

Årsredovisning 2016

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 december 2016

Fastställd av förbundsdirektionen 2017-03-31

Innehåll

Fem år i sammandrag	3
Ordförande och myndighetschef har ordet	4
Inledning.....	5
Om oss.....	5
Beslutat i förbundsdirektionen	6
Ett händelserikt år.....	9
Förvaltningsberättelse	11
Omvärldsfaktorer och förväntad utveckling.....	11
Vision och mål.....	15
God ekonomisk hushållning.....	16
Måluppfyllelse.....	17
Kollektivtrafikmyndigheten ökar den regionala och fysiska tillgängligheten.....	18
Kollektivtrafikmyndighetens varumärke Din Tur stärks gentemot resenärer och allmänheten	20
Kollektivtrafikmyndigheten ökar nöjdheten över kollektivtrafiken hos resenärer och allmänhet	21
Kollektivtrafikmyndigheten ökar det kollektiva resandet i Västernorrland	22
Kollektivtrafikmyndigheten minskar kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön	25
Kollektivtrafikmyndigheten bedriver resurseffektiv kollektivtrafik	26
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning.....	27
Mål från 2018	29
Ekonomisk analys.....	30
Årets resultat.....	30
Balanskravet	31
Verksamhetens nettokostnader.....	31
Prognosavvikelse.....	37
Sammanställd redovisning.....	41
Medarbetare.....	42
Ekonomiska rapporter	44
Redovisningsprinciper.....	49
Anläggningstillgångar	49
Sammanställd redovisning.....	49
Ekonomisk ordlista.....	50

Fem år i sammandrag

Ekonomisk information (mnkr)	2016	2015	2014 ¹	2013	2012
KOSTNADER					
Allmän kollektivtrafik					
Y landsbygdstrafik	-233,6	-227,2	-226,9	-233,2	-233,0
Y tätortstrafik	-163,3	-161,8	-134,1	-107,9	-95,4
Y tågtrafik	-39,8	-31,6	-30,8	-35,0	-33,7
Stationsavgifter	-1,8	-1,8	-	-	-
Avskrivning biljettmaskiner	-5,0	-5,0	-5,0	-7,0	-7,3
Avskrivning bussar	-2,9	-2,9	-1,6		
Övriga avskrivningar	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,2
Förvaltningskostnader	-32,6	-30,6	-34,9	-27,7	-26,4
Administration SÄKO	-16,9	-16,1	-14,4	-14,7	-13,7
Färdtjänst- och sjukresor	-104,3	-107,5	-111,8	-108	-105,8
Övriga kostnader	-0,1	0	-2,2	0	0
Totala kostnader	-600,5	-584,6	-561,8	-533,6	-515,5
INTÄKTER					
Allmän kollektivtrafik					
biljettintäkter	99,7	100,7	78,2	57,4	46,0
skolkort buss	27,0	29,8	43,8	52,8	57,4
tåg	6,0	5,8	6,7		
Övriga intäkter	10,2	12,0	13,9	22,2	21,6
Totala intäkter	142,9	148,3	142,6	132,4	125,0
Verksamhetens nettokostnader	-457,6	-436,4	-417,8	-401,2	-390,5
Kommunala biljettsubventioner	76,8	-	-	-	-
Medlemsbidrag	380,8	436,6	418,9	401,2	387,7
Resultat	0,0	0,2	1,1	0	-2,8
Produktionsinformation	2016	2015	2014	2013	2012
PRODUKTIONSKILOMETER (exkl sjukresor och färdtjänst)					
Landsbygdstrafik	8 526 550	8 514 078	8 370 063	8 970 895	9 117 563
Tätortstrafik	4 704 801	4 655 796	4 547 322	4 626 123	4 380 610
Totalt produktionskilometer	13 231 351	13 169 874	12 917 385	13 597 018	13 498 173
BRUTTOKOSTNAD KR/KM²					
Landsbygdstrafik	-27,40	-26,69	-27,11	-26,00	-25,56
Tätortstrafik	-34,71	-34,75	-29,49	-23,32	-21,78
Total bruttokostnad/km	-30,00	-29,54	-27,95	-25,09	-24,33
Förändring i %	2%	6%	11%	3%	-
Skattesubventionsgrad	2016	2015	2014	2013	2012
Skattesubvention ³	75%	74%	78%	83%	86%

¹ I fördelningen av bruttointäkter och bruttokostnader återfanns under vissa poster från 2014 och tidigare nettokostnader med. Detta är fördelat och därför är siffrorna något annorlunda i år jämfört med tidigare årsredovisningar. Detta görs för att få bättre jämförbarhet mellan åren.

² Bruttokostnaden/km beräknas som trafik kostnaden 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 och myndighetschef har ordet

2016 – Busstrafiken i Västernorrland blir grönare och smartare

2016 blev den linjelagda kollektivtrafiken i Västernorrland fossilfri. Det innebär att vi når miljömålen fem år före utsatt tid. Tack vare en väl genomtänkt upphandling 2014 och ett gott samarbete med trafikföretagen Nobina Sverige AB och Mittbuss AB tankas bussarna i Västernorrland med syntetisk diesel baserad på spannmål och animaliska fetter, en hydrerad vegetabilisk Olja - HVO. Genom att kommunicera *GRÖNARE. SMARTARE. HOPPA PÅ DU OCKSÅ!* stärker kommunalförbundet varumärket Din Tur. GRÖNARE. SMARTARE. säger något om bussarna, resenärerna och alla vi, politiker och tjänstemän, som arbetar med kollektivtrafikens utveckling.

I övrigt har året präglats av förändringar av mål och styrdokument. Arbetet med ett nytt Trafikförsörjningsprogram har startat. **Förbundsdirektionen har beslutat om mål** för kollektivtrafiken i Västernorrland. *Hållbarhet, Resenär, Tillväxt och Medarbetare* är fokusområden för framtiden. Kollektivtrafiken i länet ska utgå från resenärens behov, bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. För att åstadkomma detta krävs kompetenta och engagerade medarbetare som får rätt förutsättningar att verka.

Medlemmarna i kommunalförbundet har genom sina representanter i kommunförbundet enats om att utarbeta **nya styrdokument** i syfte att skapa bättre förutsättningar för kommunalförbundet att genomföra sitt uppdrag samt att förbättra dialogen mellan förbundet och dess medlemmar.

Arbetet med bilda en stor norrländsk region har skjutits på framtiden. Inom kollektivtrafikområdet fortsätter dock det **norrländska samarbetet** att utvecklas med oförtruten kraft. En hörnsten är så klart tågsamarbetet där de fyra nordliga kollektivtrafikmyndigheterna tillsammans äger Norrtåg AB men också när det gäller centrala utvecklingsområden så som produktutbud, kommunikation och IT-stöd.

Den starka utvecklingen mot ett digitaliserat samhälle skapar nya förutsättningar för kollektivtrafiken. Kommunalförbundets ambition är att vara i framkant och erbjuda alltfler tjänster i mobilen till gagn för våra resenärer. Antalet sökningar med Din Tur mobilapp har nästan dubblats det senaste året och potentialen är stor för ett fortsatt ökat användande.

