0	0	-
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	-
Extraordinära poster	0	0	0	-
Årets resultat	0	0	0	-

Budgetföljsamhet

Vid en jämförelse med budget är avvikelserna för verksamhetens nettokostnad 7,5 mnkr motsvarande en procent. Budgetavvikelsen beror främst på lägre intäkter än vad som budgeterats. Budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter uppgår till 5,6 mnkr, vilket motsvarar fyra procent lägre intäkter än budget. Främsta orsaken är lägre biljettintäkter på grund av införandet av de subventionerade produkterna i fyra av länets kommuner. Det har varit vissa svårigheter att budgetera effekten på biljettintäkter med hänsyn till införandet av de kommunala biljettsubventionerna.

Kostnaderna uppgår till 697,5 mnkr och ligger 3,1 mnkr högre än budget.

Avskrivningskostnader består till största del 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 tio procent. Periodens medlemsbidrag är 9,7 mnkr lägre än budget.

Belopp, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	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%
Verksamhetens nettokostnad	-564,8	-557,3	-7,6	-1%
Kommunala biljettsubventioner	181,1	163,9	17,2	10%
Medlemsbidrag	383,6	393,3	-9,7	-2%
Verksamhetens resultat	-0,1	0	-0,1	-
Finansiella intäkter	0,1	0	0,1	-
Finansiella kostnader	0	0	0	-
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	-
Extraordinära poster	0	0	0	-
Årets resultat	0	0	0	-

Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För 2019 uppgår likviditeten till 92 procent och ligger på samma nivå som föregående år. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent. Rörelsekapitalet uppgår till 19,1 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder. Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet uppgår till 0,6 procent, 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 procent, vilket motsvarar 8,3 mnkr. En av orsakerna till förändringen är bidraget från Trafikverket för att realisera sommarlovskortet. Kommunalförbundet har även fått ökade intäkter i form av EU-bidrag. Omförhandlade och nya avtal för att utföra kundtjänst bidrar till ökade intäkter.

Trafikkostnaderna för den linjelagda busstrafiken har ökat med 14,4 mnkr till 457,8 mnkr mellan åren. Avskrivningarna har minskat 36 procent mellan åren.

Intäcks- 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 kommunalförbundets 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 kommunalförbundet finansieras av medlemmarna innebär det att såväl positiva som 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
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,1
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
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1

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 är att fyra av länets kommuner har subventionerade produkter. Tre av kommunerna införde subventionerade produkter i samband med budgetbeslutet för 2019. Detta medförde svårigheter att budgetera effekten på biljettintäkter.

Intäkter från kundservice och anropsstyrd trafik avser de uppdragsavtal som Kollektivtrafikmyndigheten har slutit med trafikbolag i andra län för tjänster gällande kundservicesamtal samt trafikbeställningar av särskild persontrafik. Intäkterna är i paritet med budget.

Skolkortsintäkterna uppgår till 17,7 mnkr, vilket kan jämföras med budgeterat 19,6 mnkr. Det motsvarar en budgetavvikelse på 1,9 mnkr lägre intäkter. En orsak 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.

Intäkter från Tillväxtverket för det EU-finansierade projektet Koll 2020 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 Trafikföretaget som kör bussen. Detta beslut togs efter att budget 2019 fastställts. Myndighetens medfinansiering i projektet minskade från 25 procent till 20 procent under året, vilket påverkar intäkterna positivt.

Vid en jämförelse med föregående år har verksamhetens totala intäkter minskat med 8,2 mnkr, motsvarande 6 procent. En förklaring till intäktsminskningen mellan åren är införandet av de subventionerade produkterna i Härnösand och Sundvall, vilket minskar biljettintäkterna. Ytterligare en förklaring är det bidrag från Trafikverket som finansierade sommarlovskortet 2018, vilket uppgick till 3,7 mnkr. Under 2019 har ingen sådan satsning gjorts i myndigheten.

Intäkterna för skolkort har minskat med 2,1 mnkr från föregående år vilket motsvarar tio procent. En bidragande orsak är det helt subventionerade barnkortet i Härnösand som infördes sommaren 2018 och delvis ersätter skolkorten, vilket får en helårseffekt på 2019.

Intäkterna för reklam på buss har minskat med 0,2 mnkr mellan åren, vilket beror på att den rörliga ersättningen uteblev 2019 till följd av svag marknad.

Övertagande av färdtjänsthandläggningen för Timrå kommun och nytt avtal om färdtjänstsamordning med Sollefteå kommun bidrar till högre intäkter om totalt 0,5 mnkr i jämförelse med föregående år.

Inför 2019 infördes en avgift för biljettämne, samtidigt som den befintliga avgiften för kortämne höjdes. Detta genererade intäkter om 0,4 mnkr, och är en ökning med 0,3 mnkr jämfört med 2018.

Intäkterna från tågtrafiken har ökat med 1,4 mnkr mellan åren, motsvarande 20 procent. Ett mer frekvent resande med tåg kan konstaterats under 2019 jämfört med 2018.

Verksamhetens intäkter, 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%
Resplusintäkter	3,5	2,6	0,9	35%	2,8	0,7	25%
EU-bidrag projekt Koll 2020	3,7	2,5	1,2	48%	2,3	1,4	60%
Kundservice och anropsstyrtrafik	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%
Bussgodsintäkter	0,5	0,8	-0,3	-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%
Summa	135,3	140,9	-5,5	-4%	143,5	-8,2	-6%

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, Örnköldsvik, 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 budgetavvikelserna hör 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. Avvecklandet av kortet var inte känt vid budget 2019, vilket förklarar avvikelserna på 1,7 mnkr i lägre skolkortsintäkter. Införandet 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 Örnköldsviks 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 som infördes i december 2018.

Den medlem med störst förändring mellan åren i minskade biljettintäkter är Härnösand. De subventionerade produkterna infördes i kommunen under hösten 2018, vilket nu får en helårseffekt för 2019 där förändringen mellan åren visar på en minskning med 1,7 mnkr, motsvarande 185 procent.

För samtliga medlemmar har biljettintäkterna minskat från landsbygdstrafiken, vilket även syns i resandeutvecklingen. Biljettintäkterna från tätortstrafiken i Sollefteå har ökat mellan åren, med 16 procent.

