

Datum
2022-03-01

Diariernr
22/00120

Årsredovisning 2021

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 december 2021

Fastställd av förbundsdirektionen 2022-03-24

Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Vårt uppdrag	4
Året som gått.....	5
Förvaltningsberättelse.....	6
Översikt över verksamhetens utveckling	7
Händelser av väsentlig betydelse	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	7
Väsentliga personalförhållanden.....	8
Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet	10
God ekonomisk hushållning och måluppfyllnad	10
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	12
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	14
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	14
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	15
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	16
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	16
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk –.....	18
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	18
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	19
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	19
Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning.....	22
Årets resultat	22
Investeringsredovisning	23
Sammanställd redovisning	33
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	35
Önskemål från revisorer att göra en analys över koncernen.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Ekonomiska rapporter.....	35
Noter	37
Ekonomisk ordlista	42

Ordförande har ordet

Nu är bokslutet för 2021 klart och återrapporterat till medlemmarna. 2021 blev ännu ett år präglat av den pandemi som drabbat världen. Viruset har bytt skepnad och återkommande drabbat det svenska samhället. Efter sommaren lättades ett flertal restriktioner och tron om en normal höst och vinter började växa fram. Samhället började så smått öppna upp, människor började återigen besöka hotell och restauranger. Det visade sig dock under december månad att smittspridningen tog fart igen och skärpta restriktioner fick införas. Din Tur fick återigen fatta beslut om att stänga framdörrarna i våra bussar, detta genomfördes lagom till skolornas uppstart efter jullovet.

Pandemin och dess effekt på samhället kommer att vara kännbara även långt efter det att restriktionerna har släppts och viruset övergår till att klassas som en normal säsongsinfluensa. För kollektivtrafiken kommer det att vara stora problem att prognosticera biljettintäkternas utveckling, kommer resandet att snabbt återgå till normala nivåer igen? Känner människor en trygghet i att resa kollektivt tillsammans med andra? Blir det möjligen så som många förutspår att arbetsresandet kommer att minska, idag vet alla att det fungerar att arbeta hemifrån på distans.

Kollektivtrafiksverige kommer att behöva tänka nytt och erbjuda den typ av resor som våra resenärer efterfrågar. I Västernorrland har vi under hösten 2021 analyserat befintligt utbud av biljetter och kort samt vår prisprofil. Arbetet utmynnade i ett antal förslag till förändringar, en rejäl justering nedåt av priset på periodkort/länskort, högre pris på enkelbiljetter vid köp ombord. Mer nyheter kommer att lanseras under vintern/våren 2022 då restriktionerna släpps.

Under 2021 inleddes arbetet med ett stort antal viktiga projekt. Inför kommande upphandling behöver bränslefrågan belysas och politiskt behöver ett vägval göras, det är inte realistiskt att tro att dagens lösning med HVO 100 kommer att vara möjlig i nästa upphandling. Myndigheten är behjälplig med administrativa resurser i det arbete som medlemmarna under regionens ledning tillsammans gör i syfte att förhandla fram och besluta om ny förbundsordning. I arbetet ingår även att föreslå en ny kostnadsfördelningsmodell. Arbetet med att ta fram ett nytt Trafikförsörjningsprogram är i gång och inne i sin mest intensiva fas med kunskapsseminarier.

Den nya organisationen har nu hunnit finna sina former och ett antal nya medarbetare har under året rekryterats. Med tanke på det arbete som ligger framför oss i myndigheten kommer det att krävas mer resurser i form av medarbetare som kan ta ansvar för delar av det arbete som ligger framför oss. Dagens myndighet har varken de personella resurserna eller den samlade kompetens som framtidens myndighet kräver för att lyckas i sitt viktiga arbete. Här kommer direktionen att under vintern 2022 enas om ett vägval och tillsammans med medlemmarna fatta beslut i frågan.

I vinter inleds budgetarbetet inför kommande planperiod. Här kommer medlemmarna att få förklarar för sig vilka utmaningar myndigheten står inför vad gäller, resandeutveckling, kostnadsindex, utveckling för bränsle, resurssättning på myndigheten inför kommande stora arbeten som beskrivits ovan.

Den här årssummeringen blir den sista som ordförande för den här mandatperioden. Jag är nöjd med det arbete som vår myndighet levererat under mandatperioden. Vi har lyckats ställa om myndigheten till att bli en myndighet med den kompetens som efterfrågas, våra medlemmar är idag mer nöjd med vårt arbete än vid 2019 års ingång. Vi har med professionalism hanterat alla de svårigheter som uppstått under den pandemi som drabbat världen. Jag är övertygad om att myndigheten är på väg in i en ny spännande utvecklingsresa vad gäller kollektivtrafikens och länets utveckling. Ett stort tack till er alla för fantastiska insatser under 2021, nu fortsätter resan mot en bättre kollektivtrafik i Västernorrland.

Per Wahlberg, Ordförande

Förbundsdirktionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Förvaltningsberättelse

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)

Kommunalförbundets 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 samt Reglemente för revisorerna*.

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

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

Direktionen ansvarar även för att:

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

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig Mål- och resursplan (MRP). Direktionen beslutar om budget för nästkommande år grundat på MRP:s första år.

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

Kommunalförbundet är delägare (25 %) av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är helägda Bussgods Västernorrland AB och delägda (5 %) AB Transitio. Vilande bolag är helägda Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB).

Året som gått

- Året har i hög grad påverkats av covid-19 och olika typer av åtgärder och anpassningar kopplat till pandemin.
- Från 1 juli togs allmänna råd om munskydd i kollektivtrafik under rusningstid bort.
- Från 15 juli hävdades begränsningen av antal passagerare för långväga kollektivtrafik.
- Myndighetens medarbetare vid kontoret i Kramfors har i stor utsträckning arbetat på distans, vilket fungerat bra.
- Framdörrarna i bussarna har under året hållits stängda på grund av arbetsmiljöskäl. Detta har medfört svårigheter att bland annat köpa biljetter ombord.
- Inom IT har stora förändringar skett för att säkerställa data-/informationssäkerhet. Den interna IT-miljön har separerats till två delar. För vår IT-produktionsmiljö har det införts strikta åtkomster. Stora delar av vår infrastruktur har byggts om, som har möjliggjort att vi har kunnat säga upp onödiga accesser och sparat på kostnader. Vi har infört övervakning, backup/återställning av verksamhetskritiska datorer och en rad av andra metoder att säkra från externa access till våra system.
- Mål och resursplan (MRP) 2022-2024 inklusive budget har arbetats fram efter dialog med respektive medlem i kommunalförbundet. Önskade trafikförändringar har inarbetats och MRP blev fastställd av direktionen i september månad.
- Myndigheten har utlöst optionsåren i trafikavtalen fram till 2024 i samtliga trafikområden. I den överenskommelse som tecknades med trafikföretagen övergick incitamentsavtalen till produktionsavtal med kända kostnader för de kommande åren fram till 2024. En övergång till produktionsavtal kommer att medföra merkostnader hos myndigheten för bland annat för marknadsföringsinsatser men även för insatser för intäktssäkring i form av ökad biljettkontrollverksamhet.
- Staten har avsatt riktade medel till kollektivtrafiken för att mildra de ekonomiska effekterna av covid-19 och för att säkerställa en god kollektivtrafik i landet. Kollektivtrafikmyndigheten har lämnat in en ansökan för det under september månad.
- Sundsvalls Centralstation togs i bruk i augusti och har byggts om till ett modernt, funktionellt och tillgänglighetsanpassat resecentrum. Syftet är att knyta samman regional busstrafik och tågtrafik i ett sammanhållet stationsområde.
- Under året har fem nya medarbetare anställts. En HR-ansvarig, en IT-ansvarig, två trafikutvecklare samt en trafikstrateg.
- Myndigheten har arbetat med det sista utvecklingsarbetet inför lansering av realtid i app.

Förvaltningsberättelse

Ekonomisk information (mnkr) Myndigheten	2021	2020	2019	2018	2017
KOSTNADER					
Allmän kollektivtrafik					
<ul style="list-style-type: none"> landsbygdstrafik tätortstrafik tågtrafik (ny princip tåghyra 2020) 	-270,2	-265	-264,8	-259,8	-245,6
Särskild persontrafik inkl miljöpremie	-110,1	-100,1	-114,7	-110,4	-108,2
Administrativa kostnader	-61,1	-63,5	-60,1	-56,8	-52,4
Stationsavgifter	-1,3	-2,2	-1,4	-2,4	-1,8
Avskrivning bussar	0	0	-1,3	-2,9	-2,9
Avskrivning biljettmaskiner och biljettsystem	-0,5	-0,2	-0,2	-0,2	-0,7
Övriga avskrivningar	-0,7	-2,4	-1,1	-1	-0,4
Övriga kostnader	-	-	-	-1	-
Totala kostnader	-748,0	-707,2	-700,1	-674,9	-633
INTÄKTER					
Allmän kollektivtrafik					
<ul style="list-style-type: none"> biljettförsäljning skolkort 	65,4	67,6	101,9	105,9	105,9
Övriga intäkter	69,5	60,7	15,7	16,9	9,5
Totala intäkter	150,3	144,4	135,3	142,6	145
Jämförelsestörande poster	1,0	1	0	0,9	8,1
Verksamhetens nettokostnader	-597,7	-562,9	-564,8	-531,4	-488,5
Kommunala biljettsubventioner	115,1	139,8	181,1	143,6	89,2
Medlemsbidrag	482,6	423,1	383,6	386,1	396
Finansiella poster	0	0	0,1	1,7	0
Resultat	0,0	0	0	0	0
Produktionsinformation	2021	2020	2019	2018	2017
PRODUKTIONSKILOMETER (exklusive särskild persontrafik)					
Landsbygdstrafik	8 432 935	8 460 966	8 438 432	8 531 713	8 516 599
Tätortstrafik	4 542 025	4 768 337	4 768 954	4 701 354	4 662 361
Totala produktionskilometer	12 974 960	13 229 303	13 207 385	13 233 067	13 178 960
BRUTTOKOSTNAD KR/KM⁽¹⁾					
Landsbygdstrafik	-32,04	-31,18	-31,38	-30,45	-28,84
Tätortstrafik	-44,09	-38,97	-41,75	-40,69	-37,64
Total bruttokostnad/km	-36,26	-33,99	-35,12	-34,09	-31,95
Förändring i %	7%	-3%	3%	7%	6%
Skattesubventionsgrad	2021	2020	2019	2018	2017
Skattesubvention ²	83%	81%	79%	78%	77%

1 Bruttokostnaden/km beräknas som trafik kostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort.

2 Skattesubventionen beräknas som landsbygds- och tätortstrafikens nettokostnader (kostnader för landsbygds- och tätortstrafiken minus biljettintäkter) i förhållande till kostnader för landsbygds- och tätortstrafik.

Översikt över verksamhetens utveckling

Ekonomisk information (mnkr) Koncernen	2021	2020	2019	2018	2017
Intäkter	252,9	205,2	219,9	228,3	186,3
Kostnader	-876,1	-768,2	-785,2	-759,7	-672,3
Verksamhetens nettokostnader	-623,1	-563,0	-565,3	-531,4	-486,0
Kommunala biljettsubventioner	115,1	139,8	181,1	143,6	89,2
Medlemsbidrag	513,2	423,1	383,6	386,1	396,1
Finansiella poster	-4,4	-0,1	0,5	1,9	0,0
Resultat	0,7	-0,1	-0,1	0,2	-0,7

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Kollektivtrafikbranschen i stort har påverkats mycket av pandemin. De nationella restriktionerna och smittspridningen har medfört minskat antal resor och därigenom minskade intäkter. När Sverige nu närmar sig att covid-19 inte längre ska klassas som en pandemi så börjar arbetet att vinna tillbaka resenärerna som slutat resa under pandemin. Det finns dock mycket som tyder på att resmönstren efter pandemin fortsatt kommer att se annorlunda ut på grund av distansarbete och digitala möten. Detta är något som branschen kommer behöva följa och anpassa sig till de kommande åren. Flexibla trafiklösningar och reseprodukter kan vara viktiga pusselbitar i den anpassningen.