I Västernorrland pågår en utveckling mot **ökade subventioner i kollektivtrafiken**. I Härnösand finns planer på att införa starkt rabatterade produkter eller helt avgiftsfritt resande. I Sundsvall finns sedan tidigare seniorekortet och man överväger även ett rabatterat kort för ungdomar. I Örnsköldsvik infördes det avgiftsfria ungdomskortet under 2016. Dessa satsningar har lett till ett ökat resande men också lägre intäkter, ökade kostnader och därmed högre skattesubvention för kollektivtrafiken i länet. Resandet har ökat med drygt 4 procent i länet. Den största ökningen ser vi i Örnsköldsviks och Härnösands tätort.

Kommunalförbundet har en positiv **budgetavvikelse som uppgår till närmare 67,1 miljoner kronor**. Lejonparten av denna avvikelse härrör från intäkterna för de kommunala subventionerna i Örnsköldsvik och Sundsvall. Exkluderat de kommunala biljettsubventionerna uppgår budgetavvikelsen till mindre än två procent.

Trots att kommunalförbundet når målen vad gäller miljö, tillgänglighet och varumärke gör vi bedömningen att **målet om god ekonomisk hushållning inte uppnås 2016**. De främsta orsakerna är budgetavvikelsen, vikande självfinansieringsgrad och otillräcklig resandeutveckling i förhållande till fördubblingsmålet. Genom att anta nya mål och utforma ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram befäster kommunalförbundet att **kollektivtrafiken är ett medel för att uppnå andra mål i samhället**, som mål om miljö, tillgänglighet och tillväxt. Vi går en spännande framtid till mötes där en väl utvecklad kollektivtrafik är en förutsättning för en hållbar utveckling.

Lars-Olof Olsson, *Ordförande*

Camilla Fahlander, *Myndighetschef*

Inledning

Om oss

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

Kommunalförbundet fastställer i ett regionalt trafikförsörjningsprogram mål samt beslutar om budget för kollektivtrafiken⁴ i Västernorrlands län. Kommunalförbundet beslutar om allmän trafikplikt inom länet.

Kommunalförbundet ansvarar även för att:

- efter överenskommelse med landstinget 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.

Kommunalförbundet leds av en förbundsledning som består av 22 ledamöter vilka utses av respektive medlems fullmäktige. Ledamöterna representerar kommunalförbundet när de sammanträder.

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser, varefter förbundsledningen beslutar om budget utifrån fastställt behov.

Den av kommunalförbundet upphandlade samhällsfinansierade busstrafiken och särskilda kollektivtrafiken (SÄKO) i Västernorrland körs under varumärket Din Tur. Norrtåg AB, som ägs gemensamt av de fyra nordligaste kollektivtrafikmyndigheterna, upphandlar den regionala tågtrafiken.

Kommunalförbundet har 45 tillsvidareanställda medarbetare i Kramfors och Ånge och omsätter ca 600 mkr.

⁴ Med regional kollektivtrafik avses kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller sträcker sig över flera län. Detta med avseende på att trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Beslutat i förbundsdirektionen

Under årets åtta första månader har två ordinarie direktionsmöten hållits, den 18 mars, 17 juni och 21 oktober. Förbundsdirektionen har bland annat beslutat:

Dir 01-16 Årsredovisning 2015

att fastställa årsredovisningen för 2015.

Dir 03-16 Effektanalys av stationslägen

att ta tillbaka ärendet Dir 33-14 – effektanalys av stationslägen,

att uppdra till myndighetschef att inarbeta kommunalförbundets strategi för stationsuppehåll i länet i det kommande regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Dir 09-16 Utarbetande av ny förbundsordning, samarbetsavtal och reglemente för förbundsdirektionen

att dra tillbaka beslutet Dir 38-15 Utarbetande av ny förbundsordning, samarbetsavtal och reglemente för förbundsdirektionen

att ge myndighetschefen i uppdrag att återkomma till förbundsdirektionen med förslag om, hur och i vilken form styrdokument för förbundsdirektionen ska omarbetas alternativt utarbetas

att myndighetschefen delredovisar uppdraget på kommande sammanträden för förbundsdirektionen

Dir 13-16 Ungdomskortet Örnköldsvik – Prissättning

att fastställa priset på det föreslagna ungdomskortet i Örnköldsvik till 850 kronor per månad under förutsättning att Örnköldsviks kommunfullmäktige tar beslut den 20 juni,

att priset gäller för varje registrerat ungdomskort.

Dir 15-16 Långtidsplan 2017-2019

att fastställa Långtidsplan 2017-2019,

att Långtidsplan 2017–2019 ska ligga till grund för utarbetandet av Budget 2017.

att justera ned Örnköldsviks kommuns kostnader med två miljoner kronor.

Dir 17-16 Mål för Kollektivtrafiken 2030

att anta samrådsredogörelse,

att samrådsredogörelsen skickas till medlemmarna för kännedom,

att fastställa övergripande mål för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län,

att uppdra åt myndighetschefen att utifrån de fastställda mål, ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram 2030,

att uppdra åt myndighetschefen att utifrån fastställda mål ta fram en Långtidsplan med budget för 2018-2020.

Dir 16-16 Budget 2017

att fastställa Budget 2017,

att justera ned Örnsköldsviks kommuns kostnader med två miljoner kronor.

Dir 18-16 Privatkortet inom Västernorrlands län

att ej för tillfället införa Privatkort gällande som betalmedel för resor inom Västernorrlands län enligt tidigare beslut (dir 15/00005),

att uppdra till myndighetschefen att utreda möjligheterna att skapa en betallösning,

att uppdra till myndighetschefen att återkomma om och när det finns förutsättningar att införa Privatkortet som betalmedel för resor inom Västernorrlands län.

Dir 23-16 Delårsrapport Tertial 2

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna tertialrapport 2 och att lägga rapporten till handlingarna,

att meddela Landstinget Västernorrland sin oro över de kraftigt ökade kostnaderna för sjukresor.

Dir 25-16 Revidering av förbundsordning

Förbundsdirektionen beslutar

att anta förslaget på ändringar i förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt bilaga 1,

att överlämna förslaget på ändringar i förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt bilaga 1 till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.

Dir 26-16 Revidering av reglemente

Förbundsdirektionen beslutar

att anta förslaget på ändringar i reglemente för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län,

att överlämna förslaget på ändringar i reglemente för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.

Dir 27-16 Revidering av reglemente för revisorer

Förbundsdirektionen beslutar

att anta förslaget på ändringar i reglemente för revisorerna,

att överlämna förslaget på ändringar i reglemente för revisorerna, till kommunalförbundets medlemmar för fastställande.

Dir 28-16 Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland

Förbundsdirektionen beslutar

att förbundsdirektionen ställer sig positiv till utredningens förslag och är beredd att förvärva 25 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av Bolagsverket).

att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det nya bussgodsbolaget, eftersom bolagets verksamhet kommer att kräva det. Hur stort belopp som behövs kommer utredas av extern revisor.

Dir 29-16 Biljettsamverkan

Förbundsdirektionen beslutar

att inte upprätta någon biljettsamverkan med SJ

Dir 33-16 Beslut om tilläggsavgiftens storlek vid direktbetalning – Slutrapport projekt Biljettkontroll

Förbundsdirektionen beslutar

att tilläggsavgiftens storlek är 1200 kronor även vid direktbetalning vid kontrolltillfället.

Ett händelserikt år

Kommunalförbundets styrdokument

Kommunalförbundets medlemmar har tagit initiativ till en översyn av förbundsordning och samarbetsavtal. Översynen syftar till att tydliggöra roller och ansvar inom kommunalförbundet samt att förstärka dialogen mellan kommunalförbundet och dess medlemmar.