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%
Örnköldsvik	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%
Summa intäkter	93,7	98,5	-4,8	-5%	99,9	-6,3	-6%

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 paritet med budgeterade kostnader.

För den särskilda persontrafiken som består av sjukresor och färdtjänstresor uppgår kostnaderna till 114,7 mnkr. I jämförelse med budget om 107,5 mnkr är kostnaderna 7,3 mnkr högre än budget. Det beror på högre kostnader för sjukresor samt högre index än vad som budgeterats.

Kostnaden för tågtrafik är 1,0 mnkr lägre än budget och det beror på att kostnaden för biljettgiltighet är lägre än vad som budgeterats. Kostnaderna för stationsavgifterna är 0,6 mnkr lägre än budget, vilket är en följd av att kostnaden för första kvartalet 2019 inte periodiserades på rätt period utan ingår i utfallet 2018.

I bankkostnader ingår provision till de försäljningsställen som säljer Din Turs produkter, den uppgår för närvarande till nio procent av försäljningssumman. Övriga delar som också ingår i bankkostnader är bland annat avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning, till exempel biljettköp via app, swish eller med kreditkort via hemsidan. Bankkostnaderna är i paritet med budget och dessa kostnader 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 och är i nivå med budgeterade kostnader.

Kostnaden för kompletteringstrafiken uppgår till 1,9 mnkr och är 0,7 mnkr lägre än budget. Den främsta orsaken till avvikelsen är att kostnader har budgeterats för Sundsvalls kommun men eftersom de har upphandlat denna trafik uppstår inga kostnader för kommunalförbundet. 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 linjelagda kompletteringstrafik 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 miljöincitament	-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 försäljningsprovision	-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 Xtrafik	-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%
Summa verksamhetens kostnader	-697,5	-694,4	-3,2	0%	-670,8	-26,7	4%

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 457,8 mnkr i jämförelse med budget om 457,3 mnkr med en högre kostnad med 0,5 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 procent för 2019, vilket genererar en kostnad 16,2 mnkr vilket 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 för låg, då prognos för de subventionerade produkter som infördes i kommunerna Timrå, Härnösand och Sundsvall under andra halvåret 2018 inte ingick. Även den utökade trafiken i Örnsköldsviks kommun för 2019, påverkar utfallet av resandeutvecklingen.

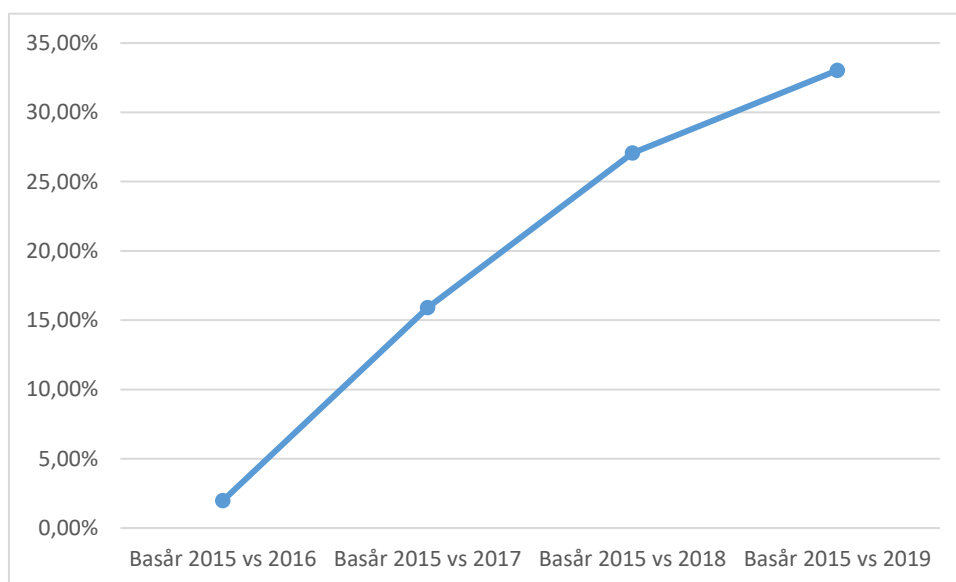


Diagram: Resandeutvecklingen de fem trafikområden med resandecoincitationsavtal 2016 - 2019 med basår 2015.

Förstärkningstrafik avser sådan trafik som utförs för att möta tillkommande behov inom tidtabellslagd trafik inom Trafikuppdraget. Förstärkningstrafiken syftar till att få med alla kunder och kan utföras tillfälligt eller mer långsiktigt samt på hel linje eller del av linje. Förstärkningstrafik förekommer både i form av oplanerad förstärkningstrafik och av planerad förstärkningstrafik. Planerad förstärkningstrafik kan uppstå vid trafikomläggning till följd av ombyggnad av vägnät. Kostnaden för förstärkningstrafiken är 2,4 mnkr lägre än budgeterad. Det beror främst på ett mindre behov av förstärkningstrafik i Sundsvalls tätort än befarat efter införandet av barnkort. För övriga trafikområden ligger utfallet i samma nivå som budget.

I jämförelse föregående år har kostnaderna ökat med 14,4 mnkr. Den minskning av trafik kostnader med 1,2 mnkr i lägre utfall, hänför sig främst till trafikförändringen med indragen helgtrafik på linje 50 och tillhörande matartrafik på linje 202 samt att centrumlinjen i Härnösand upphörde från och med juni 2019.

Den största avvikelserna med 13,3 mnkr hänför sig kostnader för indexutvecklingen. Resandeutvecklingen ger en ökad kostnad med 2,4 mnkr för de trafikområdena med resandecoincitationsavtal jämfört med utfallet 2018.

Trafikkostnader (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%
Resandecoincitant	-16,2	-10,6	-5,6	53%	-13,8	-2,4	18%
Miljöincitant	-1,2	-1,2	0,0	-4%	-1,2	0,0	-4%

Förstärkningstrafik	-4,0	-6,4	2,4	-37%	-4	0,0	1%
Summa	-457,8	-457,3	-0,5	0%	-443,3	-14,4	3%

Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 SPIN 2015 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja) samt alternativt PPI (oljeprisindex).

Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. För budget 2019 är indexuppräknningen femton procent i snitt.

För samtliga trafikavtal blev utfallet 59,1 mnkr av trafik kostnad 394,4 Det sammanlagda snittindexet för 2019 är 15,0 procent i utfall jämfört med budget. Utfallet 59,1 mnkr är 1,6 mnkr högre än budget 57,5 mnkr.

Trafikavtal med trafikstart juni 2014 har 15% i budget. För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår snittindex tom december 2019 från trafikstart juni 2014 till 14,3 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken uppgår index till 15,9 procent.

För trafikavtal linje 40 som trafikerar Örnsköldsvik-Sollefteå-Östersund med trafikstart augusti 2012, var utfallet 16,4% och budget 18%. Linje 50 som trafikerar Örnsköldsvik-Härnösand med trafikstart december 2016, var utfallet 14,9% och budget nio procent.

Kostnaden för index är 59,1 mnkr vilken 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 på 11,7 procent. För tätortstrafiken var utfallet 10,5% och för landsbygd 13,3 procent. Linje 40 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%.

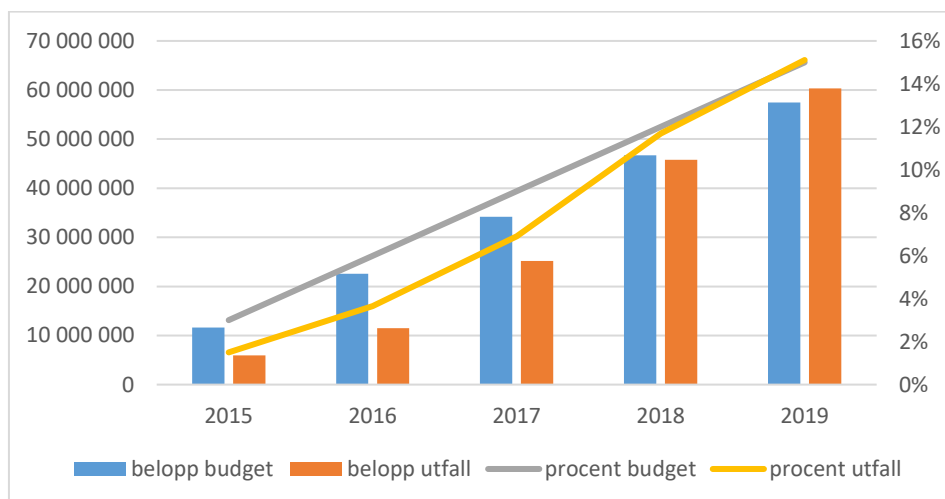


Diagram: Indexutveckling per månad 2015 -2019 tom december 2019

Region Västernorrland

Den totala trafik kostnaden för Region Västernorrland uppgår till 81,7 mnkr för perioden. Det är i samma nivå som budget. Störst avvikelse återfinns under grundavtalade trafik kostnader där avvikelsen är 1,5 mnkr i lägre kostnad än budget. Det beror bland annat 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 trafikåtgärder med 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 dessa områden 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 avser utökad behov i trafikområdet O17/21 Njurunda - Timrå och inom linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand än budgeterat.

Jämfört med föregående år är de totala trafikkostnaderna 0,8 mnkr lägre 2019. Effekten för trafikförändringarna uppgår till 2,1 mnkr vid en jämförelse mellan åren, främst till följd av en besparing 1,1 mnkr på indragen heltrafik för linje 50 med påverkan på trafikområde O20 Ådalen och en förändrad andel av produktionskilometer inom O45 Sollefteå landsbygd och O23 Ånge. 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, (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%
Summa	-82,0	-81,7	0,3	0%	-82,1	-0,1	0%

Kramfors kommun

I samband med avstämning av produktionskilometer 2019, har andelen för trafikområde O20 Ådalen ökat för Kramfors, varför en högre kostnad belastar utfallet för 2019.

Inom trafikområde O2 Höga Kusten har det inte varit något behov av förstärkningstrafik och inget utfall redovisas.

Jämfört med utfall föregående år är det högre utfallet för 2019 hänförligt till den utökade andelen av produktionskilometerna för trafikområde O20 Ådalen.

Trafikkostnader, (mnkr)	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%
Summa	-19,7	-19,5	0,2	1%	19,0	0,8	4%

Sollefteå kommun

Andelen trafik kilometer har omfördelats mellan O3 Sollefteå tätort samt O45 Sollefteå landsort under 2019 vilket medför att utfallet är 0,3 mnkr lägre än budget för perioden som baserades på andelen trafik kilometer 2018. I övrigt är utfallet i paritet med budget.

Vid en jämförelse med föregående år, har andelen trafik kilometer minskat för både 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, (mnkr)	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%
Summa	-17,4	-17,7	-0,3	-2%	-17,2	0,3	2%

Örnsköldsviks kommun

För Örnsköldsviks kommun är utfallet av de totala trafikkostnaderna 1,1 mnkr högre än budget.

För det resandeincitamentavtal inom trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort, har resandet fortsatt vara högre än basåret 2015, vilket ger 1,1 mnkr i högre kostnader. Effekten är till följd av det införda ungdomskortet från och med andra halvåret 2016.

Förstärkningskostnader är 0,7 mnkr lägre än budget 2019 till följd av den linjeomläggning som genomförts inom Örnsköldsviks tätort.

Jämfört med 2018 är utfallet av trafikkostnader 0,7 mnkr högre och förstärkningskostnaden 0,4 mnkr lägre 2019 till följd av 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, (mnkr)	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. Detta medförde att det budgeterades för högre avtalskostnader, ett extra fordon samt högre trafikkostnader. 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 dessa budgeterade kostnader har uteblivit varför utfallet är 2,0 mnkr lägre än budget 2019. Från och med juni i år är centrumlinjen avvecklad. I övrigt är utfallet i paritet med budget.

Vid en jämförelse med utfall 2018 är kostnaderna 0,9 mnkr högre, vilket härrör från index.