Samtidigt så tar klimatfrågan en allt större roll i samhället vilket också påverkar kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är, om den körs på förnybara drivmedel, ett klimatsmart och resurseffektivt sätt att resa. Andelen personer som anser att detta är viktigt ökar, vilket kan bidra till fler resenärer i kollektivtrafiken. Samtidigt så står kollektivtrafiken generellt i världen och specifikt i Västernorrland inför en utmaning då all fordonstrafik ska bli fossilfri, samtidigt som det populära drivmedlet HVO100 stiger i pris och förväntas bli svårare att få tillgång till succesivt. Det innebär att kollektivtrafiken behöver byta bränsle. Trenden är tydlig och den är att Sverige, precis som resten av Europa, går mot en i väldigt hög grad elektrifierad bussflotta. För Västernorrlands del innebär det att nya fordon måste upphandlas och att infrastruktur för laddning behöver förberedas runt om i länet.

Länets utveckling inom kollektivtrafiken processas just nu i två parallella processer, ny förbundsordning och nytt regionalt trafikförsörjningsprogram. I trafikförsörjningsprogrammet förväntas kommunalförbundets medlemmar nå samsyn gällande ambition och mål för länets kollektivtrafik samt vilka insatser som krävs för att nå dessa mål. Förbundsordningen sätter ramarna för samverkan och finansiering. Med bägge dessa dokument på plats kan resan mot Västernorrlands framtida kollektivtrafik på allvar ta fart.

Väsentliga personalförhållanden

Frånvaro på grund av sjukdom

Sjukfrånvaro (%)	2021	2020	2019	2018	2017
Total sjukfrånvaro i procent av de anställdas sammanlagda ordinarie arbetstid	4,3	6,0	3,6	4,8	4,8
Andel av sjukfrånvaron som avser långtidsfrånvaro	0,6	10,9	8,0	22,0	29,4
Sjukfrånvaro kvinnor	3,1	6,7	3,6	5,5	4,7
Sjukfrånvaro män	6,0	5,0	3,1	3,5	5,1
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	3,9	2,0	2,6	8,3	6,9
Sjukfrånvaro 30 – 49 år	6,0	4,3	2,7	4,3	5,4
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	3,4	3,7	4,6	3,5	3,0

Sjukfrånvaro

Sjuktalen har minskat jämfört med 2020 års utfall men riktvärdet på 3,5 procent har inte uppnåtts vid årets slut. I huvudsak beror sjuktalet för 2021 på korttidssjukfrånvaro till följd av covid-19.

Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Med anledning av att det nya centrala löneavtalet fr.o.m. 2020 fördröjdes och inte blev klart förrän i slutet av 2020, genomfördes under våren lönesamtal som omfattande nya löner för båda åren 2020 och 2021. De nya lönerna betalades ut under maj månad.

Medarbetarsamtal har för de flesta utförts under hösten 2021, medan några medarbetarsamtal som inte kunnat genomföras under året är inbokade och hålls under januari 2022.

Fyra 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 finns framtagna för arbetsplatserna i Kramfors och på Din Tur kundcenter och följs upp kontinuerligt. Handlingsplanerna finns tillgängliga på intranätet.

Jämställdhet och mångfald

Gällande jämställdhetsplan är den under utarbetande och revidering men har på grund av ändrade förutsättningar försenats.

Av 18 tillsvidareanställda i Kramfors är 50 % kvinnor och 50 % män. På Din Tur kundcenter är av de 31 tillsvidareanställda 65 % kvinnor och 35 % män.

Av de visstidsanställda är det en könsfördelning med 50 % kvinnor och 50 % män. Vid rekryteringar eftersträvas jämlikhet och mångfald.

Inom myndigheten är fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen två män och en kvinna.

Kompetensutveckling

Under året har ett antal utbildningsinsatser genomförts bland annat med inriktning mot KOLL 2020.

Interna utbildningar har genomförts i Offentlighet och sekretess samt IT-säkerhet. Pandemin har medfört att många medarbetare arbetat på distans. För att bibehålla kontakten med kollegorna har en

tid för ”digital fika” planerats in varje vecka. Vid dessa tillfällen har förutom kontakten med kollegor även möjligheten till kollegialt lärande tagits tillvara.

Personalstruktur

Antal	2021	2020	2019	2018	2017
Kvinnor	30	34	40	35	32
varav tillsvidareanställda	29	32	37	33	30
Män	31	24	22	20	16
varav tillsvidareanställda	30	21	18	17	14
Summa	51	58	64	55	48
varav tillsvidareanställda	49	53	55	50	44

Av de 49 tillsvidareanställda är 50 procent kvinnor och 50 procent män i Kramfors, på Din Tur kundcenter är 66 procent kvinnor och 34 procent män. Av visstidsanställda är det en könsfördelning på 67 procent kvinnor och 33 procent män. Vid rekryteringar eftersträvas jämlikhet och mångfald.

Det totala antalet medarbetare har minskat jämfört med tidigare år, totalt har 12 medarbetare avslutat sina anställningar och 5 medarbetare har nyanställts.

Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet

God ekonomisk hushållning och måluppfyllnad

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

Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi. Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2022* 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 måluppfyllnad:

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

Genomförda åtgärder är i den mån det är relevant förankrade hos medlemmarna i budgetdialogerna. Uppföljning av åtgärder som är beslutade i budget sker tertialvis efter augusti och december månad.

Vision och mål

Visionen för kommunalförbundet är den regionalt gemensamma vision som finns med i den regionala utvecklingsstrategin *En hållbar och innovativ kollektivtrafik som inkluderar hela Västernorrland med resenären i fokus*.

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

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

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

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska utgå från resenärens behov 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. Kopplat till varje delmål har strategiskt viktiga åtgärder identifierats för att de övergripande målen ska uppnås till 2030. Delmålen följs upp årligen. Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik utgör även kommunalförbundets finansiella mål.

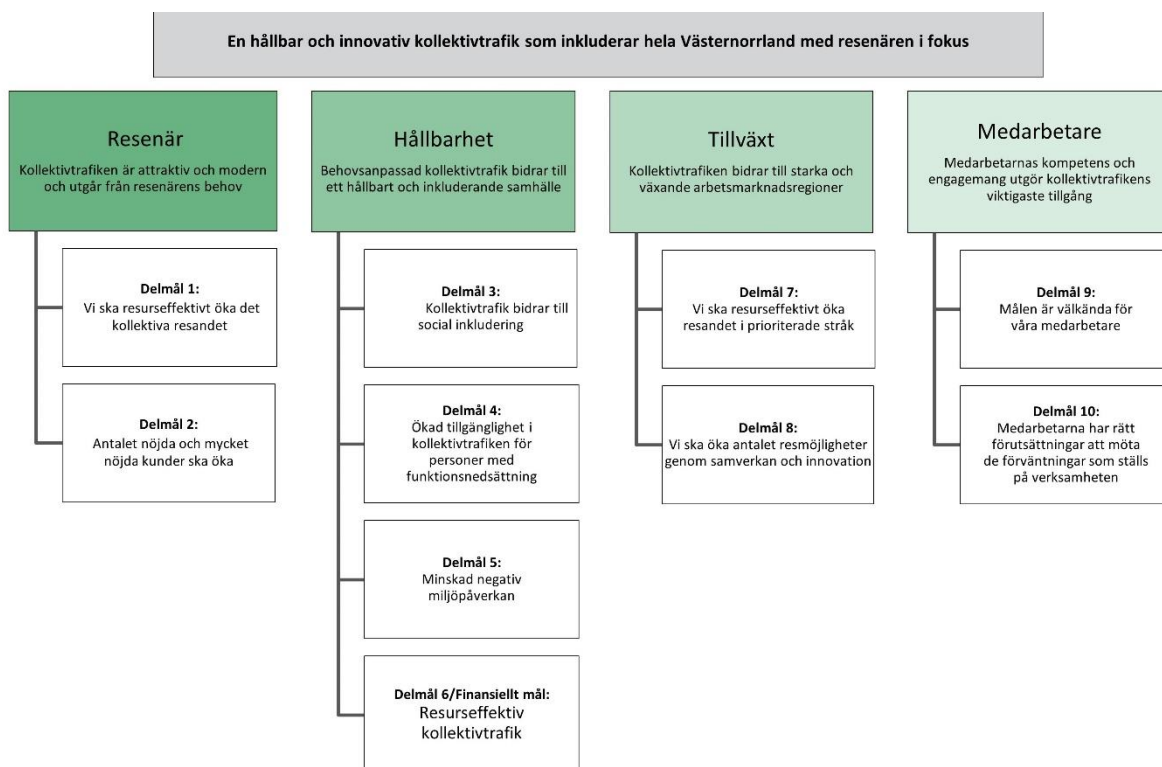


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Utfall 2021	Årsprognos T2	Utfall 2020	Utfall 2019
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↑
<p>Analys: Bedömningen är att målet ej uppfylls. Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt till följd av covid-19 pandemin. Restriktionerna har successivt avvecklats under 2021 men till viss del återinförts. Det finns en osäkerhet gällande hur länge effekterna av covid-19 kommer att påverka trafiken. Under hösten öppnades åter framdörrarna i bussarna. En ny smittspridningsvåg drog in i slutet av året vilket på nytt tvingade fram stängning av framdörrarna. Regeringen rekommenderade i slutet av året att alla som hade möjlighet skulle välja annat färdmedel än kollektivtrafik i rusningstid, vilket ytterligare påverkade resandet negativt.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Riktvärde 2021
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	5 863 917	6 621 874	9 506 620	9 243 749
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet ”Avgångstiderna passar mina behov” (%) <i>Nationellt snitt¹</i>	55/31	59/33 69/52	59/34 69/54	63/40
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%) <i>Nationellt snitt</i>	70/70	66/63 78/77	62/60 77/77	70/67
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att resa med Din Tur” (%) <i>Nationellt snitt</i>	68/43 75/60	69/45 75/61	68/45 76/63	70/50
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det känns tryggt att resa med Din Tur” (%) <i>Nationellt snitt</i>	65/56 63/59	68/58 67/62	69/60 72/67	71/60

¹ Nationellt snitt är medelvärde i Kolbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken²