Trafikförsörjningsprogram

Utarbetandet av ett nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram som anger de politiska målsättningarna och ambitionerna för länets kollektivtrafik de kommande 10 åren har påbörjats. Förbundsdirektionen har under året beslutat om målområden för kollektivtrafiken i Västernorrland, *Hållbarhet, Resenär, Tillväxt och Medarbetare*. Målområdena ska ligga till grund för programmet.

Trafik

I mitten på februari drabbades ett par elhybridbussar i Sundsvall av tekniska problem som innebar vi av säkerhetsskäl inställde all trafik med samtliga 47 elhybridbussarna under några dagar. Bussar omdirigerades från Matforsområdet, och andra delar av landet för att förstärka stadstrafiken. Händelsen krävde stora informationsinsatser till berörda resenärer och visade på att vårt beroende av modern teknik inom kollektivtrafiken kan få stora återverkningar, vilket bör beaktas i planering och samordning av all framtida trafik samt kommunikation.

Vi har upphandlat trafik enligt trafikpliktsbeslut på sträckan mellan Härnösand och Örnsköldsvik längs E4 med trafikstart i december vilket ger resenärer i Höga Kusten goda möjligheter till studie- och arbetspendling.

Resandet i kollektivtrafiken har ökat med 320 821 resor jämfört med samma period 2015. Ökningen ser vi främst inom Örnsköldsvik och Härnösands tätorter.

Produkter

Ett nytt produktutbud för Din Tur samt Norrlandsresan har införts under årets sista fyra månader. Nya och utgående produkter var giltiga parallellt fram till sista december för att underlätta produktbytet. I det nya utbudet finns olika priser för barn, ungdom, vuxen och senior. Periodkortet i det nya utbudet medger resor med den regionala tågtrafiken.

I Örnsköldsvik har från augusti ett ungdomskort införts för ungdomar från 7 till och med 19 år. Produkten subventioneras med 100 procent av kommunen. Utdelning av av ungdomskortet sker genom Örnsköldsviks kommuns tjänstemän.

Det är samma taxemodell i länet som det är för resor över länsgräns som vi har gemensamt utformat med Jämtland, Västerbotten och Norrbotten.

En ny skolkortsmodul har tagits i drift i samband med höstterminstarten. Förändringen innebär att skolorna i länet genom det administrativa systemet själva administrerar elevens skolkort istället för som tidigare centralt av myndigheten.

Vi har under året fört en dialog med SJ om biljettsamverkan som skulle innebära att delar av vårt produktutbud blir giltigt ombord på SJ:s tåg. De samtalen avbröts under hösten efter politiskt beslut.

IT

Din Tur mobilapp's tekniska plattform utvecklas ständigt i samverkan med 13 andra län. I den samverkan kan vi köpa biljetter för resor i regional kollektivtrafik på 83 procent av Sveriges yta. Appen är den dominerande framtida plattformen för produktförsäljning och kommunikation med resenärerna. Antalet användare har under året ökat med 2 200 till 20 700, antal sökningar har ökat med 160 000 till 412 000. Vi kan notera att användandet av appen har ökat markant under hösten 2016 och vi bedömer att produktbytet har lockat många nya användare. Vi planerar för att samtliga produkter

ska finnas i mobilen och för att installera optiska läsare på våra bussar för att säkerställa statistik över påbörjade resor som grund för vårt fördelningssystem av intäkter till kommunalförbundets medlemmar.

För att öka driftsäkerheten och minska sårbarhet har vi avtalat om dygnet-runt support och flyttat huvuddelen av våra servrar från kansliet i Kramfors och Beställningscentralen i Ånge till en extern partners lokaler.

Miljö

Under 2016 har all linjelagd kollektivtrafik i Västernorrland övergått till att drivas med biobränsle. Det innebär att vi når miljömålen fem år tidigare än beräknat. Med stöd av en väl genomtänkt upphandling 2014 och ett gott samarbete med trafikföretagen Nobina och Mittbuss tankas bussarna i Västernorrland med hydrerad vegetabilisk olja (HVO).

Genom att kommunicera *GRÖNARE. SMARTARE. HOPPA PÅ DU OCKSÅ!* under året som gått vill vi stärka varumärket Din Tur. Grönare och smartare beskriver våra bussars låga miljöpåverkan jämfört med att ta bilen och med uppmaningen till allmänheten att bidra till en mer uthållig miljö genom att bli resenär hos Din Tur.

Projekt

Projekt för att ta fram regelverk, uppträdandekoder, ekonomiska rutiner genomföra biljettkontroller är slutfört i samarbete med X-trafik. Syftet är att öka antalet resenärer som har giltiga färdbevis, samt öka stödet till resenärer för deras resande. Vid årets slut är rekryteringsprocessen till en tjänst som biljettkontrollansvarig i sitt slutskede.

Under året har kommunalförbundet tillsammans med kommuner, landsting och Trafikverket utarbetat en ansökan för Koll 2020. Projektet syftade till att, med hjälp av flera samverkanspartners, samla upp emot 70 miljoner kronor för att utveckla kollektivtrafik och tillhörande infrastruktur i Västernorrland. Tyvärr vann inte ansökan gehör vid Strukturfondspartnerskapets medelstildelning strax före jul 2016. En förnyad ansökan på samma tema är aktuell under 2017.

Vi deltar i Projektet Hållbara resor med en projektledare som syftar till att öka antalet tjänsteresor och arbetsresor med kollektivtrafik.

Förvaltningsberättelse

Omvärldsfaktorer och förväntad utveckling

Finansiering

I infrastrukturpropositionen som presenterades i oktober 2016 föreslog regeringen att den totala ekonomiska ramen ska höjas med 107,5 miljarder kronor för planperioden 2018-2029. Järnvägsunderhållet förstärks med 40 miljarder och ska ske tidigt under perioden medan vägunderhållet höjs med 11 miljarder och fördelas jämt under hela perioden. Regeringen belyste särskilt ökat fokus på åtgärder som underlättar för kollektivtrafik, gång och cykel som något som bör rymmas inom ramarna samt har behov av att stärkas upp. Investeringar på de höghastighetsbanor i södra Sverige som diskuterats kommer att ske då investeringsutrymme finns.

Regeringen har föreslagit att det ska ske en översyn av regelverket för kollektivtrafik. Direktivet pekar på vikten av att analysera kollektivtrafiklagens effekter på resenärerna, samhällets kollektivtrafikplanering och kostnaderna för kollektivtrafiken. I november beslöt regeringen att det skulle tillsättas en utredning för att se över systemet för kostnadsutjämning för kommuner och landsting. Utredaren ska analysera om större samhällsförändringar, som påverkar kostnaderna för kommuner och landsting, i tillräckligt hög grad fångas upp i det nuvarande systemet. Kostnadsutjämningen består av tretton delmodeller, varav en avser kollektivtrafik. Uppdraget ska redovisas senast den 1 juni 2018.

Enligt SKL:s rapport *Öppna jämförelser – Kollektivtrafik 2014*, har kommunernas och landstingens kollektivtrafikkostnader ökat dubbelt så snabbt som alla övriga verksamheter inom kommunsektorn på senare år. Den kraftiga kostnadsökningen är gemensam för hela Sverige och beror främst på ökade personalkostnader och höjda fordons- och bränslepriser. Regionala skillnader kan förklaras med att satsningar på tågtrafik är betydligt kostsammare än busstrafik. Kostnaderna för tågtrafik har ökat med 50 procent och tätortstrafik med 100 procent mellan 2011 och 2015.