Trafikkostnader, (mnkr)	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%
Summa	-29,1	-31,1	-2,0	-7%	-28,2	0,9	3%

Timrå kommun

Utfallet för perioden är 0,9 mnkr högre än budget 2019. Trafikkostnaden är 0,1 mnkr högre än budget, till 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, till följd av avstängningen av bron i Bergeforsen

Jämfört med föregående år är det totala utfallet 2019 1,8 mnkr högre än 2018 och härrör från dels med 0,3 mnkr i högre trafik kostnad till följd av avstängningen av bron i Bergeforsen. Index är 0,9 mnkr högre och för Resandeincitament 0,5 mnkr högre. Effekten av det borttagna barnkortet från och med hösten 2019 kommer ge full effekt först under 2020.

Trafikkostnader, (mnkr)	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%
Summa	-22,1	-21,2	0,9	4%	-20,3	1,8	9%

Sundsvalls kommun

De totala kostnaderna för Sundsvalls kommun är 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, till följd av att utökad trafik ej verkställts.

Resandeincitament berör trafikområdena Timrå-Njurunda, Sundsvall-Matfors samt Sundsvall tätort. Resandet i dessa områden är fortsatt högre än basåret 2015, med utfall 8,2 mnkr som är 3,3 mnkr högre än budget, till stor del beror på införandet av subventionerade produkter. 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, vilket främst beror på att det inom trafikområde Sundsvalls tätort budgeterades för högre förstärkningskostnader inför 2019 i och med införandet av det subventionerade barnkortet. Behovet av förstärkningstrafik har uteblivit.

Jämfört med föregående år är de totala kostnaderna 12,8 mnkr högre och fördelar sig på trafik kostnad 0,9 mnkr högre till följd av utökad trafik i tätorten. Index är 7,4 mnkr högre än 2018 samt för Resandeincitament med 3,9 mnkr i högre kostnad som är en effekt på helår efter införandet av subventionerade produkter.

Trafikkostnader, (mnkr)	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%
Summa	-192,7	-192,4	0,3	0%	-179,9	12,8	7%

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 föregående år, är utfallet 0,3 mnkr högre 2019, främst till följd av tillkommande trafik samt ändrad fördelning av trafikproduktion i trafikområde O23 Ånge.

Trafikkostnader, (mnkr)	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%
Summa	-8,9	-8,5	0,4	4%	-8,2	0,6	7%

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 114,4 mnkr och budgeten uppgår till 107,1 mnkr. Budgetavvikelsen är 4,7 mnkr, motsvarande en ökning på 6 procent. Största avvikelsen finns under Region Västernorrlands sjukresor där kostnaden är 4,7 mnkr högre än budgeten.

Antalet sjukresor har minskat med 338 till 187 322 sjukresor totalt under året. En större minskning skedde under sista tertialet då sjukresorna minskade med 2 396 jämfört med samma period föregående år, vilket motsvarar ca 4 procent. Den nya sjukreseenheten för central bedömningsfunktion startade den 2 september vilket kan vara en bidragande anledning till ett minskat antal resande.

Kostnaden för sjukresor uppgår till 76,4 mnkr, vilken kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 71,6 mnkr. Det resulterar i en kostnadsökning för regionen på 4,9 mnkr. Den avtalsenliga indexjusteringen för den särskilda persontrafiken är budgeterad med en ökning om 2 procent, utfallet resulterade i en höjning på 4 procent vilket ger högre kostnader än budgeterat. Det nya trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå har gett dyrare sjukresor, dels genom ett högre pris samt att resorna inte kan samordnas med färdtjänstresorna.

Kramfors kommun har en budgetavvikelse på 11 procent högre kostnader, vilket motsvarar 1,1 mnkr och jämfört med föregående år har kostnaden ökat med 1,4 mnkr. Antalet resor har ökat med 1180 till 39 020, den största ökningen består av skolresor med 825, 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, vilket motsvarar en resandeökning med 6 procent.

Kostnadsökningen och budgetavvikelsen för Härnösands kommun är 0,4 mnkr högre än tidigare år. Resandet har ökat med närmare 9 procent till 33 205, största delen av ökningen består av färdtjänstresor som har ökat med 1 587.

Timrå kommun ligger i paritet med budget och kostnaderna har stigit med 0,1 mnkr vilket delvis kan härledas till den årliga indexjusteringen i och med att antalet resor ligger i nivå med föregående år. Antalet färdtjänstillstånd har under året minskat från 788 till 702.

För Ånge kommun är budgetavvikelsen 0,2 mnkr lägre kostnader. Jämfört med föregående år har kostnaderna ökat med 0,4 mnkr vilket motsvarar 13 procent. Antalet resor har ökat med 775 resor, vilket motsvarar ca 8 procent. Antalet färdtjänstillstånd har under året minskat med 25.

Medlemmar, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse (%)	Utfall 2018	Avvikelse 2019- 2018	Avvikelse 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%
Summa	-114,4	-107,1	-6,9	6%	-109,4	-5,0	5%

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 med 50,0 mnkr, 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 paritet med budget 5,1 mnkr. I externa kostnader ingår bland annat 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 beroende på att kommunerna beställningar av färdtjänstkort har minskat. Utfallet för verksamhetens kostnader är en ökning med 26% från 2018 till 2019. Ökningen kan direkt härledas till konsultarvode för upphandlingen av SÄKO-trafiken. Översyn av kontotillhörighet har utvecklat uppföljningssäkerheten 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 möjliggjort korrigering under året.

Kostnaderna för biljettkontroll uppgick till 0,5 mnkr vilket är i paritet 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 införandet av ett nytt intäktsfördelningssystem men detta 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 Koll 2020 uppgår till 0,4 mnkr att jämföra med budget om 0,9 mnkr. Avvikelsen beror dels på att Myndighetens medfinansiering i projektet minskade från 25 procent till 20 procent, vilket påverkar intäkterna positivt. Detta beslutades efter att budget 2019 fastställts. Vid en jämförelse med föregående år har kostnaderna i projektet ökat med 0,1 mnkr, motsvarande 24 procent.