Trafik-område	Trafikering	2021	2020	2019	2018	2017	2016	Förändring 2021 - 2020	Förändring 2021 - 2020 (%)
O2	Höga Kusten	35 827	42 844	60 680	67 532	79 035	99 843	-7 017	-16,4%
O3	Sollefteå tätort	49 816	55 482	83 695	77 874	74 381	69 906	-5 666	-10,2%
O45	Sollefteå landsbygd	53 182	72 078	122 053	124 426	125 740	134 579	-18 896	-26,2%
O6	Örnsköldsviks tätort	761 427	927 960	1 269 766	1 222 244	1 165 562	911 055	-166 533	-17,9%
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	46 731	63 109	90 760	98 149	115 424	108 339	-16 378	-26,0%
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	74 873	104 075	149 831	148 821	150 126	140 861	-29 202	-28,1%
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	98 749	124 530	154 405	150 199	154 064	145 822	-25 781	-20,7%
O10	Härnösands tätort	444 718	466 251	711 025	601 761	511 073	440 559	-21 533	-4,6%
O1415	Sundsvalls tätort	3 425 069	3 812 840	5 505 740	5 403 093	5 370 199	5 090 788	-387 771	-10,2%
O16	Sundsvall – Holm och Liden	90 661	102 434	133 666	130 962	118 986	121 420	-11 773	-11,5%
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	768 926	845 055	1 224 339	1 250 714	1 204 362	1 135 558	-76 129	-9,0%
O18	Sundsvall – Matfors	153 495	175 176	235 039	224 133	206 343	182 358	-21 681	-12,4%
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	198 415	211 171	318 065	352 362	387 699	374 478	-12 756	-6,0%
O22	Härnösand landsbygd	80 377	95 358	123 610	121 371	110 728	98 303	-14 981	-15,7%
O23	Ånge landsbygd	103 041	111 928	151 557	159 745	170 712	173 187	-8 887	-7,9%
S3	Tvärflojten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	6 004	14 379	25 020	26 335	24 023	33 216	-8 375	-58,2%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	7 995	7 981	15 423	19 507	19 782	17 115	14	0,2%
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	127 498	142 442	221 787	232 326	222 640	200 542	-14 944	-10,5%
S6	Linje 50 Härnösand- Örnsköldsvik	31 599	30 627	35 958	47 744	43 709	83 751	972	3,2%
Koll 2020[2]	Världsarvsbussen	-	738	1 709	-	-	-		
	Totalt (ej tåg)	6 558 403	7 406 458	10 634 128	10 459 298	10 254 588	9 561 680	-847 317	-11,4%
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanen	255 054	315 081	514 247	496 816	537 254	145 027	-60 027	-19,1%

² Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Utfall 2021	Årsprognos T2	Utfall 2020	Utfall 2019
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↑
<p>Analys:</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppnås. Utfallet av flera indikatorvärden ligger knappt under riktvärdena.</p> <p>Arbetsmiljöverkets krav att framdörrarna ska hållas stängda för att skydda föraren från smitta har inneburit svårigheter att hitta en bra lösning för validering av produkter och stoppat möjligheten att köpa produkter ombord på bussarna. Detta har påverkat resandet och resenärerna negativt.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet ³	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Riktvärde 2020
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	57/41	57/44	55/41	58/50
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	78/77	77/77 79/79	76/76 79/79	80/75
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	28/18	27/18	28/18	35/25

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Utfall 2021	Årsprognos T2	Utfall 2020	Utfall 2019
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
<p>Analys:</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppnås. Två indikatorer visar på en minskad nöjdhet från resenärer.</p> <p>Arbetsmiljöverkets krav att framdörrarna ska hållas stängda för att skydda föraren från smitta har inneburit svårigheter att hitta en bra lösning för validering av produkter och stoppat möjligheten att köpa produkter ombord på bussarna. Detta har sammantaget påverkat resenärerna negativt.</p> <p>Användandet av Din Turs app har ökat.</p>				

³ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

Indikatorer för att följa upp målet ⁴	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Riktvärde 2021
Antalet användare av Din Tur-app				360 000
<i>Genomsnitt/mån</i>	31 336	29 492	31 896	30 000
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	65/67	68/68	70/71	71/71
<i>Nationellt snitt</i>	70/71	74/74	77/78	-
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	68/67	74/71	73/72	74/74
	77/74	79/78	78/76	

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Utfall 2021	Årsprognos T2	Utfall 2020	Utfall 2019
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
Analys:				
Bedömningen är att målet inte är uppfyllt. Vissa förbättringar i jämförelse med föregående år men ändå i huvudsak under riktvärdet för 2021. Målet om att det är enkelt att hitta information om resan har uppnått riktvärde för 2021.				
Ett realtidssystem som ger resenärerna information om bussarnas ankomsttid till hållplatser är införd. Det har dock funnits brister i driftsäkerhet.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Riktvärde 2021
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	65/66	64/64	65/63	68/68
	68/67	69/68	71/71	
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	60/60	58/60	59/60	63/61
<i>Nationellt snitt</i>	70/71	72/72	73/74	
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	70/70	66/63	62/60	68/65
<i>Nationellt snitt</i>	78/77	78/77	77/77	

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

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Utfall 2021	Årsprognos T2	Utfall 2020	Utfall 2019
Måluppfyllnad	➔	➔	⬇	⬆
Analys:				
Bedömningen är att målet i sin helhet inte uppfylls för 2021.				
Busstrafiken körs fortsatt på HVO100 som är ett förnybart drivmedel. Nettoeffekten för HVO100 jämfört med normal MK1-diesel bedöms vara upp till 90 procents minskning av CO2-utsläpp. Det kollektiva resande som utförs i fordon som drivs av förnybara drivmedel bidrar därför i sig till minskad negativ miljöpåverkan jämfört om resan skulle ha genomförts med bil. Då resandet minskade under 2021 samtidigt som trafiken upprätthölls på samma nivå så har den positiva effekten minskat under året eftersom energiåtgång per personkilometer har ökat. Tågtrafiken körs på förnybar el vilket i princip innebär nollutsläpp.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Riktvärde 2021
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	8	8	12	10
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimme (g/kWh)	1,0	1,2	1,26	1,28
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,3	3,3	3,2	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	99,5	98,5	98,9	99,0

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Utfall 2021	Årsprognos T2	Utfall 2020	Utfall 2019
Måluppfyllnad	⬇	⬇	⬇	⬇
Analys:				
Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas 2021. Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt till följd av covid-19 pandemin. Det totala resandet i Västernorrlands län har minskat avsevärt jämfört med året innan pandemin (2019). Det har sammantaget haft en negativ påverkan på målen.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Riktvärde 2021
Nettokostnad per resa (kr)	51,3	49,1	39,1	43
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ⁵ (%)	12,7	19,0	20,1	19,6
<i>varav landsbygdstrafik</i>	9,4	17,7	15,5	15,6
<i>varav tätortstrafik</i>	17,1	20,8	26,4	25,0
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur ⁶	25	25	23	24
Antal sjukresor	137 905	136 278	187 320	-

⁵ Självfinansieringsgrad är andelen av trafikkostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

⁶ Totala antal kollektivtrafiklinjer i Västernorrland län är 119 linjer.

Antal färdtjänstresor <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och inkl. Sollefteå kommun från juni</i>	121 238	99 100	168 461	-
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	559	507	401	-
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och inkl. Sollefteå kommun från juni</i>	253	244	225	-
Andel samordnade sjukresor (%)	19,01	30,52	57,89	50
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och inkl. Sollefteå kommun från juni</i>	39,92	43,23	58,43	55
Kostnad per produktionskilometer (kr) särskild persontrafik	22,87	22,18	21,91	23,8

Samordnade resor

Din Tur har som uppdrag att samordna färdtjänstresor och sjukresor för sex 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.

Pandemin har lett till ett minskat antal resor för regionen och kommunerna. Beslut på restriktioner att samordna färre antal resenärer i fordonen leder till att andelen samordnade resor minskat kraftigt. Samordningsgraden för regionens sjukresor har en lägre nivå i och med att andelen ensamåkare är högre vilket medför att resorna inte kan samordnas.

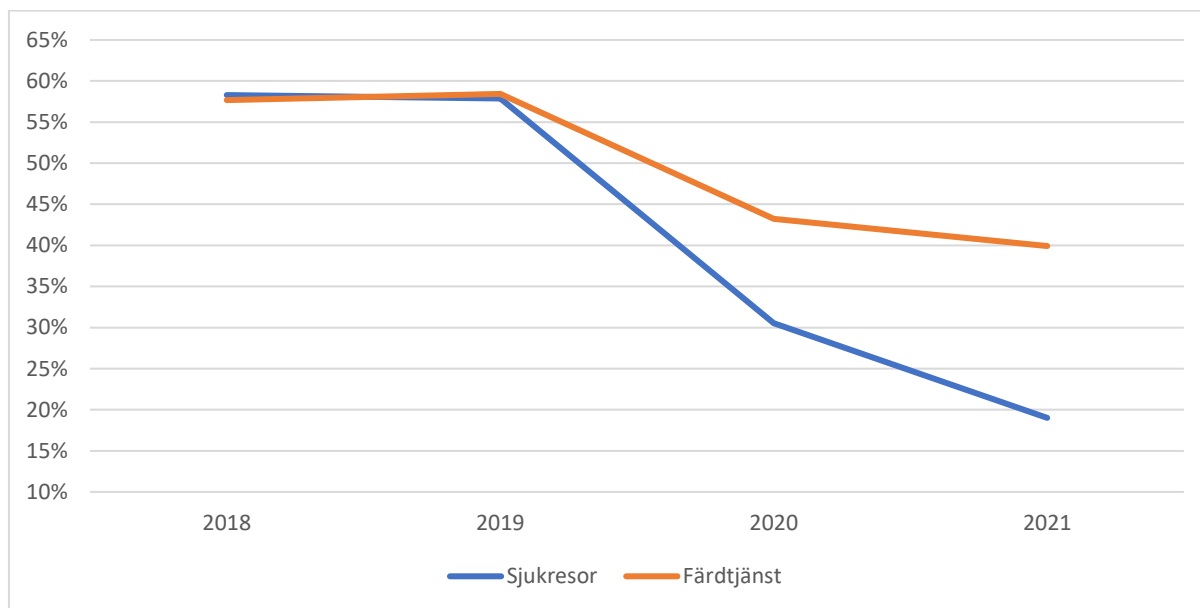


Diagram: Andel samordnade resor (%)

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk –

	Utfall 2021	Årsprognos T2	Utfall 2020	Utfall 2019
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↑
Analys:				
Bedömningen är att målet ej kommer att uppfyllas.				
Antalet resor i Västernorrlands län har minskat på flera håll vilket innebär att riktvärdet för indikatorerna enbart uppfylldes i ett fall. Effekterna av covid-19 och därtill hörande restriktioner har haft stor påverkan på måluppfyllelsen.				