En av de utmaningar som kollektivtrafiken står inför är kostnadsutvecklingen. Investeringarna i regional tågtrafik och trafikavtal har varit höga. Många kommuner och landsting har ekonomiska utmaningar som innebär att vi kontinuerligt måste sträva efter ökad resurseffektivitet inom kollektivtrafiken. Att genom externa medel finansiera delar av de utvecklingsbehov som finns inom kollektivtrafiken, är prioriterat. Under perioden 2016-2018 har kommunalförbundet ett stort åtagande och engagemang i projektet Hållbara resor som syftar till att öka arbetspendling och tjänsteresor med kollektivtrafik. Tillsammans med aktörer inom svensk kollektivtrafik ansöker kommunalförbundet om utvecklingsmedel för den särskilda persontrafiken inom utlysningen Horizon 2020.

I augusti 2016 startade Norrtåg AB ett tioårigt trafikavtal med en ny operatör. Avtalet är en tjänstekoncession där operatören står risken och äger intäkterna. Det har fördelen att den kostnads massa som finansieras av de regionala parterna blir relativt förutsägbar under avtalsperioden. Det pågår för närvarande en förhandling om stärkt fortsatt statlig finansiering och Norrtåg AB har fått positiva besked för innevarande år. Om den statliga finansieringen minskar måste kommunalförbundet skjuta till ytterligare medel alternativt anpassa Norrtågs verksamhet. Ökad kostnad för tågtrafik riskerar att påverka möjligheten att finansiera den regionala busstrafiken.

Trafikutskottet har avslagit en motion om att införandet av ERTMS ska pausas då systemet ska vara infört senast 2030 i medlemsstaternas stamnät. I betänkandet underströk utskottet att införandet inte får ske på bekostnad av driftsäkerhet och tillförlitlighet. ERTMS med tillhörande uppdateringar har bidragit till högre kostnader och driftsstörningar för tågtrafiken i länet.

Västernorrland är ett av de län i Sverige som har störst skattesubvention för kollektivtrafik. Samtidigt pågår en utveckling mot ökade subventioner av biljettpriser. Sundsvall och Örnsköldsvik har kraftiga subventioner för pensionärer och unga. I Härnösand finns planer på att införa rabatterat eller helt

avgiftsfritt resande. Det kommer sannolikt att leda till ökat resande men också skattesubventionsgraden och kostnaderna för kollektivtrafiken.

En förnyad ansökan under 2017 för Koll 2020 ger möjligheter att utveckla kollektivtrafik och tillhörande infrastruktur i Västernorrland. Kommunalförbundet behöver avdela personella resurser för att identifiera och söka medel som utvecklar kollektivtrafiken och dess förutsättningar.

Regionalisering

Regionombildningen i norra Sverige avbröts under 2016 men ambitionen om ökad samverkan i norr lever vidare. Det gör den bland annat genom Norrtåg AB som ger möjligheter till resenärsanpassad kollektivtrafik och skapar förutsättningar för en väl utvecklad regional kollektivtrafik. I samverkan mellan kollektivtrafikens huvudmän i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland sker en utveckling av teknik och produkter för att skapa goda möjligheter för pendlare över länsgränserna.

Förbättrad samverkan bör också ske med angränsande län söderut för att underlätta för resenärerna och på sikt öka resandet. Det finns en naturlig arbetsmarknadsregion mellan Sundsvall och norra Hälsingland som kan stärkas genom biljettsamverkan och välutvecklade förbindelser. Samverkan med andra parter är långsiktigt förpliktigande och binder resurser enligt de överenskommelser som görs. Under 2017 förväntas Västernorrland sluta ett avtal med Gävleborg om ersättning för X-Trafiks trafikering i länet.

Svensk kollektivtrafik har tagit fram ett förslag till reseavdrag som vidgar arbetsmarknadsregionerna samtidigt som utsläppen minskar. Dessutom försvårar det nya förslaget fusk och bidrar till ökad jämställdhet. Förslaget är överlämnat till infrastrukturminister Anna Johansson. Om förslaget blir verklighet kommer kollektivtrafiken i Västernorrland att påverkas positivt.

Infrastruktur

I mitten av november 2016 lade regeringen en proposition om värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur. Propositionen innehåller regler om kommunernas möjligheter att förhandla med en byggherre eller fastighetsägare om att frivilligt bidra till medfinansiering vid byggande av infrastruktur.

Utbyggnad av infrastruktur medför stora kostnader för samhället. Samtidigt leder infrastrukturinvesteringar till bättre tillgänglighet och ökade fastighetsvärden. I en proposition föreslår regeringen ändringar i plan- och bygglagen och i lagen om vissa kommunala befogenheter. Syftet är att göra det möjligt att återföra delar av den värdeökning för fastigheter som uppstår till följd av investeringar i transportinfrastruktur. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2017.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att se över hur järnvägsunderhållet ska organiseras och presentera åtgärder för att återigen förstärka underhållet. Trafikverket anser att det finns behov av en gemensam kompetensförsörjningsstrategi för branschen.

Utveckling av kollektivtrafik är beroende av att det görs relevanta infrastrukturinvesteringar inom väg- och järnvägssystemen. Västernorrland har ett uppdämt behov av investeringar inom dessa områden. Främst rör det upprustning av järnvägen mellan Härnösand och Sundsvall för att fullt ut utnyttja tågets möjligheter i hela länet genom kortare restider. Det är även prioriterat med åtgärder på Norra Ådalsbanan för att kunna bedriva god tågtrafik i hela länet. Samarbetet mellan Västernorrland och Gävleborg med att tydligt lyfta fram Ostkustbanan som gemensam prioritering till den Nationella planen kan komma att få mycket stor betydelse för restiderna inom länen såväl som till och från Stockholm.

Tillsammans med Trafikverket planerar vi för en fortsatt upprustning av bytespunkter och hållplatser.

Digitalisering

Digitaliseringen är en viktig påverkansfaktor för kollektivtrafiken och skapar nya möjligheter främst för biljetthantering och kommunikation.

Vi planerar för att samtliga produkter ska finnas i Din Turs app, vilket leder till ett minskat behov av försäljningsställen samtidigt som tillgängligheten ökar. Vi behöver installera optiska läsare på våra bussar för att säkerställa statistik över påbörjade resor som grund för vårt fördelningssystem för intäkter till våra medlemmar. Vi planerar för att realtidsinformation finns i Din Turs app 2018.

Din Turs hemsida behöver utvecklas. Vi behöver vidta de åtgärder som krävs för att hemsidan på ett bättre sätt ska svara upp mot allmänhetens och resenärernas förväntningar på lättillgänglig information om resandet och som enkelt stöd vid köp av produkter.

Trafikutveckling

Trafikverkets prognos visar att behovet av persontransporter beräknas öka betydligt fram till 2029. Behovet kommer att vara störst i storstadsregionerna och bilen kommer fortsatt att dominera. Urbaniseringen innebär att storstäderna växer samtidigt som de mindre kommunerna långsiktigt tappar befolkning. Det leder till en obalans mellan storstadsregionerna och de mindre kommunerna. Obalansen beror främst på att storstäderna har en hög andel högutbildade och många arbetstillfällen, medan mindre kommuner upplever det motsatta. Trängseln i de större städerna ökar och bidrar till försämrad miljö.