Förbundsdirektionens kostnader uppgår till 0,6 mnkr jämfört med budget 0,3 mnkr vilket är en budgetavvikelse med 0,3 mnkr. Under perioden genomfördes ett internat med den nya förbundsdirektionen vilket ej var budgeterat, samt att fler möten har genomförts. 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 är en budgetavvikelse med 0,2 mnkr i högre nettokostnader. Det har skett en omfördelning av kostnader från enheten IT och telefoni till Biljettmaskiner, detta för att få en samlad bild av driftskostnaderna som härrör till biljettmaskiner. Abonnemangskostnader, drift- samt kostnader för serviceavtal, har en högre kostnadsutveckling än budgeterat till följd av en åldrad biljettmaskinpark. Ett utökat underhållsavtal med FARA för ökad funktionalitet enligt kravställen har medfört högre kostnader jämfört med tidigare år och budget. En anpassning har inletts för att möta tillkommande EU-krav. Kostnader för GPRS gällande realtid har överflyttats 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, vilket är 1,3 mnkr i lägre kostnader. Det beror på att det budgeterats dels för systemutveckling av trafiksamordningssystemet SAM 3001 vilket inte kommer att genomföras och dels för systemutveckling av telefoni där kostnaderna är lägre än vad som beräknats. Behov av konsultstöd i samband med tidtabellskifte för 2019 har uteblivit till följd av att den handlingsplan som upprättades inför 2019 har bearbetats och bland annat har arbetet med att säkerställa intern drift slagit väl ut.

Jämfört med föregående år är nettokostnaden 1,4 mnkr lägre än utfallet 2018. Framst till följd av minskat behov av konsultstöd då översyn av rutiner och dokumentation följts upp under året.

Verksamhet, mnkr	Utfall			Budget			Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Netto-kostnad 2018
	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad			
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
Koll 2020	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 telefon	0,0	-7,2	-7,2	0,0	-8,5	-8,5	-1,3	19%	-8,5
Summa	7,8	-59,1	-51,2	6,6	-60,5	-53,8	-2,7	7%	-50,0

Avskrivningar

De totala avskrivningskostnaderna för optiska läsare i projektet Koll 2020 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 avvikelsen.

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.

Avskrivning, mnkr	Utfall 2019	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Netto kostnad 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
Summa	-2,6	-4,7	2,1	-14%	-3,9

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 bland annat på lägre biljettintäkter från resenärer, lägre skolkortsintäkter samt högre kostnader för sjukresor.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	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%
Summa	-564,7	-557,2	7,5	1%	-529,7	35,1	7%

Medlemsbidrag fördelad 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. Dessa kommuner införde subventionerade produkter under föregående år och det påverkar utfallet för medlemsbidraget.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2018	Avvikelse 2019-2018	Avvikelse 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%
Summa	383,6	393,3	-9,7	-2%	386,1	-2,4	-1%

Prognosavvikelse

Ett sätt att analysera risk och kontroll är att mäta prognossäkerheten. Tillförlitliga prognoser skapar förutsättningar för kommunalförbundet 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 kommunalförbundets andra helårsprognos.

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

Belopp, mnkr	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Verksamhetens nettokostnad	-564,8	-573,3	8,5	-1%	-575,6	10,8	-2%
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%
Verksamhetens resultat	-0,1	0	-0,1	100%	0	-0,1	100%
Finansiella intäkter	0,1	0	0,1	100%	0	0,1	100%
Finansiella kostnader	0	0	0	-	0	0	-
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	-	0	0	-
Extraordinära poster	0	0	0	-	0	0	-
Årets resultat	0	0	0	-	0	0	-

Verksamhetens intäkter

Utfallet för 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 införandet.

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 procent. I augusti prognostiserades kostnader till 2,7 mnkr och med en medfinansiering på 25 procent. Kostnaderna uppgår till 4,1 mnkr, vilket återsöktes med en medfinansiering om 20 procent. 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	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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 Koll 2020	3,7	2,1	1,6	79%	1,5	2,2	148%
Kundservice och anropsstyrtrafik	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%
Summa	135,3	135,1	0,1	0%	127,5	7,7	6%

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

Det har varit svårigheter med att prognostisera effekten 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 gällande Sundsvalls kommuns biljettintäkter, vilket minskade prognosavvikelsen till 0,8 mnkr mot utfallet.

I augusti prognostiserades biljettintäkterna till 94,6 mnkr, vilket avviker med 1 procent 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 procent 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 procent.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)
Härnösand	0,9	1,0	0,0	-4%	0,9	0,1	8%
Kramfors	1,5	1,5	0,0	3%	1,5	0,0	0%
Sollefteå	2,6	2,7	0,0	-2%	2,7	-0,1	-4%
Sundsvall	51,2	50,4	0,8	2%	45,7	5,5	12%
Timrå	3,3	3,4	-0,1	-4%	2,4	0,9	39%
Ånge	0,3	0,3	0,0	-4%	0,4	0,0	-10%
Örnsköldsvik	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%
Summa intäkter	93,7	94,6	-0,9	-1%	88,1	5,5	6%

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 697,5 mnkr att jämföra med prognos i april om 701,1 mnkr samt prognosen i augusti om 705,9 mnkr. För årets båda prognoser är avvikelsen en procent i jämförelse med utfallet.

Störst prognosavvikelse återfinns i linjelagd busstrafik där en orsak är att kostnaderna för index har prognostiserats högre än årets utfall.

Kostnader (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa verksamhetens kostnader	-697,5	-705,9	8,4	-1%	-701,1	3,6	-1%

Linjelagd busstrafik

Den totala trafik kostnaden för linjelagd busstrafik uppgår till 457,8 mnkr och 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, framförallt O14/15 Sundsvall tätort med 1,0 mnkr lägre utfall än prognos. Jämfört med årsprognos april är kostnaden 1,1 mnkr lägre, framförallt 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 tertialet, som skrevs ned med 1,7 mnkr från årets första prognos. Främst till 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 tertialet. Det beror främst på ett mindre behov av förstärkningstrafik i Sundsvalls tätort än befarat efter införandet av barnkortet.