Indikatorer att följa upp målet	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Riktvärde 2021
Antal resor i de prioriterade stråken	5 203 046	5 849 386	9 091 677	7 730 000
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 229 723	1 226 386	1 801 924	1 530 000
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	3 425 069	3 812 840	5 505 740	4 680 000
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	761 427	927 960	1 269 766	1 080 000
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	255 054	315 0891	514 247	440 000

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

	Utfall 2021	Årsprognos T2	Utfall 2020	Utfall 2019
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
Analys:				
Bedömningen är att målet inte uppnås. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till, där biljettsamverkan med SJ skulle skapa ökade resealternativ. Inget arbete är utfört.				
Antalet användare av Din Turs-app har ökat.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Riktvärde 2021
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	2
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)⁷</i>	22	25	25	25
Andel produkter som är digitaliserade ⁸ (%)	36	20	20	80
Antalet användare av Din Tur-app, genomsnitt/mån	31 336	29 492	31 896	300 000 30 000

⁷ Redovisningen avser enkelturer ej dubbelturer.⁸ 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 2021	Årsprognos T2	Utfall 2020	Utfall 2019
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↑
Analys: Bedömningen är att målet inte är uppfyllt. Av utfallet från medarbetarenkäten i december 2018 uppnås inte riktvärdena och under 2021 genomförs ingen medarbetarenkät. Arbetet med att göra målen välkända för våra medarbetare har fortsatt under 2021 och även i medarbetarsamtalen. Medarbetarsamtal har inte genomförts för alla medarbetare under 2021.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall aug 2019	Riktvärde 2021
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%) <i>Benchmark⁹</i>	-	-	-	-
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%) <i>Benchmark myndigheter</i>	-	-	-	100

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

	Utfall 2021	Årsprognos T2	Utfall 2020	Utfall 2019
Måluppfyllnad	↓	↑	↓	↓
Analys: Bedömningen är att målet inte är uppfyllt. Under 2021 genomförs ingen medarbetarenkät, varför indikator om medarbetarindex saknar värde. Sjuktalet har minskat jämfört med motsvarande period 2020 men når inte målet 3,5. Både antalet utnyttjade friskvårdstimmar och andelen medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidraget har minskat. Insatser med att uppmuntra till och främja friskvård har dock gjorts under året.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2021	Utfall 2020	Utfall 2019	Riktvärde 2021
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	-	65
Sjuktalet (%)	4,3	6,0	3,6	3,5
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	283	384	382	450
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	45	66	48	60

⁹ Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

Samlad bedömning om måluppfyllnad och god ekonomisk hushållning

Bedömningen, utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att god ekonomisk hushållning inte nås för 2021. Främsta orsaken är att delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte uppfyllts. Det gäller målen om *Vi ska resurseffektivt öka det kollektiva resandet*, *Minskad negativ miljöpåverkan* och *Resurseffektiv kollektivtrafik*. Det förklaras huvudsakligen av effekter av covid-19. Den stora minskningen av resande påverkar indikatorerna negativt, varav måluppfyllelsen blir mycket låg.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Analys 2021	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Som en följd av covid-19 så har resandet i Västernorrlands län minskat. Generellt påverkar det alla indikatorer vilket är den huvudsakliga förklaringen till låg nivå av måluppfyllelse.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Varierat utfall för indikatorerna med en helhetsbedömning att målet uppfylls med vissa brister. Andelen biodrivmedel ligger på 99,5 procent och klarar riktvärdet. Marknadsandelen av det motoriserade resande är lägre än riktvärdet.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Bedömningen är att målet inte uppfylls. Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt till följd av covid-19 pandemin. Samordningen av resor är också drabbade. Det har sammantaget haft en negativ påverkan på målen.	Nej, målet uppfylls inte.

Av övriga sju delmål uppfylls inget under 2021. Den huvudsakliga anledningen är effekter av covid-19.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Analys 2021	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Bedömningen är att målet inte uppnås. Utfallet av flera indikatorvärdena ligger knappt under riktvärdena. Bland annat stängda framdörrar har påverkat upplevelsen av resandet negativt.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Bedömningen är att målet inte uppnås. Två indikatorer visar på en minskad nöjdhet från resenärer. Användandet av Din Turs app har ökat.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Vissa förbättringar i jämförelse med föregående år, ändå i huvudsak under riktvärdet för 2021. Målet om att det är enkelt att hitta information om resan har uppnått riktvärde för 2021. Ett realtidssystem som ger resenärerna information om bussarnas ankomsttid till hållplatser är infört, dock med brister i driftsäkerhet.	Nej, målet uppfylls inte.
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt till följd av covid-19 pandemin. Effekterna och restriktionerna av covid-19 påverkar generellt alla indikatorer, vilket är den huvudsakliga förklaringen till låg nivå av måluppfyllelse.	Nej, målet uppfylls inte.

Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	En viktig del för måluppfyllnad är en ökad biljettsamverkan, där biljettsamverkan med SJ skulle skapa ökade resandeanternativ.	Nej, målet uppfylls inte.
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Arbete med att uppnå målen har fortsatt under året, men är ännu inte på önskvärd nivå.	Nej, målet uppfylls inte.
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Berorende på effekter av covid-19 så visar sjuktalen en klar försämring jämfört med tidigare år och uppnår ej målet. Övriga mål visar viss förbättring, dock utan att uppnå målvärdena.	Nej, målet uppfylls inte.

Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning

Effekterna av covid-19 innebär att förutsättningarna för kollektivtrafiken väsentligt förändrats. Att öka resandet är en central del för att uppnå målet om god ekonomisk hushållning. Tidigare restriktioner med anledning av covid-19 har medfört svårigheter att öka intäkterna genom kampanjer för mer kollektivt resande. När restriktionerna nu avvecklats kommer resandet troligtvis att öka, om än med ett förändrat resandemönster. Myndigheten arbetar med biljettutbudet för att tillgodose fler resenärers behov av flexibla biljettlösningar. Det pågår även ett stort arbete med att utveckla nya tekniska lösningar genom ett gemensamt projekt med övriga aktörer i norra Sverige vilket på sikt väntas underlätta för resenären. Myndigheten arbetar även med ett flertal andra åtgärder vilka syftar till att göra det kollektiva resandet mer attraktivt.

Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 1,8 mnkr för 2021. Förutom komplettering av biljettmaskiner enligt plan, tillkom kostnader för ny biljettering under fjärde kvartalet. En investering enligt plan för perioden 2022 – 2025, varav kostnader nu tidigare lagts.

Investeringar (mnkr)	Utfall 2021	Årsprognos aug	Budget 2021	Utfall 2020
Biljettmaskiner	0,1	0,8	0,8	0,8
Datorer	0,2	0,1	0	0,1
Skyltar	0	0	0	0,1
Optiska läsare	0	0	0	0,3
Fordon	0,3	0	0	0
BOB - biljettsystem	1,2	0	0	0
Totalt	1,9	0,9	0,8	1,3

Budgetföljsamhet

Vid en jämförelse med budget är avvikelserna 45,6 mnkr motsvarande 10,4 procent. Budgetavvikelsen beror främst på covid-19. Både intäkter och kostnader har påverkats.

Budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter är positiv och uppgår till 24,7 mnkr, vilket motsvarar 19,7 procent högre intäkter än budget. I de redovisade intäkterna återfinns intäktsförda bidrag för avslutade projekt, tåghyra och bidrag via Trafikverket för tappade biljettintäkter.

Kostnaderna uppgår till 746,7 mnkr och är 29,3 mnkr högre än budgeterat. Vid antagandet av budget för 2021, fanns ett antal incitamentsavtal vilket omförhandlats till produktionsavtal senare. I budget för 2021 fanns antagandet att den rörliga delen för incitamenten skulle vara fortsatt låg eller negativ. Utfallet för 2021 speglar istället den faktiska trafik kostnaden utifrån rena produktionsavtal. Övriga kostnader som påverkat resultatet är index, förstärkningstrafik samt kostnader för sjukresor och färdtjänstresor som också speglar effekterna av pandemin.

Avvikelsen på avskrivningskostnader består till största del av investering i biljettmaskiner samt nytt biljettsystem.

Även för 2021 ger den lägre nivån av resande sen effekt, så att Kommunal biljettsubvention utföll 40,5 mnkr lägre än budget, motsvarande 26 procent. Budgeterad återhämtningsgrad av resande har inte infriats, vilket påverkar utfallet av subventionerna. Periodens medlemsbidrag är 45,6 mnkr högre än budget vilket förklaras av den totala effekten av budgetavvikelser för intäkter, kostnader och subventioner.

Belopp, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	150,3	125,6	24,7	19,7
Verksamhetens kostnader	-746,7	-717,4	-29,3	4,1
Avskrivningar och nedskrivningar	-1,2	-0,8	-0,4	55,3
Verksamhetens nettokostnad	-597,7	-592,6	-5,1	0,9
Kommunala biljettsubventioner	115,1	155,6	-40,5	-26,0
Medlemsbidrag	482,6	437	45,6	10,4
Verksamhetens resultat	0	0	0	0
Finansiella intäkter	0	0	0	0
Finansiella kostnader	0	0	0	0
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	0

Extraordinära poster	0	0	0	0
Årets resultat	0	0	0	0

Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För 2021 uppgår likviditeten till 93 procent och ligger på ungefär nivå som föregående år. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent. Rörelsekapitalet uppgår till 18,4 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 0,5 procent, i paritet med föregående år. Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de fem senaste åren.

Resultat och kapacitet	2021	2020	2019	2018	2017
Likviditet (%)	93	93	92	92	89
Rörelsekapital, mnkr	-18,4	-17,7	-19,1	-24,4	-25,8
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,5	0,5	0,6	0,5	0,6
Eget kapital, mnkr	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3

Intäkts- och kostnadsutveckling

Kostnaderna har ökat 6 procent till följd av förändring av trafikavtal, förstärkningstrafik, index och kostnadsökning för sjukresor till följd av pandemin. Ökningen av avskrivningar med närmare 53 procent, hänför sig till tidigare lagda kostnader för nytt biljettsystem. Verksamhetens nettokostnader har totalt ökat med 6,2 procent.

Intäkts- och kostnadsutveckling (förändring i %)	2021	2020	2019	2018	2017
Verksamhetens intäkter	4,1	6,7	-5,8	2,1	-2,2
Verksamhetens kostnader	6,0	1,0	4,0	6,6	5,9
Avskrivningar	-52,9	0,0	-36,0	2,5	-50,8
Verksamhetens nettokostnad	6,2	-0,3	6,0	7,9	7,5

Balanskravsresultat

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)	2021	2020	2019	2018	2017
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	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
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 150,3 mnkr och är 24,7 mnkr högre än budget, motsvarande 19,7 procent. Budgetavvikelsen beror främst på intäkt för tåghyra (31,4 mnkr) och statsbidrag (16,3 mnkr) samt intäktsförda projektbidrag (12,6 mnkr) som inte var med i budgeten. Minskade intäkter bland annat på lägre biljettintäkter för buss- och tågtrafik samt lägre intäkter för skolkort om tillsammans 37,1 mnkr motverkar budgetavvikelsen. Dessa förklaras i huvudsak av minskat resande utifrån covid-19.

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. Avtalet med Kramfors kommun tillkom efter budgetläggning.

Skolkortsintäkterna uppgår till 15,4 mnkr, vilket kan jämföras med budgeterat 20,2. Det motsvarar en budgetavvikelse på 4,8 mnkr lägre intäkter till följd av minskat resande bland skolungdomar på grund av covid-19.

Intäkterna för reklam på buss har ökat med 0,2 mnkr jämfört med budget, vilket beror på att den rörliga ersättningen utföll 2021 med 0,2 mnkr till följd av en viss återhämtning av marknaden under sista kvartalet.

Intäkterna från tågtrafiken har minskat med 5,6 mnkr jämfört med budget, motsvarande nästan 70 procent. Mot föregående år är skillnaden mindre, 1,8 mnkr, en minskning med nästan 42 procent. Effekten av minskat resande till följd av covid-19 kvarstår.