Genom förbättrad analys och ett trafikbokslut arbetar vi ständigt med att effektivisera trafiken. En översyn av tätortstrafiken har gjorts i Örnsköldsvik för att snabba upp trafiken och på ett bättre sätt klara de planerade omloppen. Den avgiftsfria kollektivtrafiken för unga i Örnsköldsvik har inneburit att antalet kortare resor har ökat och att busstrafiken har fått svårare att hålla tidtabellerna. Ny tätortstrafik i Örnsköldsvik planeras till 2018.

Nya bostadsområden och en kommun i stark utveckling kräver en översyn av kollektivtrafiken för att säkerställa att trafiken fyller resenärernas behov. Under perioden planeras en översyn av tätortstrafiken, bytespunkter och ett nytt resecentrum i Sundsvall.

Särskild persontrafik

I oktober beslutade regeringen att det skulle tillsättas en utredning för att analysera reglerna för särskilda persontransporter. Trafikanalys har i en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter pekat på att regelverket för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts är invecklat med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. Utredningen ska därför analysera regelverket i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning och föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja hinder. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2017.

Det pågår en omorganisation av länets vårdinrättningar som kommer att innebära förändrade resmönster och ett förändrat behov av regional arbetspendling. Sjukresekostnaderna kommer sannolikt att öka i och med en förändrad organisation, längre avstånd till specialiserad vård och en åldrande befolkning med ökat vårdbehov.

Beställningscentralen utför idag tjänster åt övriga kollektivtrafikmyndigheter i de nordliga länen. Avtalen för de tjänsterna ska omförhandlas. Dialog förs även med Dalatrafik om att använda våra tjänster. Beställningscentralen får en förändrad organisation under 2017, en förbättrad organisation med teamledare och nytt namn (Din Tur Kundcenter).

Vi ser med stöd av erfarenheter från andra delar av landet stora möjligheter till effektivisering och kostnadsbesparingar om fler av våra medlemmar ger oss i uppdrag att handlägga färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.

Miljö

Sverige ska bli ett av världens första välfärdsländer med en fossilfri fordonsflotta. Därför beslutade regeringen den 17 november 2016 om ett handlingsprogram för infrastruktur för alternativa drivmedel.

Handlingsprogrammet presenterar de styrmedel och initiativ som hittills tagits och fortsatt ska driva främjandet av fossilfria drivmedel.

Under sommaren 2018 förväntas det taktidirektiv som EU:s ministerråd fattat beslut om i december 2016 träda i kraft. Direktivet innebär lägre utsläppstak för de luftföroreningar som är mest skadliga för miljön och människors hälsa. Sverige behöver enligt prognoserna minska utsläppen av kväveoxider som bland annat sker genom transporter.

I Västernorrland körs samtliga bussar på fossilfritt drivmedel och vi fortsätter att arbeta för minskad energianvändning genom mindre och lättare fordon. Arbete kvarstår i den särskilda persontrafiken där vi ska bjuda in trafikföretagen för dialog om hur vi kan påbörja en omställning under nuvarande avtalsperiod.

En upprustning av järnvägsnätet skulle starkt bidra till att minska bilresandet i länet och därmed utsläppen.

Organisation

Kommunalförbundet har påbörjat en översyn av de hel- och delägda bolagen i koncernen. Samtrans AB likvideras under 2017 och därmed frigörs personella resurser. Tillsammans med de övriga nordliga länen har vi inlett en process med syftet att bilda ett gemensamt bussgodsbolag. Bussgods i Västernorrland AB har under en tid haft problem med likviditeten eftersom möjligheten att frakta gods i viktiga stråk har försvunnit. Ett gemensamt bussgodsbolag förväntas leda till förbättrad kundnytta och ökad lönsamhet.

Under 2019 påbörjas arbetet med nästa upphandling av både den linjelagda kollektivtrafiken och den särskilda persontrafiken inför att avtalen löper ut i början av 2020-talet. Det är stora och komplexa upphandlingar som kommer att kräva resurser både externt och internt. Med anledning av den svaga konkurrensen inom buss- och taxibranschen kan kostnadsläget bli högt vid nästa upphandling. Därför är det viktigt att både vi och våra medlemmar verkar för att fler aktörer inom branschen etablerar sig i Västernorrland. Vi behöver utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen, kommunalförbundets, regi bland annat för att kunna göra en rimlighetsbedömning av befarad kostnadsutveckling.

I den översyn av styrdokumentet som våra medlemmar tagit initiativ till bör det regionala perspektivet på kollektivtrafiken beaktas och förstärkas. Det är centralt att den leder till tydliga direktiv om hur kostnader, ansvar och befogenheter ska fördelas.

Medlemmarnas förväntningar på förstärkt dialog och uppföljning samt införande av subventioner som ökar den administrativa arbetsbördan medför behov att tillföra vår organisation ytterligare resurser.

Vision och mål

Kommunalförbundets vision är *Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet*. Visionen definieras i den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

Kommunalförbundet har beslutat om tre övergripande mål som genomsyrar hela verksamheten (se bild 1). Målen syftar till en effektiv och hållbar transportpolitik, en fördubbling av kollektivtrafikens andel samt minskad miljöpåverkan och en ekonomiskt ansvarsfull verksamhet.



Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, enligt Dir 56-15 (2015-12-18).

God ekonomisk hushållning

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

En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. För att uppnå detta har förbundsdirektionen beslutat om fem verksamhetsmål och ett finansiellt mål samt ett antal indikatorer med ett målvärde. Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi.

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2016* antogs av förbundsdirektionen.

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

Metod

Målen utvärderas utifrån graden av uppfyllande. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhets- och finansiella mål som sammanfattningsvis ger underlag för måluppfyllnad. Vi följer upp verksamhetsmålen utveckling i samband med tertialbokslut och årsbokslut och prognostiserar även utfallet på helår vid tertialboksluten.

Måluppfyllelse

Här ges en samlad bild av måluppfyllelsen inom kommunalförbundet, därefter följer en genomgång av verksamhetsmålen, med måluppfyllnad, analys, indikatorer och aktiviteter. Slutligen redogör vi för det finansiella målet om resurseffektiv kollektivtrafik.

Den sammantagna bedömningen är att måluppfyllnaden för 2016 är bättre än föregående år. Kommunalförbundet realiserar fler målsättningar och ser ett trendbrott med ökat resande i kollektivtrafiken.

Den regionala och fysiska tillgängligheten ökar i Västernorrland, då kommunalförbundet har genomfört ett stort antal åtgärder för att förbättra restider och tillgängligheten. Kunskapen om vem som ansvarar för kollektivtrafiken i Västernorrland har också ökat. Kommunikation avseende nytt produktutbud och övergång till fossilfritt bränsle i kampanjen *GRÖNARE. SMARTARE. HOPPA PÅ DU OCKSÅ!*, har bidragit till att Din Turs varumärke stärkts.

Vi ser att vi har arbete kvar för att uppnå kundnöjdhet då vi inte når målvärdena avseende indikatorerna för sammanfattande nöjdhet. En åtgärd blir att bättre analysera de synpunkter som bland annat framkommer i Kollektivtrafikbarometern.