Trafikkostnader (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa trafik kostnader	-457,8	-462,7	-4,9	-1%	-461,4	-3,6	-1%

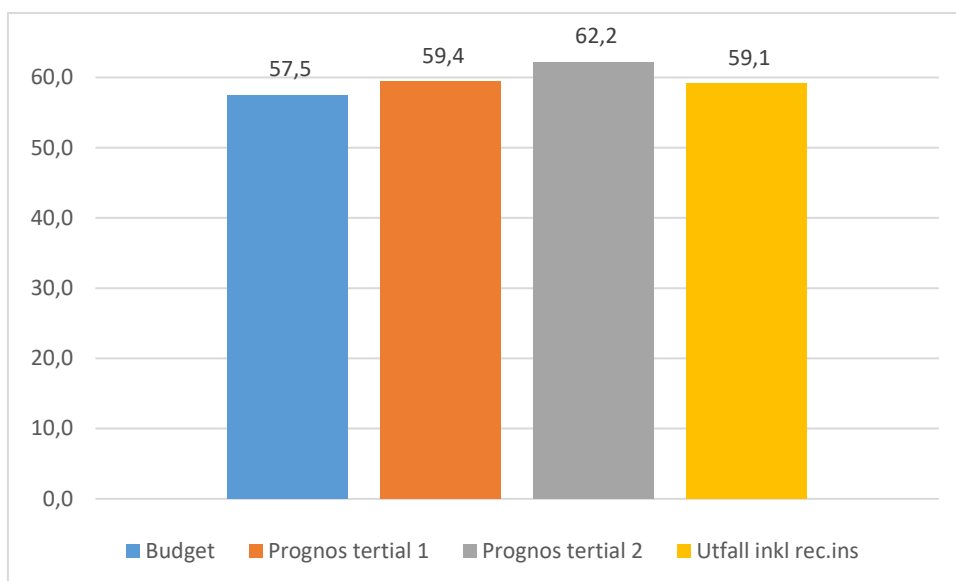
Index

För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår preliminär index vid december månads utgång till 15,4 procent. Prognosen i augusti var 14,9 procent och i april 13,7 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken uppgår preliminär index december till 17,4 procent. Prognos augusti var 16,1 procent och april 15,7 procent.

För linje 40 är preliminär index december 16,4 procent jämfört med utfall snittindex 16,4 med prognos 16,6 procent i prognos augusti och 17,7 procent i prognos april.

För linje 50 är preliminär index december 16,5 procent jämfört med utfallet snittindex 15,3 procent att jämföra mot prognos augusti 16,6 procent och prognos april 16,4 procent.

Kostnaden för den avtalsenliga indexregleringen utföll med 59,1 mnkr och prognostiserades i augusti till 62,2 mnkr i jämförelse med prognos 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 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.

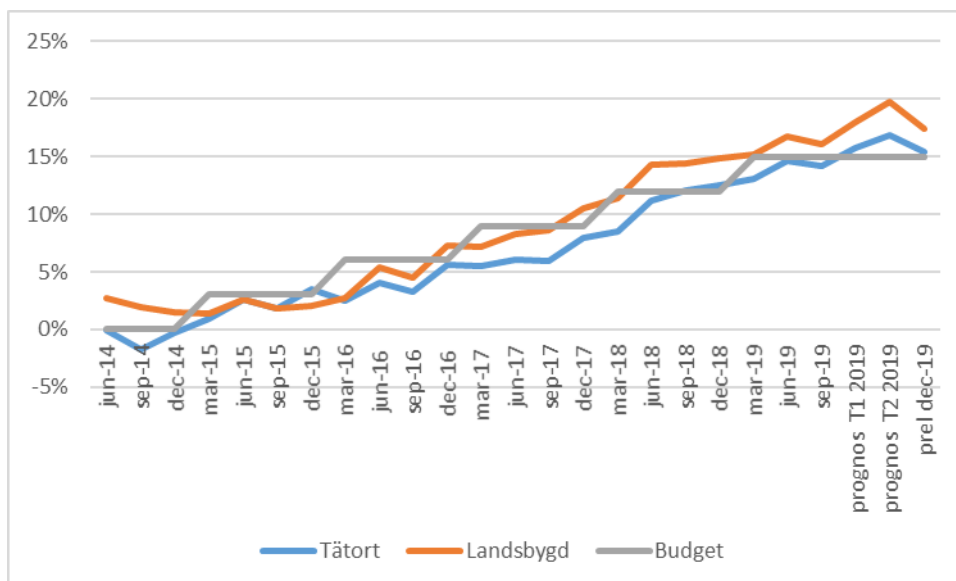


Diagram: Indexutveckling 2014 -2019, med prognos 2019

Region Västernorrland

Utfallet för 2019 är 68,5 mnkr för trafikknaster är 0,8 mnkr lägre än årsprognos augusti, dels till följd av förändrade produktionskilometer mellan delade trafikområden, dels linje 201 med 0,2 mnkr i lägre utfall än prognos. Jämfört med årsprognos från första tertialet är utfallet 0,5 mnkr lägre till följd av förändrade produktionskilometer mellan delade trafikområden.

Kostnaden för resandeincitament finns inom trafikområdet O17/21 Njurunda - Timrå och inom linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand och har utfallit med 0,2 mnkr i lägre kostnad, i jämförelse med årsprognos 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 tertialet. Jämfört med årsprognosen från april detsamma.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa	-81,7	-84,0	-2,3	-3%	-83,5	-1,8	-2%

Kramfors kommun

Avvikelsen för den totala trafikkostnaden jämfört med prognoserna är 0,1 mnkr. Vid den slutliga avstämningen av produktionskilometer med för det en högre andel för Kramfors kommun i trafikområde O20 Ådalen, vilket med för 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	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa	-19,7	-19,6	0,1	1%	19,6	0,1	1%

Sollefteå kommun

Trafikkostnaden är 0,2 mnkr lägre än prognos augusti och 0,4 mnkr lägre än prognos april, vilket beror bland annat 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. Förstärkningstrafiken är 0,1 mnkr lägre än årsprognosen för april.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa	-17,4	-17,7	-0,3	-2%	-18,1	-0,6	-3%

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, till följd av 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.