I jämförelser med årsprognosen blev utfallet för verksamhetens intäkter 1,2 mnkr högre, främst till följd av att bidraget av förlorade biljettintäkter blev 1,3 mnkr högre än prognosen.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall 2021	Budget 2021	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2020	Förändring 2021-2020	Förändring (%)	Års prognos aug 2021	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Biljettintäkter busstrafik	59,6	86,3	-26,7	-31,0	63,4	-3,8	-6,0	62,7	-3,1	-5,0
Intäkter skolkort	15,4	20,2	-4,8	-23,8	16,1	-0,7	-4,4	15,0	0,4	2,6
Intäkter tågtrafik	2,4	8,0	-5,6	-69,5	4,2	-1,8	-41,9	1,7	0,7	43,5
Bidrag, Samverkande system	3,5	3,2	0,3	8,2	3,4	0,1	1,8	3,5	0,0	-1,1
Tåghyra	31,4	0,0	31,4	100,0	30,8	0,6	2,0	31,1	0,3	1,0
Vinst försälj mat anl tillg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	-0,5	-100,0	0,0	0,0	0,0
Statsbidrag	16,3	0,0	16,3	100,0	15,2	1,1	7,0	15,0	1,3	8,4
Resplusintäkter	3,1	2,9	0,2	7,0	2,0	1,1	55,2	2,2	0,9	41,1
EU-bidrag projekt Koll 2020	0,4	0,0	0,4	100,0	3,9	-3,5	-90,7	0,4	0,0	-9,2
Kundservice och anropsstyrdtrafik	2,0	1,5	0,5	35,3	1,4	0,6	45,0	1,8	0,2	12,8
Reklam på buss	0,8	0,6	0,2	32,7	0,5	0,3	59,2	0,6	0,2	32,7
Bussgodsintäkter	0,3	0,4	-0,1	-30,0	0,5	-0,2	-44,0	0,3	0,0	-6,7
Färdtjänsthandläggning	1,1	1,0	0,1	14,6	0,9	0,2	27,3	1,0	0,1	14,6
Färdtjänstsamordning	0,2	0,6	-0,4	-59,8	0,6	-0,4	-59,8	0,4	-0,2	-39,6
Persontransporter	0,6	0,8	-0,2	-29,2	0,5	0,1	13,4	0,5	0,1	13,4
Avgift för kortämne	0,2	0,1	0,1	61,3	0,3	-0,1	-46,2	0,1	0,1	61,3
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	-0,1	-89,3	0,1	-0,1	-89,3

Övriga intäkter	13,0	0,0	13,0	100,0	0,1	12,9	12944,1	12,7	0,3	2,7
Summa	150,3	125,6	24,7	19,7	144,4	5,9	4,1	149,0	1,2	0,8

Under 2021 fanns möjlighet att ansöka om statsbidrag för det inkomstbortfall som covid-19 medförde under perioden januari-juni med hänsyn till trafikförändringar. För 2020 avsåg perioden mars-juni. För båda åren uppgick belopp att fördela till 3 miljarder från Trafikverket. Det beviljade statsbidraget blev 16,3 mnkr för Västernorrland.

Trafikverket bidrag per medlem (mnkr)	Andel bidrag biljettintäkt	Andel förändring trafikutbud	Netto 2021	Prognos 2021	Utfall 2020
Härnösand	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2
Kramfors	0,3	0,0	0,3	0,3	0,3
Sollefteå	0,6	0,2	0,8	0,5	0,5
Sundsvall	7,8	-0,1	7,7	7,2	7,3
Timrå	0,4	0,0	0,4	0,4	0,3
Ånge	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
Örnsköldsvik	2,8	-0,3	2,6	2,6	2,6
Region Västernorrland	4,1	0,2	4,3	3,8	3,9
Summa intäkter	16,3	-0,1	16,3	15,0	15,2

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.

Det totala resandet i Västernorrlands län har under året minskat med 11,4 procent jämfört med 2020. Detta påverkar utfallet av biljettintäkter och vid en jämförelse med budget är intäkterna 26,7 mnkr lägre än budget motsvarande 31 procent. Vid en jämförelse med föregående år är förändringen 3,7 mnkr lägre intäkter till följd av pandemin. För 2020 innefattade årets första tre månader normalt resande innan utbrottet av covid-19.

I augusti prognostiserades biljettintäkterna till 62,7 mnkr, vilket är 3,1 mnkr högre än utfallet på 59,6 mnkr. Utifrån minskat resande på grund av covid-19 så grundades prognosen för biljettintäkter på att biljettintäkterna skulle uppgå till 85 procent av budget från september till och med december. Totalt för året landade intäkterna på 70 procent av budget.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall 2021	Budget 2021	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2020	Förändring 2021-2020	Förändring (%)	Prognos 2021	Jämförelse utfall	Jämförelse (%)
Härnösand	0,7	0,7	-0,0	-5,9	0,6	0,1	13,3	0,6	0,1	-17,0
Kramfors	0,8	1,5	-0,7	-47,0	1,0	-0,2	-18,6	1,0	-0,2	-15,7
Sollefteå	1,3	2,5	-1,1	-46,3	1,4	-0,1	-7,4	1,5	-0,2	-12,0
Sundsvall	34,5	45,9	-11,4	-24,8	35,0	-0,4	-1,3	36,1	-1,5	-4,2
Timrå	3,5	3,2	0,3	9,7	3,9	-0,3	-8,8	2,9	0,6	20,2
Ånge	0,2	0,3	-0,1	-37,9	0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0	3,5
Örnsköldsvik	7,8	13,0	-5,2	-40,0	9,1	-1,3	-14,3	8,6	-0,8	-9,5
Region Västernorrland	10,6	19,0	-8,4	-44,1	12,0	-1,4	-11,8	11,8	-1,2	-10,0
Summa intäkter	59,6	86,3	-26,7	-31,0	63,3	-3,7	-5,9	62,7	-3,1	-5,0

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 746,7 mnkr i jämförelse med budget till 717,5 mnkr, vilket innebär högre kostnader motsvarande 29,3 mnkr. För den linjelagda busstrafiken har trafikavtal omförhandlats från incitamentsavtal till produktionsavtal, efter att budget för 2021 beslutats. I årets kostnader ingår fordonshyra med 29,5 mnkr, till följd av förändrad princip för mellanhavande i AB Transitio och Norrtåg AB, där kollektivtrafikmyndigheten istället vidarefakturerar kostnaden.

I jämförelse med årsprognosen blev utfallet 8,4 mnkr lägre, främst till följd av lägre kostnader för förstärkningstrafik och färdtjänstresor.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall 2021	Budget 2021	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2020	Förändring 2021-2020	Förändring (%)	Års prognos aug 2021	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-468,8	-451,2	-17,6	3,9	-443,7	-25,1	5,7	-472,3	3,5	-0,7
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-110,1	-117,7	7,6	-6,4	-100,1	-10,0	10,0	-114,6	4,5	-3,9
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-70,3	-75,2	4,9	-6,5	-60,8	-9,5	15,6	-70,7	0,4	-0,6
Fordonshyra	-29,5	0,0	-29,5	100,0	-27,2	-2,3	8,3	-31,1	1,6	-5,3
Administrativa kostnader	-56,6	-60,0	3,4	-5,6	-62,3	5,7	-9,1	-56,4	-0,2	0,4
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-3,3	-4,7	1,4	-29,2	-3,4	0,1	-2,1	-2,9	-0,4	14,8
Stationsavgifter	-1,3	-2,0	0,7	-33,3	-2,2	0,9	-39,4	-0,7	-0,6	90,5
Biljettsamverkan Xtrafik	-4,0	-4,0	0,0	0,0	-2	-2,0	100,0	-4,0	0,0	0,0
Kompletteringstrafik	-1,6	-2,0	0,4	-20,4	-1,7	0,1	-6,4	-1,4	-0,2	13,7
Realtid, drift och underhåll	-1,1	-0,6	-0,5	87,5	-1,2	0,1	-6,3	-1,0	-0,1	12,5
Summa verksamhetens kostnader	-746,7	-717,4	-29,3	4,1	-704,6	-42,1	6,0	-754,9	8,4	-1,1

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 468,8 mnkr i jämförelse med budget om 451,2 mnkr, med en högre kostnad med 17,7 mnkr. Trafikavtal med resandeincitament, omförhandlades till produktionsavtal, efter beslutad budget som baserades på en fortsatt låg återhämtningsgrad av resande. Det innebär att utfallet av själva trafikostnaden 390,1 mnkr är mer korrekt än budget 368,8 mnkr.

Miljöincitamentet, som baseras på i hur stor andel av drivmedel som körs på förnyelsebara drivmedel (HVO) kvarstår på samma nivåer som tidigare år.

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 0,3 mnkr lägre än budgeterad.

I jämförelse med föregående år har kostnaderna ökat med 18,2 mnkr. Den största avvikelsen med 14,2 mnkr hänför sig till följd av utvecklingen av index. Trafikkostnaden ska jämföras med 2020's utfall av trafikostnad plus incitamentskostnad, varvid det är en nettoökning med 2,7 mnkr.

I jämförelse med prognosen blir utfallet 3,5 mnkr lägre. Det har varit svårigheter att lämna en prognos för 2021 till följd av pågående covid-19 pandemi. En osäkerhet kring hur Folkhälsomyndighetens rekommendationer kommer att slå på kollektivtrafiken såväl som fortsatta stödåtgärder till arbetsmarknaden.

Trafikkostnaden är 4,7 mnkr lägre än prognosen och det beror främst på en retroaktiv avstämning av trafikproduktion för 2021 för ett antal trafikområden.

För förstärkningstrafiken är utfallet 1,5 mnkr lägre än prognosen vid augusti. Behovet befanns lägre av förstärkningsfordon för att anpassa de linjer med flest resande vid rusningstrafik för att kunna svara mot de rekommendationer som getts från Folkhälsomyndigheten.

Trafikkostnader (mnkr)	Utfall 2021	Budget 2021	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2020	Förändring 2021-2020	Förändring (%)	Års prognos aug 2021	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Trafikkostnad	-390,1	-368,8	-21,3	5,8%	-379,3	-10,8	2,8%	-394,8	4,7	-1,2%
Index	-72,9	-73,5	0,6	-0,8%	-58,7	-14,2	24,3%	-70,3	-2,6	3,7%
Resandeincitament	0,0	-2,7	2,7	-100,0%	-8,1	8,1	-100,0%	0	0,0	-100,0%
Miljöincitament	-1,1	-1,1	0,0	3,5%	-1,2	0,1	-5,1%	-1	-0,1	13,9%
Förstärkningstrafik	-4,7	-5,0	0,3	-5,9%	-3,3	-1,4	42,6%	-6,2	1,5	-24,1%
Summa	-468,8	-451,2	-17,7	3,9%	-450,5	-18,2	4,1%	-472,3	3,5	-0,7%

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).

Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. För budget 2021 är indexuppräknningen 19,4 procent för tätortstrafiken och 20,08 procent för landsbygdstrafiken.