Efter en nedgång 2015 ökar resandet igen med drygt fyra procent, dock når vi inte målvärdet för 2016. Resandeökningen hittar vi till största delen i Örnsköldsviks tätort främst beroende på att kommunen erbjuder avgiftsfria resor för unga. Trots resandeökningen minskar kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet, då vi inte når den prioriterade gruppen bilister med satsningarna på subventionerat resande. Under perioden har aktiviteter genomförts för att målet ska nås på längre sikt, bland annat startade trafiken på linje 50 mellan Härnösand och Örnsköldsvik.

Miljöpåverkan är det målområde som har bäst måluppfyllnad tack vare med satsningen på fossilfritt drivmedel i den linjelagda kollektivtrafiken.

Kommunalförbundet redovisar en budgetavvikelse på 67,1 mnkr. Främsta orsaken är att de kommunala subventionerna inte är inarbetade i budget, då beslut om budget och finansieringsmodell beslutades vid direktionens möte i december 2015. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad är lägre än 2015 och vi når inte målvärdet på 29,2 procent för 2016. För att öka självfinansieringsgraden krävs ett ökat resande av fler resenärer som själva betalar större del av biljettkostnaden, högre biljettpris alternativt en kombination av dessa åtgärder.

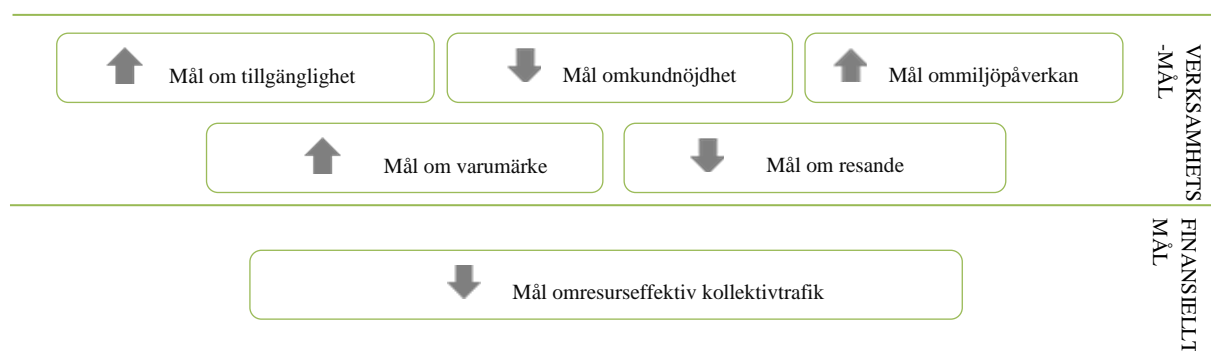


Bild 2: Måluppfyllelse för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Definition av måluppfyllnad:

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

Kollektivtrafikmyndigheten ökar den regionala och fysiska tillgängligheten

	Utfall 2016	Prognos 2016
Måluppfyllnad	↑	↑
Analys	<p>Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls 2016, men vi identifierar brister avseende planerad information till resenär.</p> <p>Vid lanseringen av det nya produktutbudet fick den produkt som infördes för att ligga till grund för kommunala subventioner, kommunkortet, negativ medial uppmärksamhet. Det kan ha påverkat resenärernas nöjdhet över den planerade informationen.</p> <p>Vi behöver ytterligare marknadsföra att tidtabeller, biljettförsäljning och trafikinformation som finns tillgänglig i Din Tur app och på hemsida för att nå målvärdet för planerad information.</p> <p>I februari 2016 ställdes stora delar av stadstrafiken i Sundsvall in på grund av ett tekniskt fel. Det ledde till olägenheter för resenärerna och vi lyckades inte kommunicera störningen till berörda resenärer i tillräcklig hög utsträckning.</p> <p>Genom en organisationsförändring under slutet av året har verksamheten förstärkts med ytterligare en informatör, vilket ger förutsättningarna för förbättrad planerad och oplanerad information, såsom störningar i trafiken.</p> <p>Teknisk utveckling av Din Tur app under året har förbättrat resenärernas möjlighet att få information om planerad och oplanerad trafikinformation. Vi ser en kraftigt ökning av antal användare och sökningar. Din Tur app är en viktig kanal för förbättrad information till resenären.</p> <p>En rad förbättringar har genomförts under året framför allt i Sundsvalls- och Matforsområdet som har bidragit till ökad tillgänglighet. Därmed uppfyller vi målvärdet för antal åtgärder som syftar till tillgänglighetsförbättringar med god marginal.</p> <p>För att uppfylla målet genomför vi ett antal åtgärder för restidsförbättring genom att ständigt kvalitetssäkra trafikutbudet. Åtgärderna syftar till att hålla tidtabeller och därmed förstärka tillförlitligheten.</p> <p>Genom omvärdering av teknisk plattform under hösten ger möjlighet till att införa realtidsinformation, utrop på bussarna och hållplatsvisning efter kvalitetssäkring under 2017.</p>	

	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Nöjdhet för planerad information (%)				
<i>Resenärer</i>	47	34	35	39
Kundnöjdhet för oplanerad information (%)				
<i>Resenärer</i>	25	21	17	20
Åtgärder för restidsförbättringar	5	7	9	-
Åtgärder för tillgänglighetsförbättringar	15	21	10	8
App antal sökningar – jmfr sep	-	412 023	253 035	180 338
App antal användare – jmfr sep	-	20 696	18 513	16 374
Hemsida – antal besök – jmfr sep⁵	-	51 652	-	-

⁵ Kollektivtrafik-barometern (KOLBAR) ingår i SKL:s, nationella kvalitetsindikatorer *Öppna jämförelser*. KOLBAR är ett verktyg för att öka kunskapen om både allmänhetens och de regelbundna kollektivtrafikresenärernas resvanor och attityder.

Aktiviteter

Utvecklat Din Tur app vilket ökar informationen om kollektivtrafiken samt underlättar bokning och köp av resor

Utvecklat en prissnurra på Din Tur hemsida som stödjer resenären att köpa det mest prisvärda reskortet i det nya utbudet

Förbättrad hållplatsinformation genom att ha påbörjat standardisering av informationstavlornas format och utseende

Infört ungdomskort 7-19 år i Örnsköldsvik

Nytt produktutbud för Norrlandsresa med ny prissättning

Nytt produktutbud med ny prissättning

Upphandling linje 50 genomförd med trafikstart december 2016

Linje 196 har en ny dubbeltur under skollov Ånge – Östavall

Linje 312 har utökats med en dubbeltur mellan Forsmo – Tannflo

Linje 1 Sundsvall har fått tre nya dubbelturer på lördagar i sommartrafiken

Linje 143 har fått en ny tur inlagd sommar Norrhassel – Matfors

Linje 28 har utökats med en tur i vardera riktningen Holm – Sundsvall under sommaren i likhet med vinterlistan

Trafiköversyn Örnsköldsviks tätort

Trafiköversyn Kramfors tätort

Linje 120 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.

Linje 4 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.

Linje 5 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.

Linje 41 har bytt namn till 141, utbudet har mer än fördubblats.