Förstärkningskostnader utföll med 0,2 mnkr i lägre kostnad än prognos augusti och 0,5 mnkr lägre än prognos april.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa	-85,8	-86,9	-1,1	-1%	-86,2	-0,4	0%

Härnösands kommun

Trafikkostnaden slutar dock med ett högre utfall med 0,1 mnkr jämfört med årsprognos 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	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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	0,0	-17%	0,0	0,0	22%
Summa	-29,1	-29,2	-0,1	0%	-29,3	-0,2	-1%

Timrå kommun

Trafikkostnaden utföll med paritet med prognosen för april, men 0,2 mnkr högre än prognosen i augusti, till följd av 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 både i april lades en högre prognos för en effekt av det införda barnkortet 2018. Inför prognosarbetet i augusti fanns beslut att avveckla barnkortet från och med höstterminen och prognosen justerades ned. Utfallet blev nu 0,3 mnkr lägre än prognosen i augusti, till följd av 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.

Budgetposter (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa	-22,1	-22,3	-0,2	-1%	-22,6	-0,4	-2%

Sundsvalls kommun

För trafiken är kostnaden 0,8 mnkr lägre än prognos augusti men 0,3 mnkr högre än prognos i april. Effekten av förändringar inom O14/15 Sundsvalls tätort med utökad vintertrafik inklusive ett fordon samt en utökning av trafik till följd av avstängningen av Storbron och ändrad körväg, blev lägre än förväntat än årsprognos augusti. Vid arbetet med årsprognos april var avstängningen av Storbron ej känd.

Prognosen för indexkostnaderna är 1,3 mnkr lägre än vad som budgeterats, bland för 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 för lågt i jämförelse med prognos april. Vid prognosarbetet i april, bedömdes att en fortsatt positiv resandeutveckling skulle ske under 2019 till följd av 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 under hösten.

Budgetposter (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa	-192,7	-194,3	-1,6	-1%	-192,8	-0,2	0%

Ånge kommun

Inom trafikområde O23 Ånge landsbygd har det skett trafikförändringar för bland annat linje 196 och linje 192 jämfört med budget 2019 vilket påverkar Ånge kommuns andel vid avstämningen av produktionskilometer för 2019. I jämförelse med årsprognos augusti är utfallet 0,1 mnkr lägre.

Budgetposter (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa	-8,9	-8,5	0,3	4%	-9,0	-0,2	-2%

Särskild persontrafik

I tertialrapporten per april prognostiserades kostnaderna för den särskilda persontrafiken till 113,0 mnkr och i jämförelse med utfallet är prognosavvikelsen 1 procent. Prognosen per augusti uppgår till 114,9 mnkr vilket är i paritet med utfallet på 114,4 mnkr.

Prognosavvikelsen per april för Regionens sjukresor var 0,1 mnkr och vid uppföljningen per augusti 0,7 mnkr, vilket motsvarar 1 procent. 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 och vid den första prognosen i april bedömdes kostnaderna till 12,3 mnkr med en prognosavvikelse om 0,5 mnkr motsvarande 4 procent.

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 vara kvar på samma nivå. Prognosen per augusti gjordes utifrån att skolresorna skulle öka i antal.

Prognosen för Härnösands kommun har per april en avvikelse på 4 procent, prognosen baserades på att antalet resor skulle vara på en konstant nivå, vid uppföljningen i augusti var 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 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	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa	-114,4	-114,9	0,4	0%	-113,0	-1,4	1%

Administration

Prognosavvikelsen för förvaltningskostnader vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per april 2,1 mnkr i lägre kostnader, vilket motsvarar 4% av kostnaderna. För prognosen per augusti är avvikelsen 2,2 mnkr i lägre kostnader, vilket motsvarar 4%.

För Personal prognostiserar nettokostnaden till 29,8 mnkr och budgeten uppgår till 29,1 mnkr. Vakanta tjänster och sjukskrivning reducerar kostnaderna och avvikelsen mot budget uppgår till 0,7 mnkr

Kostnaden för central bedömningsfunktion prognostiserar 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 prognostiserar till 5,4 mnkr, vilket är 0,5 mnkr lägre än vid prognosen per april och 0,4 lägre än prognosen per augusti. En effekt av det fortsatta arbetet med genomlysning 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 paritet med båda prognoserna för året. Fler kontroller har utfört under andra halvåret i samarbete med kontrollpersonal från trafikföretag.

Prognostiserade kostnader för Ekonomienheten uppgår till 1,0 mnkr i både i april och augusti, att jämföra med utfall 0,5 mnkr. Avvikelsen beror främst på att arbetet med införandet av ett nytt intäktsfördelningssystem har senarelagts till våren 2020 på grund av resursbrist.

För projektet Koll 2020 är kostnaderna 0,2 mnkr lägre än prognosen per april och per augusti.

Förbundsdirektionens kostnader prognostiserar till 0,8 mnkr i förhållande till budgeterade kostnader om 0,4 mnkr. Det beror bland annat 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 prognos för nettokostnader i paritet med budget under 2019. Viss osäkerhet fanns i prognosen till följd av den rörliga ersättningen för reklam på buss då nytt avtal ingåtts inför 2019.

Under sista tertialet har kostnader avseende varumärke Din Tur hanterats av projektet Koll 2020.

För Biljettmaskiner prognostiserades i april för en utökad servicekostnad för biljettmaskiner. Vid en jämförelse med utfall är intäkterna 0,3 mnkr högre samt att kostnaderna är 0,6 mnkr lägre än prognos vilket ger en avvikelse med 0,9 mnkr. De högre intäkterna härrör från att debitering av kortämnena sker från och med 2019. Prognosen i augusti ger istället 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. Det beror främst på ett minskat behov av konsultstöd samt att systemutveckling 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			Prognos- avvikelse aug		Prognos apr		Prognos- avvikelse apr	
	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Netto- kostnad	(%)	Netto- kostnad	Netto- kostnad	(%)	
Personalkostnader	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%	
Koll 2020	3,7	-4,1	-0,4	2,1	-2,7	-0,7	-0,3	62%	-0,4	-0,2	51%	
Förbundsdirection	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%	
Summa	7,8	-60,1	-52,2	6,3	-60,7	-54,4	-2,2	4%	-54,1	-2,1	4%	

Avskrivningar

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

Avskrivning, mnkr	Utfall 2019	Prognos aug 2019	Prognos avvikelse aug	Prognos avvikelse %	Prognos apr 2019	Prognos avvikelse apr	Prognos avvikelse %
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%
Biljettmaskin	-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%
Summa	-2,6	-2,3	-0,3	150%	-1,8	0,4	-15%

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, vilket inte var känt vid prognostillfället per april.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa	-564,7	-573,3	-8,6	-2%	-575,6	-10,9	-2%

Medlemsbidrag fördelad per medlem

Sammantaget för medlemsbidraget var prognosavvikelsen åtta procent för första prognosen i april och sex procent för andra prognosen per augusti.