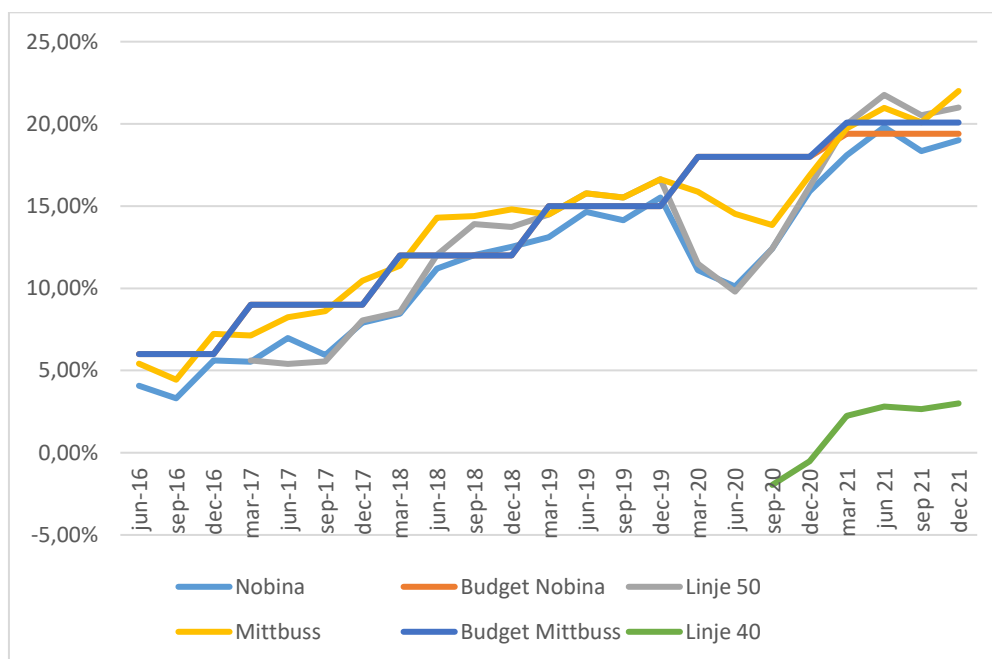


Diagram: Indexutveckling 2014 -2021, med prognos 2020 och preliminär december 2021

Under året har index fortsatt påverkats i hög grad av covid-19 liksom 2020. De olika indexkorgarnas utveckling har påverkats framför allt av vilka beslut och stödåtgärder som stimulerat näringslivet även under 2021. Indexrådet har publicerat en rekommendation hur AKI bör justeras för trafikavtal. Under sista tertiet 2021 har index för HVO diesel haft sina högsta nivåer någonsin.

För samtliga trafikavtal blev utfallet 72,9 mnkr av trafikkostnad 390,7. Det sammanlagda snittindexet för 2021 är 18,67 procent i utfall jämfört med snitt 20 procent i budget. Utfallet 72,9 mnkr är 0,6 mnkr lägre än budget 73,5 mnkr.

Jämfört med föregående års utfall om 51,7 mnkr är utfallet för 2021 21,2 mnkr högre. Utfallet 2020 hänför sig dock till den negativa resandeutvecklingen under året, då index regleras på trafikkostnader inklusive resandeincitament.

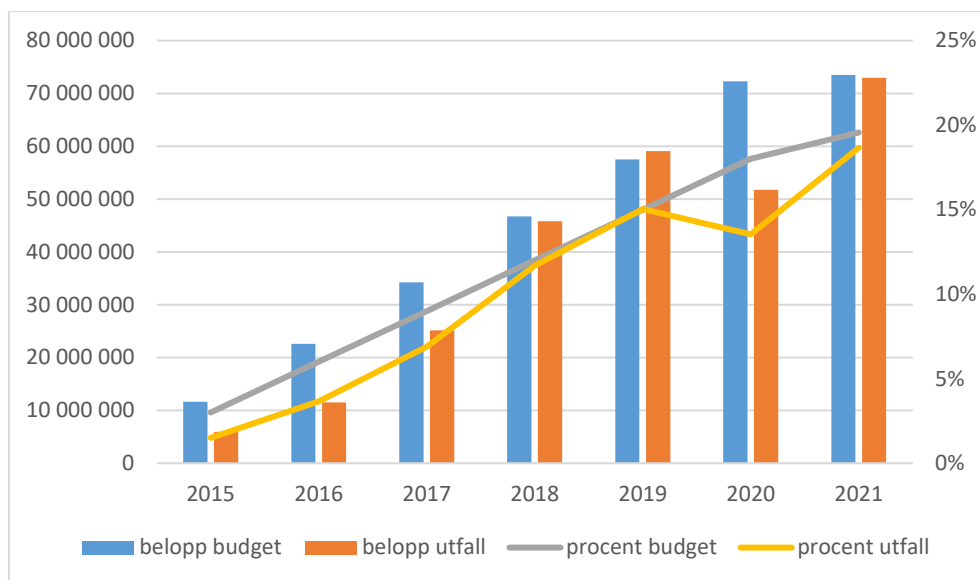


Diagram: Indexutveckling per år 2015 -2021 inklusive preliminär december 2021

Trafikavtal med trafikstart juni 2014 har i snitt 20 procent i budget. För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår snittindex tom december 2021 från trafikstart juni 2014 till 18,53 procent i jämförelse med budget 19,04 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken uppgår index till 19,39 procent i jämförelse med budget 20,08 procent.

För trafikavtal linje 40 som trafikerar Örnsköldsvik-Sollefteå-Östersund med trafikstart december 2020, var utfallet 1,77 procent.

Linje 50 som trafikerar Örnsköldsvik-Härnösand med trafikstart december 2016, var utfallet 18,31 procent.

I jämförelse med prognosen från augusti 70,3 mnkr, så är utfallet av index 2,6 mnkr högre. Främst till följd av utvecklingen av HVO index under sista tertialet som ingår i indexkorgen.

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 110,0 mnkr och budgeten uppgår till 117,3 mnkr. Budgetavvikelsen är 7,2 mnkr vilket motsvarar en minskning på 6 procent. Budgetavvikelsen beror främst på covid-19, som lett till att resandet har fortsatt varit på en låg nivå under året vilket medför lägre kostnader. I strävan med att minska smittspridningen har begränsningar av samåkning i fordonen införts, vilket ger mindre besparing och högre kostnad per resa. Nytt trafikavtal trädde i kraft i juni månad där ersättningen är en kombination av fast samt en rörlig ersättning. Sollefteå kommun har från juni överlämnat samordningen till Din Tur kundcenter vilket ger en kostnadsbesparing när kommunens resor kan samordnas med regionens sjukresor.

En effekt av justeringen 2020, till följd av omräkningen av färdtjänstindex för den särskilda persontrafiken, är att även egenavgifterna påverkades. Därmed har en ny beräkning av egenavgifterna genomförts för perioden januari 2016 – oktober 2020 och belastar årets resultat med 0,6 mnkr.

Kostnaden för Region Västernorrlands sjukresor uppgår till 79,2 mnkr och i jämförelse med föregående år visar det en kostnadsökning med 9,3 mnkr. Budgetavvikelsen för sjukresor är 2 procent och motsvarar 1,3 mnkr. Antalet sjukresor har i jämförelse med tidigare år ökat med 1 627 resor till 137 905. Andelen samordnade sjukresor är 12 procent lägre än föregående år vilket är en bidragande orsak till ökade kostnader. 1 september tog regionen bort den tidigare rabatterade egenavgiften för personer med färdtjänstillstånd som medför högre intäkter och lägre kostnader.

Kostnaden för Örnsköldsviks kommun är 3,6 mnkr lägre än budgeterat och i jämförelse med föregående år är det en kostnadsökning på 33 procent. Resandet har ökat med 4 718 resor vilket motsvarar en resandeökning på 16 procent.

Härnösands kommun har en budgetavvikelse på 37 procent lägre kostnader och i jämförelse med föregående år är kostnaden 0,2 mnkr högre. Resandevolymen har ökat med 7 procent till 20 243 resor.

Budgetavvikelsen i Ånge kommun redovisar 0,1 mnkr lägre kostnader och i jämförelse med föregående år är kostnadsökningen 1,2 mnkr. Antalet resor har ökat med 1 743 resor till 7 401 som motsvarar 31 procent. Färdtjänstillstånden har minskat till 299 jämfört med 336 föregående år.

För Timrå kommun är budgetavvikelsen 1,9 mnkr lägre kostnader. Jämfört med föregående år har kostnaderna ökat med 0,3 mnkr vilket motsvarar 10 procent. Resandet har ökat med 16 procent till 18 620 resor och antalet färdtjänstillstånd ökat från 667 till 704.

Kramfors kommun redovisar 0,1 mnkr lägre kostnader än föregående år och budgetavvikelsen visar på 30 procent lägre kostnader än budgeterat. Antalet resor har minskat med 2 procent vilket motsvarar 467 resor. Färdtjänstillstånden har minskat från 936 till 907 i jämförelse mellan åren.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall 2021	Budget 2021	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2020	Förändring 2021–2020	Förändring 2021–2020 (%)
Region Västernorrland	-79,2	-77,8	-1,3	2%	-69,9	-9,3	13%
Ånge kommun	-3,3	-3,4	0,1	-3%	-2,1	-1,2	56%
Sundsvalls kommun	0,0	-0,1	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Timrå kommun	-3,1	-5,0	1,9	-38%	-2,8	-0,3	10%
Härnösands kommun	-3,7	-5,8	2,1	-37%	-3,5	-0,2	4%
Kramfors kommun	-8,5	-12,2	3,6	-30%	-8,6	0,1	-1%
Sollefteå kommun	-2,7	0,0	-2,7	9012%	0,0	-2,7	100%
Örnsköldsviks kommun	-9,5	-13,0	3,6	-27%	-7,1	-2,3	33%
Summa	-110,0	-117,3	7,2	-6%	-58,7	-16	27%

Administration – Förvaltningens nettokostnader

Under 2021 slutfördes den omorganisation som påbörjades 2020 av främst kontoret i Kramfors. I samband med det arbetet har även strukturen omarbetats varvid kostnadsuppföljningen blir missvisande. En omarbetning av budget 2021 för den nya strukturen pågår inför anpassning till budget för 2022, varför utfall visas på en övergripande nivå.

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 52,4 mnkr vilket är 4,1 mnkr lägre än budget. För 2020 har personalkostnader till följd av uppsägningar reserverats för personalavveckling under 2021.

Det som även påverkar budgetavvikelsen är vakanta tjänster, tjänstledigheter samt ett minskat behov av vikarier på Din Tur kundcenter, till följd av covid-19. Minskade kostnader för resor, utbildning och

möten på annan ort har utgått och ersatts med digitala möten i större utsträckning, vilket lett till minskade kostnader. I Kramfors har kontorsytan minskats under hösten 2021.

Jämfört med föregående år om 55,2 mnkr är kostnaden 3,1 mnkr lägre. En förändring inom fördelning personalkostnader Ånge påverkar, samt även en viss återtillsättning av vakanta tjänster samt vikarietäckning under hösten 2021.

Förbundsdirektionens kostnader uppgår till 0,8 mnkr jämfört med budget 0,4 mnkr vilket är en budgetavvikelse med 0,4 mnkr. Till följd av den rådande situationen under året med covid-19 samt det pågående arbetet med nytt Trafikförsörjningsprogram har fler möten genomförts.

För Marknad är intäkterna 0,2 mnkr högre än budget och det beror på att försäljningen av reklamplats på buss återhämtat sig något under hösten 2021, så att ett utfall av rörliga ersättning uppnåts.

Verksamhet, mnkr	Utfall 2021			Budget 2021			Budget-avvikelse nettokost.	Budget-avvikelse %	Prognos aug 2021 nettokost	Netto-kostnad 2020
	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad				
Kramfors	1,7	-36,2	-34,5	0,6	-36,8	-36,2	1,7	-4,7	-35,5	-38,4
Ånge	3,1	-19,2	-16,1	3,2	-21,0	-17,8	1,7	-9,7	-15,0	-15,1
Central bedömningsfunktion	0	-1,8	-1,8	0,0	-2,5	-2,5	0,7	-27,3	-2,0	-2,0
Summa	4,8	-57,2	-52,4	3,8	-60,4	-56,6	4,1	-7,2	-52,5	-55,5

Avskrivningar

Under 2021 har projektet med nytt biljettsystem 2022 - 2024 startats och investeringskostnader utföll redan under året. Ett servicefordon är anskaffat under året. Det har även gjorts utrangeringar av äldre inventarier.

I jämförelse med föregående år, ingick nedskrivning av finansiella anläggningstillgångar med 1,3 mnkr 2020.