Linje 42 har bytt namn till 142, utbudet har anpassats

Linje 10 utvecklades i december

Trafikstart för linje 50 i december

Linje 90 har utökats med två dubbelturer på vardagar, en dubbeltur lördag och två dubbelturer på söndag har tillkommit då linje 50 körs via E4

Linje 202 har förlängts till Ullånger för anslutning till/från linje 50

Trafiköversyn Kramfors tätort, linje 219 och 220 har lagts samman, trafiken körs i samma omlopp. Sträckan via Rv 90 har tagits bort

Turlistorna har blivit tydligare genom förändrad utformning

Ny linje mellan Härnösand Central och Körningsskolan, linje 522, med två dubbelturer

Kollektivtrafikmyndighetens varumärke Din Tur stärks gentemot resenärer och allmänheten

	Utfall 2016	Prognos 2016
Måluppfyllnad	↑	↓
Analys	<p>Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls.</p> <p>Kunskapen om vem som ansvarar för kollektivtrafiken i Västernorrland har ökat hos allmänheten från 48 procent till 52 procent mellan 2015 och 2016. En bidragande orsak kan vara den omfattande informationskampanjen i samband med produktbytet.</p> <p>Övergången till fossilfritt bränsle gav medial uppmärksamhet. Kampanjen har också varit synlig i annonser och på bussidor.</p> <p>Rapporteringen i media om prissättningen på <i>Periodkort Kommun</i> gav en missvisande bild av det nya produktutbudet.</p> <p>Kommunala subventioner flyttar fokus från den regionala nivån till den kommunala nivån. Det är en utmaning att ge en tydlig bild av Din Turs produktutbud.</p> <p>Genom förstärkning av informationssidan ges möjlighet att utveckla varumärke och bättre genomdriva vår grafiska profil i alla sammanhang. Vi bör även öka vår medverkan i den massmediala debatten.</p>	

Indikatorer	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Kunskap om vem som ansvarar för kollektivtrafiken (%) ⁶	50	52	48	41
Aktiviteter	<p>Marknadsföring av Din Turs grundbudskap <i>GRÖNARE. SMARTARE. HOPPA PÅ DU OCKSÅ!</i> på sidoreklamskyltarnas botten på bussarna, som exponeras när ingen sidoreklam är försäld.</p> <p>Pressinformation genomförd med anledning av att samtliga linjelagda bussar kommer att vara fossilfria före årsskiftet.</p> <p>Infört periodkort Norrlandsresan, tillsammans med de övriga tre nordliga norrlandslänen med gemensam taxa. Periodkortet medger obegränsat resande på en och samma sträcka över länsgräns i 30 dagar, både på buss och Norrtåg.</p> <p>Produktbyte till nya reskort den 20 augusti. Tidigare reskort fasas ut under hösten 2016.</p> <p>Det nya produktutbudet har kommunicerats via flera kanaler i olika medier, såsom print, web och direktreklam</p> <p>Genomfört bussens dag, på fyra platser i länet i september. Många samtal med resenärer och allmänhet. Möjlighet att byta produkter.</p> <p>Invigning av Linje 50, massmediabevakning</p> <p>Förstärkt informationssidan med uppdrag att tydliggöra varumärket och att utveckla den grafiska profilen.</p>			

⁶ Kollektivtrafik-barometern (KOLBAR) ingår i SKL:s, nationella kvalitetsindikatorer *Öppna jämförelser*. KOLBAR är ett verktyg för att öka kunskapen om både allmänhetens och de regelbundna kollektivtrafikresenärernas resvanor och attityder.

Kollektivtrafikmyndigheten ökar nöjdheten över kollektivtrafiken hos resenärer och allmänheten

	Utfall 2016	Prognos 2016
Måluppfyllnad	↓	→
Analys	<p>Vår sammantagna bedömning att målet inte uppfylls baseras på indikatorernas utfall i relation till målvärdet.</p> <p>Det är något fler som är nöjda och kan tänka sig rekommendera kollektivtrafiken till andra men vi når inte de högt satta målvärdena.</p> <p>Det nya produktutbudet har lanserats men har ännu inte fått den effekt som förväntats för att tillgodose resenärernas behov.</p> <p>Sammanfattande nöjdhet är högre bland våra resenärer än vad den är bland allmänheten. Att resenärerna är mer nöjda än allmänheten bedömer vi beror på den bild som syns av oss i media vilken påverkar allmänhetens syn på oss negativt i förhållande till resenärens uppfattning. Med resenärerna har vi en direkt relation då de tar del av våra tjänster. För att förbättra allmänhetens kännedom om kollektivtrafiken måste vi vara proaktiva och öka vår mediala närvaro.</p> <p>Åtgärder för att öka bussarnas tidhållning har vidtagits men ännu inte gett utslag på indikatorerna för målet på samma sätt målet om den regionala och fysiska tillgängligheten.</p> <p>Mer informationsinsatser för att visa på kollektivtrafikens fördelar jämfört med bilen.</p>	

Indikatorer	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Sammanfattande nöjdhet (%)				
<i>Allmänheten</i>	53	43	43	45
Sammanfattande nöjdhet (%)				
<i>Resenärer</i>	70	63	62	64
Lojalitet (%)				
<i>Resenärer</i>	78	73	72	73
Lyhördhet (%)				
<i>Allmänheten</i>	28	20	20	23
Aktiviteter	<p>Kampanj i samarbete med länets stadsbibliotek om digitala tjänster, där vi på fyra platser i länet marknadsförde appen Din Tur nya utformning från 1 mars i år.</p> <p>Infört ett nytt produktutbud från augusti</p> <p>Omfattande marknadsföring för att lansera och sprida kunskap om det nya produktutbudet</p> <p>Utbildning av trafikoperatörer inför det nya produktutbudet</p> <p>Utbildning av samtliga försäljningsställen inför det nya produktutbudet</p> <p>Startat ett projekt för att skapa förutsättningar att genomföra biljettkontroller.</p> <p>Inom Projektet Hållbara resor har vi anställt en projektledare som till viss del arbetar som företagsrådgivare för startat utgivning av ett nyhetsbrev till utvalda företag i länet för att stimulera till ökat resande med företagskort.</p> <p>Genom prissnurra på hemsidan underlättat för resenärer att välja den mest prisvärda produkten.</p> <p>Genomfört ett projekt som grund för att inrätta en tjänst som resenärvärd.</p> <p>Möjlighet att ladda mobiltelefon och dator med USB-kabel på Sundsvalls tätortstrafik samt linje 50.</p>			

Kollektivtrafikmyndigheten ökar det kollektiva resandet i Västernorrland

	Utfall 2016	Prognos 2016
Måluppfyllnad	↓	↓
Analys	<p>Vår bedömning är att målet inte uppfylls. Målet om att öka det kollektiva resandet i Västernorrland har en stark koppling till det övergripande målet om att kommunalförbundet fram till 2020 ska fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet. Målet antogs år 2012 i det första Trafikförsörjningsprogrammet. Utgångspunkten var det dåvarande dryga 10 miljoner resor som genomfördes i Västernorrland. Sedan dess har många förändringar genomförts vad gäller trafikutbud och regler för skolkort, besparingar och uteblivna satsningar, vilket har lett till minskat antal resor.</p> <p>Jämfört med föregående år har antal resor i Västernorrland ökat med 3,4 procent. Störst ökning ser vi inom tätorterna Örnsköldsvik med 15 procent och Härnösand med 12 procent.</p> <p>Kollektivtrafikens marknadsandel minskar i relation till det motoriserade resandet. Under perioden har flera aktiviteter genomförts för att målet ska nås på längre sikt, bland annat upphandling av busstrafik i Höga kusten (Linje 50) och dialog om framtida biljettsamverkan med SJ.</p> <p>Satsningen på subventionerade biljettpriser för ungdomar i Örnsköldsvik leder till ökat resande men sannolikt inte till större marknadsandel. Med fler resenärer i kollektivtrafiken är det viktigt att fortsätta investera för bibehållen tillförlitlighet och tillgänglighet.</p> <p>För att öka marknadsandelen, så att bilresenären väljer bussen, måste kollektivtrafiken vara relevant. Relevans betyder i sammanhanget att restider och antal avgångar passar resenärens behov. Dessa förutsättningar spelar större roll än priset för valet av kollektivtrafikresa. Framtida insatser bör således inriktas på att öka relevansen i trafiken.</p> <p>Därutöver behövs en kombination av åtgärder för att öka resandet, bland annat enklare biljettering, förbättrad hållplats och trafikinformation, ett tillförlitligt realtidssystem samt förbereda för nästa generations biljett- och betalssystem.</p>	