Störst fluktuation mellan årets prognoser och utfallet har Härnösands kommun och Sundsvalls kommun. För Sundsvalls kommun sker en prognosförbättring med tio procent i årets andra årsprognos, jämfört med prognosen i april.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse 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%
Summa	383,6	408,1	-24,5	-6%	414,0	-30,4	-8%

Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Nedan ges en kortfattad beskrivning av de bolag där ägarandelen uppgår till fem procent 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 av norrlandslänens bussgodsbolag 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 mynnar ut i att alla bussgodsbolag i norrlandslänen tappar frakter och 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

Kommunalförbundet äger 25 procent av Norrtåg AB. Övriga ägare är Region Jämtland Härjedalen, Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län. Norrtåg AB skall i enlighet med ägarnas uppdrag bedriva regional persontrafik med tåg. Kommunalförbundets andel av finansieringen är 34 procent baserat på kilometerproduktion och antal personkilometer i Västernorrland.

Trafikkostnaden uppgår till 197,9 mnkr och är i paritet med budget på 197,9 mnkr. Under maj och juni har det varit banarbeten som medfört ökade bussersättningskostnader men som delvis kompenseras av minskad kostnad av 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	Avräknings- skuld
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
Summa skuld aktieägare	-54 364	138 668	-38 949		--41 217

Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt vilande dotterbolag vars syfte är behålla varumärket i kommunalförbundets 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

Kommunalförbundets och Bussgods mellanhavanden 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
Verksamhetens nettokostnader		-564,8	-531,4	-565,2	-531,4
Kommunala biljettsubventioner	5	181,1	143,6	181,1	143,6
Medlemsbidrag	6	383,6	386,1	383,6	386,1
Verksamhetens resultat		-0,1	-1,7	-0,1	-1,7
Finansiella intäkter	12	0,1	1,7	0,5	2,0
Finansiella kostnader	12	0,0	0,0	0,0	-0,1
Resultat efter finansiella poster		0,0	0,0	-0,4	0,2
Extraordinära poster		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	-0,4	0,2

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Förvärvade system	7	0,3	0,5	0,3	0,5
Materiella anläggningstillgångar					
Maskiner och inventarier	7	1,7	3,7	3,7	6,0
Finansiella anläggningstillgångar					
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
Summa finansiella anläggningstillgångar		18,4	21,5	1,1	1,1
Summa anläggningstillgångar		20,4	25,7	5,1	7,5
Omsättningstillgångar					
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
Summa omsättningstillgångar		222,1	265,4	244,4	297,7
SUMMA TILLGÅNGAR		242,5	291,1	249,5	305,3
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER					
Eget kapital					
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
Summa eget kapital		1,3	1,3	0,2	0,6
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	4,1	4,4
Summa avsättningar		0,0	0,0	4,1	4,4
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	0,5	0,0
Kortfristiga skulder	11	241,2	289,8	244,7	300,2
Summa skulder		241,2	289,8	245,2	300,2
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		242,5	291,1	249,5	305,3

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
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		2,6	4,1	2,5	4,9
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
Kassaflöden från den löpande verksamheten		-7,9	14,2	-13,0	16,5
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
Kassaflöde från investeringsverksamheten		2,6	-2,7	-0,8	-3,0
Upptagna lån		0,0	0,0	-0,9	-0,7
Amortering		0,0	0,0	-0,2	-0,2
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	-1,1	-0,9
Årets kassaflöde		-5,3	11,5	-14,9	12,6
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:

<i>Tillämpade avskrivningstider</i>	<i>ÅR</i>
Bussar	5
Inventarier	5
Biljetmaskiner	5
Datorer	3

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. Klynningmetoden (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
Not 2	Verksamhetens intäkter	135,3	142,6	219,9	228,3
	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
Not 3	Verksamhetens kostnader	-697,5	-670,8	-782,0	-755,9
	Trafikkostnader	-638,6	-614,2	-708,5	-685,2
	Personalkostnader inkl direktionen	-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
	I posten övriga kostnader ingår arvode för granskning av bokföring, delårsrapport samt årsredovisning till Region Västernorrlands revisorer med 35 tkr 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				
Not 4	Jämförelsestörande poster	0,0	0,9	0,0	0,9
	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
Not 5	Kommunal biljettsubvention	181,1	143,6	181,1	143,6
	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

Not 6	Medlemsbidrag	383,6	386,1	383,6	386,1
	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

Belopp i mnkr	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31

Not 7 Materiella och immateriella anläggningstillgångar

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	-0,1	-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	0,1	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

Not 8	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvotvärde, kr	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde
	Avseende andelar i andra bolag						
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5		
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	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	1 000	0,0	0,0		
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0		
				18,4	21,5	1,0	1,0

Not 9	Kortfristiga placeringar	0,0	15,0	0,0	15,0
	Noterade aktier och andelar, omsättningstillgångar	0,0	15,0	0,0	15,0
Not 10	Kortfristiga fordringar	83,5	121,5	80,0	118,4
	Kundfordringar	52,5	58,0	55,2	68,1
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10,8	27,4	13,0	34,3
	Övriga kortfristiga fordringar	20,1	36,2	11,9	16,0
Not 11	Kortfristiga skulder	241,2	289,8	244,7	300,2
	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	
Not 12	Betalda räntor och erhållen utdelning				
	Erhållen ränta	0,1	0,0	0,1	0,2
	Erlagd ränta	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Not 13	Justering för poster som ej ingår i kassaflödet				
	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
		2,6	4,1	2,9	4,7
Not 14	Likvida medel				
	<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</i>				
	Kortfristig placering	0,0	15,0	0,0	15,0
	Kassa och bank	138,6	128,8	164,3	164,2
		138,6	143,8	164,3	179,2

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 anskaffningstidpunkten.

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 & 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).