Avskrivning, mnkr	Utfall 2021	Budget 2021	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Netto kostnad 2020	Prognos aug 2021	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Immateriella tillgångar	-0,4	-0,2	-0,2	93,8	-0,2	-0,2	-0,2	93,8
Optiska läsare	-0,2	-0,7	0,5	-75,4	-0,8	-0,7	0,5	-75,4
Inventarier	-0,3	-0,4	0,1	-19,4	-0,3	-0,4	0,1	-19,4
Biljettmaskin	-0,3	-0,2	-0,1	64,2	-0,2	-0,2	-0,1	64,2
Fordon	-0,1	0,0	-0,1	100,0	0	0	-0,1	100,0
Nedskriv finans anl tillg	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3	0	0,0	0,0
Summa	-1,2	-1,5	0,3	-17,2	-2,6	-1,5	0,3	-17,2

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Nedan redovisas nettokostnad per medlem. I nettokostnaden exkluderas kommunernas intäkter för subventionerade produkter eftersom det är en intäkt för kommunalförbundet men tillika en kostnad hos respektive kommun med subventionerade produkter.

Utfallet för verksamhetens nettokostnader uppgår till 597,7 mnkr. I budget låg nettokostnaderna på 592,6 mnkr och i augusti prognostiseras verksamhetens nettokostnad till 607 mnkr.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Utfall 2021	Budget 2021	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2020	Förändring 2021-2020	Förändring (%)	Prognos aug 2021	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Region	-259,3	-262,9	3,6	-1,4	-243,8	-15,5	6,4	-265,7	6,4	-2,4
Ånge kommun	-10,9	-11,8	0,8	-6,9	-9,8	-1,1	11,3	-11,3	0,3	-2,9
Sundsvalls kommun	-147,6	-134,7	-12,9	-9,5	-133,3	-14,3	10,7	-144,3	-3,2	2,2
Timrå kommun	-19,2	-21,7	2,5	-11,4	-17,5	-1,7	9,6	-20,4	1,1	-5,6
Härnösands kommun	-32,4	-36,3	3,9	-10,8	-33,2	0,8	-2,5	-34,1	1,8	-5,1
Kramfors kommun	-27,0	-30,0	3,0	-9,9	-27,0	0,0	0,0	-28,1	1,1	-3,8
Sollefteå kommun	-17,5	-14,9	-2,6	17,8	-15,0	-2,5	16,4	-16,7	-0,8	4,7
Örnsköldsviks	-83,8	-80,4	-3,3	4,1	-83,2	-0,5	0,6	-86,4	2,6	-3,0
Summa	-597,7	-592,6	-5,1	0,9	-562,9	-34,8	6,2	-607,0	9,3	-1,5

Medlemsbidrag fördelad per medlem

I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter. Medlemsbidraget uppgår till 482,6 mnkr vilket kan jämföras med budget på 437 mnkr och utfall 2020 med 423,1 mnkr. De medlemmar med störst avvikelse är Härnösands kommun, Sundsvalls Kommun och Örnsköldsviks kommun. Sammantaget för alla medlemmar är att Trafikverkets bidrag på totalt 16,2 mnkr inte fanns med i budget.

Härnösands kommun minskade sina subventionsintäkter för vuxna, barn och seniorer med drygt 11 mnkr mot budget. Kostnaden för särskild persontrafik minskade med 2,1 mnkr.

Sundsvalls kommun minskade sina totala subventionsintäkter med 15,2 mnkr mot budget och biljettintäkter med drygt 8 mnkr. Även intäkter från skolor minskade med över 2 mnkr. Trafikkostnader tätort ökade med 8,3 mnkr och för landsbygdstrafiken med 2,4 mnkr.

Örnsköldsviks kommun minskar sina subventionsintäkter med nästan 6 mnkr och biljettintäkter med 5,2 mnkr. Kostnader för tätortstrafiken ökar med 5,8 mnkr mot budget. De största beståndsdelarna i ökade kostnader är trafik kostnader. Den särskilda persontrafiken har minskade kostnader jämfört med budget med 3,6 mnkr. Bidrag Trafikverket står också för en positiv avvikelse på 2,6 mnkr.

Samtantaget för medlemsbidraget var avvikelsen nästan 10 procent lägre för utfallet för året jämfört med prognosen per augusti.

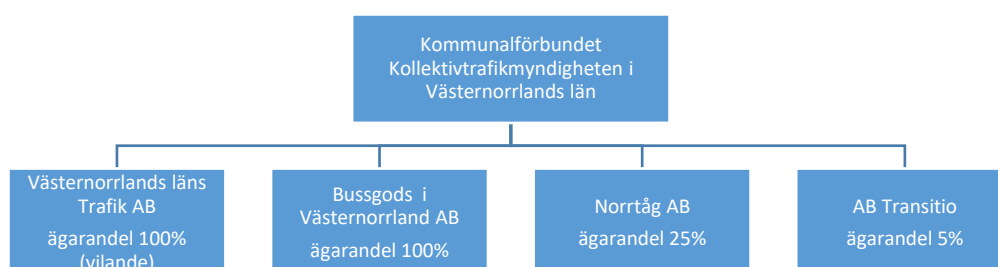
Störst fluktuation mellan prognosen och utfallet har Härnösands kommun, Örnsköldsviks kommun och Timrå kommun. För Härnösands kommun sker en minskning med nästan 28 procent jämfört med årets andra årsprognos och motsvarande för Örnsköldsvik är 9 procent. Härnösands kommun har en kostnadsminskning på 1 mnkr jämfört med årets andra prognos. Kostnaderna för särskild persontrafik för Härnösand minskar också med 0,5 mnkr.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall 2021	Budget 2021	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2020	Förändring 2021-2020	Förändring (%)	Prognos aug 2021	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Region	254,8	257,8	-3,0	-1,2	238,8	16,0	6,7	261,2	-6,5	-2,5
Västernorrland										
Ånge kommun	10,9	11,8	-0,8	-6,9	9,8	1,1	11,3	11,3	-0,3	-2,9
Sundsvalls kommun	101,8	67,6	34,2	50,6	69,2	32,6	47,1	97,0	4,9	5,0
Timrå kommun	19,2	21,7	-2,5	-11,4	17,5	1,7	9,6	20,4	-1,1	-5,6

Härnösands kommun	4,1	-4,5	8,6	191,8	3,9	0,2	5,8	5,7	-1,6	-27,8
Kramfors kommun	27,0	30,0	-3,0	-9,9	27,0	0,0	0,0	28,1	-1,1	-3,8
Sollefteå kommun	17,5	14,9	2,6	17,8	15,0	2,5	16,4	16,7	0,8	4,7
Örnsköldsviks kommun	47,2	37,8	9,4	25,0	41,8	5,4	13,0	51,9	-4,7	-9,0
Summa	482,6	437,0	45,6	10,4	423,1	59,5	14,1	492,2	-9,6	-2,0

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.



Västernorrlands läns Trafik AB

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

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. Under januari 2019 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 2019 kom beskedet att Norrbotten kommer att avveckla sin bussgodsverksamhet den sista december 2021. 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.

Under hösten har nya diskussioner förts med Bussgods i Norr om ett övertagande från deras sida av Bussgods i Västernorrland.

Under början av 2021 har effekter av Covid-19 fortsatt precis som under 2020, vilket medfört ett tapp på 6% av den totala omsättningen. Mitten och senare delen av 2021 har omsättningen dock varit god med positiv påverkan på resultat och likviditet. Tappet på privatmarknaden har dock inte återhämtats.

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.

Under året har kvaliteten i trafiken påverkats till stor del av den snörika vintern, stora belastningar på infrastruktur har medfört trafikstörningar vilket påverkat trafikskvalitet negativt. Under sommaren har det varit omfattande banarbeten och fortsatt infrastrukturstörningar till följd av urspårningar av godståg, åsknedslag i teknikskåp och ERTMS störningar på Haparandabanan för att nämna några orsaker. Även klimatförändringar får redan idag stor påverkan på infrastrukturen.

Resandet har under det senaste kvartalet minskat med 6% jämfört med föregående år och med 38% jämfört med normalåret 2019. Vi befinner oss fortfarande i en pandemi och många arbetar mestadels eller delvis hemifrån. Flera insatser genomförs för att återfå resandet till exempel pensionärsrabatter.

Norrtåg har tillsammans med RKM i de fyra nordligaste länen träffat ett nytt samverkansavtal med Trafikverket som börjar gälla från augusti 2021. I det nya samverkansavtalet ökar statens medfinansiering till Norrtågstrafiken från dagens 50 miljoner kronor per år till 90 miljoner, i syfte att säkerställa god tillgänglighet med tåg i norra Sverige. Under året har även ersättning för uteblivna kommersiella avgångar under 2020.

Län (belopp i tkr)	Skuld 2021-01-01	Trafikkostnad 2021	Inbetalt 2021	Reglering av fordonshyra	Återbet av skuld	Skuld 2021-12-31
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-13 114	68 588	-67 228	-737		-12 491
Region Jämtland Härjedalen	-2 822	29 616	-30 285	74		-3
Länstrafiken i Västerbotten AB	-20 780	53 222	-53 853	936	10 400	-10 075
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-8 467	38 902	-39 166	-273		-9 004
Summa		190 328	-190 533	0	10 400	
Summa skuld aktieägare	-45 183					-34 987

Norrtåg AB erhåller fakturor kvartalsvis avseende fordonshyresavtal från Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

AB Transitio

Kommunalförbundet äger 5 procent av AB Transitio tillsammans med 19 andra regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Bolaget har som huvuduppgift att på olika sätt stödja aktieägare avseende frågor om upphandling och finansiering av spårfordon och reservdelar. Bolaget har tillika en uppgift avseende anskaffande, uthyrning, förvaltning och underhåll av spårfordon, högvärdeskomponenter avseende spårfordon och reservdelar avseende spårfordon. Bolaget skall också förvalta tidigare genomförda finansieringar.

AB Transitio fakturerar kvartalsvis aktuella fordonshyresavtal till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

Koncernens mellanhavanden

Kommunalförbundets och Norrtågs mellanhavanden har minskat med 1,8 mnkr

Kommunalförbundets och Bussgods mellanhavanden har minskat med 0,2 mnkr.

Kommunalförbundets och AB Transitios mellanhavanden har ökat med 29,4 mnkr.

Försäljning (mnkr)	Köpare 2021	Säljare 2021	Köpare 2020	Säljare 2020	Köpare 2019	Säljare 2019	Köpare 2018	Säljare 2018
Kommunalförbundet	31,9	0,3	4,2	0,5	8,2	0,5	7,4	0,3
Norrtåg AB		2,4		4,2		8,2		7,4
Bussgods AB	0,3		0,5		0,5		0,3	
Västernorrlands läns Trafik AB								
AB Transitio		29,4						

Driftsbidrag (mnkr)	Givare 2021	Mottagare 2021	Givare 2020	Mottagare 2020	Givare 2019	Mottagare 2019	Givare 2018	Mottagare 2018
Kommunalförbundet	67,9		56,7		47,7		41,7	
Norrtåg AB		67,9		56,7		47,7		41,7
Bussgods AB								
Västernorrlands läns Trafik AB								
AB Transitio								

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

Någon Mål och resursplan för koncernen har kommunalförbundet ej upprättat tidigare år, ej heller för 2021, varför det inte finns någon sammanställning eller jämförelse av utfall mot budget.

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Förändring från och med 2021, av rubricering för driftsbidrag till Norrtåg i koncernkonsolideringen. Justerad från Verksamhetens intäkter och återfinns i Medlemsbidrag för både 2020 och 2021.

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet				Sammanställd redovisning	
		2021	2020	Prognos 2021	Budget 2021	2021	2020
Verksamhetens intäkter inkl jämförelsestörande poster	2	150,3	144,4	149,0	125,6	252,9	205,2
Verksamhetens kostnader	3	-746,7	-704,6	-754,9	-717,4	-862,7	-766,3
Avskrivningar	4	-1,2	-2,6	-0,9	-0,8	-13,4	-1,9
Verksamhetens nettokostnader		-597,7	-562,9	-606,8	-592,6	-623,1	-563,0
Kommunala biljettsubventioner	5	115,1	139,8	114,7	155,6	115,1	139,8
Medlemsbidrag	6	482,6	423,1	492,1	437,0	513,2	423,1
Verksamhetens resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	5,2	-0,1
Finansiella intäkter	12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0
Finansiella kostnader	12	0,0	0,0	0,0	0,0	-4,6	-0,1
Resultat efter finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	-0,1
Extraordinära poster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	-0,1

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Förvärvade system	7	0,9	0,2	0,9	0,2
Materiella anläggningstillgångar					
Maskiner och inventarier	7	1,7	1,8	280,7	4,2
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	8	17,1	17,1	0,0	1,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	58,5	0,1
Långfristiga fordringar		0,0	0,0	0,0	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		17,1	17,1	58,5	1,1
Summa anläggningstillgångar		19,7	19,1	340,1	5,5
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar	9	0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	10	113,2	97,6	133,1	93,7
Kassa och bank	14	117,0	130,2	180,0	154,6
Summa omsättningstillgångar		230,2	227,8	313,1	248,3
SUMMA TILLGÅNGAR		249,9	246,8	653,2	253,8
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER					
Eget kapital					
Eget kapital		0,0	0,0	0,0	0,0
Reservfond		0,0	0,0	-0,4	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,3	2,6	1,4
Årets resultat		0,0	0,0	0,7	-0,1
Summa eget kapital		1,3	1,3	2,9	1,3
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	22,7	4,0
Summa avsättningar		0,0	0,0	22,7	4,0
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	290,8	0,3
Kortfristiga skulder	11	248,6	245,5	336,8	248,1
Summa skulder		248,6	245,5	627,6	248,4

SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	249,9	291,1	653,2	253,8
---	--------------	--------------	--------------	--------------

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2021-01-01 2021-12-31	2020-01-01 2020-12-31	2021-01-01 2021-12-31	2020-01-01 2020-12-31
Den löpande verksamheten					
Resultat efter finansiella poster	12	0,0	0,0	0,7	-0,1
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	13	1,2	2,6	8,5	1,9
Betald inkomstskatt		0,0	0,0	2,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		1,2	2,6	11,4	1,8
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>					
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		-15,7	-14,1	-29,0	-13,7
Ökning(+) minskning(-) av kortfristiga skulder		3,2	4,3	8,0	3,4
Kassaflöden från den löpande verksamheten		-11,3	-7,2	-9,6	-8,5
Investeringsverksamheten					
Lämnat kapitaltillskott		0,0	0,0	0,0	0,0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1,9	-1,3	-2,8	-2,3
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,5
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0	-1,0	0,0
Avyttring immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Tillkommande dotterföretag, netto likvidpåverkan	14	0,0	0,0	38,0	0,0
Förvärv av finansiella tillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Avyttring av finansiella tillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1,9	-1,3	35,2	-1,8
Finansieringsverksamheten					
Upptagna lån		0,0	0,0	0,0	0,8
Amortering		0,0	0,0	0,0	-0,2
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	0,0	0,6
Årets kassaflöde		-12,0	-8,5	25,6	-9,7
Likvida medel vid periodens början	15	130,1	138,6	154,6	164,4
Likvida medel vid periodens slut	15	117,0	130,1	180,0	154,6

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 som huvudregel till anskaffningsvärdet, men om värdet är lägre på balansdagen kan det väljas.

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. 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, vilket ej tillämpas, då kommunalförbundet inte har tillgångar vars restvärde överstiger 1 mkr, eller där kvarvarande nyttjandeperioden är på mer än 10 år.

Immateriella anläggningstillgångar avser investeringar avseende utgifter för utvecklingsarbete som är av väsentligt värde för kommunalförbundets verksamhet under kommande år. Investeringarna ska vara hänförliga till att en ökad service potential kan uppnås. Immateriella anläggningstillgångar avskrivs på fem år. Omprövning av nyttjandeperiod ska ske i slutet av varje räkenskapsår och eventuellt en annan avskrivningsperiod fastställas.

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 avskrivs direkt.

Skulder

Skulder värderas till det belopp som det med tillförlitlighet omfattar. Huvudprincipen är att de skulder som beräknas betalas inom ett år från balansdagen redovisas som kortfristig skuld. Övriga skulder är långfristiga.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse uppstår som en följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer krävas för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Leasing

Alla leasingavtal redovisas som nyttjanderättsavtal och leasingavgiften fördelas linjärt över leasingperioden. Bussar som redovisas som anläggningstillgång leasas ut till upphandlade trafikföretag till en avgift om 0 kr.

Sammanställda räkenskaper

Syftet med de sammanställda räkenskaperna är att ge en sammanfattande bild av koncernens ekonomiska ställning. Klyvningsmetoden (proportionell konsolidering) används vid framtagandet av de sammanställda räkenskaperna. Förutom Kommunalförbundet ingår de helägda bolagen Bussgods i Västernorrland AB och Västernorrlands läns Trafik AB. Dessutom ingår det till 25 % ägda bolaget Norrtåg AB samt det till 5% ägda bolaget AB Transitio.

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	
	2021	2020	2021	2020
Not 2				
Verksamhetens intäkter, inkl jämförelsestörande poster	150,3	144,4	252,9	205,2
Biljettintäkter	62,0	67,6	62,0	67,6
Skolkortsintäkter	15,4	16,1	15,4	16,1
Resplusintäkter	3,1	2,0	3,1	2,0
Fraktintäkter	0,3	0,5	24,1	17,8
Bidrag Trafikverket (biljett)	16,3	15,2	37,6	31,0
Bidrag Trafikverket samverkande system	3,5	3,4	3,5	3,4
EU-bidrag	0,4	3,9	0,4	3,9
Tåghyror	31,4	30,8	82,1	35,9
Ersättning resande med RKTM färdbevis	0,0	0,0	1,6	2,8
Driftsbidrag	0,0	0,0	0,0	24,4
Övriga intäkter	18,0	4,9	23,1	0,2
Not 3				
Verksamhetens kostnader	-746,7	-704,6	-862,7	-766,3
Trafikkostnader	-656,2	-641,7	-756,4	-689,3
Tåghyra	-29,5	0,0	-29,5	0,0
Personalkostnader inkl direktionen	-33,9	-39,5	-49,7	-47,9

IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-11,0	-10,5	-11,0	-10,5
Lokalkostnader	-1,9	-2,1	-1,9	-2,1
Konsultkostnader	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6
Övriga kostnader	-12,6	-9,2	-12,6	-14,9

Avsättning för latent skatt har reserverats för i den sammanställda redovisningen med 0.1 mnkr avseende AB Transitio.

Not 4	Avskrivningar och nedskrivningar	1,2	2,6	13,4	1,9
	Avskrivning immateriella tillgångar	0,4	0,0	0,4	0,0
	Avskrivning maskiner och inventarier	0,8	1,3	13,0	1,9
	Nedskrivning	0,0	1,3	0,0	0,0
Not 5	Kommunal biljettsubvention	115,1	139,8	115,1	139,8
	Sundsvalls kommun	48,0	66,8	48,0	66,8
	Örnsköldsviks kommun	36,6	41,6	36,6	41,6
	Härnösands kommun	30,5	31,4	30,5	31,4
Not 6	Medlemsbidrag	482,6	423,1	513,2	423,1
	Region Västernorrland	254,8	238,8	254,8	238,8
	Sundsvalls kommun	101,8	69,2	101,8	69,2
	Örnsköldsviks kommun	47,2	41,8	47,2	41,8
	Härnösands kommun	4,1	3,9	4,1	3,9
	Kramfors kommun	27,0	27,0	27,0	27,0
	Sollefteå kommun	17,5	15,0	17,5	15,0
	Timrå kommun	19,2	17,5	19,2	17,5
	Ånge kommun	10,9	9,8	10,9	9,8
	Norrtåg AB	0,0	0,0	30,6	0,0

Noter till balansräkningen

Belopp i mnkr	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31

Not 7	Materiella och immateriella anläggningstillgångar				
	Ingående anskaffningsvärden	44,1	51,6	49,0	56,4
	Årets anskaffningar	1,9	1,3	2,8	1,5
	Tillkommande dotterbolag	0,0	0,0	277,7	0,0
	Försäljningar och utrangeringar	-6,2	-8,8	-7,1	-8,9
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	39,8	44,1	322,0	49,0
	Ingående avskrivningar	-42,2	-49,6	-45,8	-52,4

Försäljningar och utrangeringar	6,2	8,8	6,7	8,9
Avskrivningar	-1,2	-1,4	-1,7	-2,3
Utgående ackumulerade avskrivningar	-37,2	-42,2	-40,4	-45,8
	2,6	1,9	281,6	4,4

Belopp i mnkr				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
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	0,0	0,0
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15,0	15,0	0,0	0,0
	Bussgods i Västernorrland AB	3 000	629	0,6	1,9	0,0	0,0
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0	0,0	0,0
	Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000	0,0	0,0	0,0	0,0
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0	0,0	0,0
				17,1	18,4	1,0	1,0
Not 9	Kortfristiga placeringar			0,0	0,0	0,0	0,0
	Noterade aktier och andelar, omsättningstillgångar						
Not 10	Kortfristiga fordringar			113,2	97,6	313,1	93,7
	Kundfordringar			58,5	46,2	71,4	49,2
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			29,6	29,7	39,0	32,7
	Övriga kortfristiga fordringar			25,1	21,7	202,7	11,8
Not 11	Kortfristiga skulder			248,6	245,5	336,8	248,3
	Leverantörsskulder			56,7	67,7	67,5	71,8
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			18,0	6,5	51,2	20,5
	Övriga kortfristiga skulder			173,9	171,3	218,1	155,7

Noter till kassaflödesanalys

Belopp i mnkr				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Not 12	Betalda räntor och erhållen utdelning						
	Erhållen ränta			0,0	0,1	0,2	0,0
	Erlagd ränta			0,0	0,0	-4,6	-0,1

Erlagd ränta avser fordonsfinansiering för AB Transitio

Not 13 Justering för poster som ej ingår i kassaflödet

Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	0,0	0,0	0,9	0,0
Avskrivningar	1,2	1,3	1,3	1,9
Nedskrivningar finansiell anläggningstillgång	0,0	1,3	0,0	0,0
Ökning av avsättningar	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring avsättningar	0,0	0,0	7,4	0,0
Nedskrivning fg år påverkan eget kapital	0,0	0,0	-1,1	0,0
	1,2	2,6	8,5	1,9

Not 14 Tillkommande dotterföretag

Netto likvidpåverkan AB Transitio

0,0 0,0 38,0 0,0

Not 15 Likvida medel

Följande delkomponenter ingår i likvida medel:

Kortfristig placering	0,0	0,0	0,0	0,0
Kassa och bank	117	130,2	180,0	154,6
	117,0	130,2	180,0	154,6

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).