Indikatorer	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Kollektivtrafikens marknadsandel (procent jämfört med det totala motoriserade resandet) ⁷	11	8	10	9
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor ⁸	11 000 000	10 079 708	9 690 616	9 810 856
varav buss (Din Tur)		9 561 680	9 187 591	9 342 828
varav tåg (Norrtåg) ⁹		518 028	503 025	468 028
Varav antalet påbörjade skolkortsresor	2 000 000	1 789 051	1 833 922	2 015 265
Varav antalet påbörjade kollektivtrafikresor exklusive skolkort	9 000 000	7 772 629	7 353 669	7 327 563

⁷ Kollektivtrafik-barometern (KOLBAR) ingår i SKL:s nationella kvalitetsindikatorer *Öppna jämförelser*. KOLBAR är ett verktyg för att öka kunskapen om både allmänhetens och de regelbundna kollektivtrafikresenärernas resvanor och attityder.

⁸ Resandet mäts utifrån antalet påstigande i lokal- och regional kollektivtrafik. Ombord på tågen registreras endast de resenärer som använder Din Turs produkter, vilket betyder att produkter från SJ och Norrtåg inte finns med i statistiken. Samtliga påstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas

⁹ Statistik från Norrtåg AB, omfattar alla påstigande i Västernorrlands län oavsett biljetttyp, utfall 2014 och 2015 justerat med samtliga påstigande samt reseprodukter för tåg inkluderat.

<i>Landsbygdstrafik</i>	<i>1 900 000</i>	<i>1 960 929</i>	<i>1 763 368</i>	<i>1 860 503</i>
<i>Tätortstrafik</i>	<i>6 400 000</i>	<i>5 811 700</i>	<i>5 590 301</i>	<i>5 467 060</i>
Totala omsättningen av företagskortet (mnkr)	9,0	9,3	8,8	7,6
Antalet resor med företagskort	193 000	181 150	184 441	181 597
<i>varav resor med buss</i>	<i>168 000</i>	<i>156 679</i>	<i>162 332</i>	<i>157 972</i>
<i>varav resor med tåg</i>	<i>25 000</i>	<i>24 471</i>	<i>22 109</i>	<i>23 625</i>

Aktiviteter

Upphandling linje 50 genomförd med trafikstart december 2016

Ändrad färdväg för linje 201 till att start och slutpunkten är Härnösands Central

Linje 196 under skollov har en ny dubbeltur Ånge – Östavall

Linje 312 har utökats med en dubbeltur mellan Forsmo – Tannflo

Linje 1 Sundsvall, tre nya dubbelturer på lördagar i sommartrafiken

Linje 143 ny tur inlagd sommar Norrhassel – Matfors

Linje 28 lagt in en dubbeltur Holm – Sundsvall under sommaren

Trafiköversyn Örnsköldsviks tätort

Trafiköversyn Kramfors tätort

Linje 120 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.

Linje 4 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.

Linje 5 har fått en utökad körtid i vissa tidslägen för att förbättra tidhållningen.

Linje 41 har bytt namn till 141, utbudet har mer än fördubblats.

Linje 42 har bytt namn till 142, utbudet har anpassats

Linje 10 avvecklades i december

Trafikstart för linje 50 i december

Linje 90 har utökats med två dubbelturer på vardagar, en dubbeltur lördag och två dubbelturer på söndag har tillkommit då linje 50 körs via E4

Linje 202 har förlängts till Ullånger för anslutning till/från linje 50

Trafiköversyn Kramfors tätort, linje 219 och 220 har lagts samman, trafiken körs i samma omlopp. Sträckan via Rv 90 har tagits bort

Turlistorna har blivit tydligare genom förändrad utformning

Ny linje mellan Härnösand Central och Körningsskolan, linje 522, med två dubbelturer

Antalet påstigande i den allmänna kollektivtrafiken

Trafik område	Trafikering	Antal påstigande			Andel av resandeutv.
		2016	2015	2014	2016-2015
Nordvik	Trafik mellan Kramfors - Härnösand och Nordvik	6 360	5 549	5 395	0,2%
O2	Höga Kusten	93 483	84 719	64 203	2,3%
O3	Sollefteå tätort	69 906	61 703	59 766	2,2%
O45	Sollefteå landsbygd	134 579	118 883	119 962	4,2%
O6	Örnsköldsviks tätort	911 055	739 323	733 806	45,9%
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	108 339	89 465	89 536	5,0%
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	140 861	135 774	129 891	1,4%
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	145 822	140 756	146 875	1,4%
O10	Härnösands tätort	440 559	372 488	320 986	18,2%
O1415	Sundsvalls tätort	5 090 788	5 118 808	5 135 519	-7,5%
O16	Sundsvall – Holm och Liden	121 420	118 398	113 151	0,8%
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	1 135 558	1 100 570	1 294 670	9,4%
O18	Sundsvall – Matfors	182 358	180 114	189 979	0,6%
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	374 478	338 149	321 182	9,7%
O22	Härnösand landsbygd	98 303	92 227	98 367	1,6%
O23	Ånge landsbygd	173 187	165 138	167 944	2,2%
S3	Linje 40 Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	33 216	30 607	28 970	0,7%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	17 115	16 938	15 054	0,0%
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	200 542	195 504	206 970	1,3%
S6	Linje 10 Härnösand-Örnsköldsvik	82 371	82 478	100 602	0,0%
S6	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	1 380	0	0	-
	Totalt	9 561 680	9 187 591	9 342 828	100,0%

10

¹⁰ Urval – Ylän per trafikområde – Botniatåg/Tågkompaniet, Ybuss (linje 98 samt 100) och hockeybussar är exkluderade

Kollektivtrafikmyndigheten minskar kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön

	Utfall 2016	Prognos 2016		
Måluppfyllnad	↑	↑		
Analys	<p>Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls.</p> <p>Under 2016 infördes biodrivmedel i samtlig linjelagd kollektivtrafik med buss i hela länet. Resultatet är att andelen biodrivmedel överstiger målvärdet för 2016. Över tid ersätts äldre fordon med nyare och det innebär att mängden kväveoxider och energianvändning ständigt förbättras. Bussförarna har utbildats i energieffektiv och bekväm körstil.</p>			
Indikatorer	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Mängd kväveoxider (g/kwh)	2,80	1,32	1,51	-
Energianvändning (kwh/km)	31,56 ¹¹	30,86	29,72	-
Andelen biodrivmedel av den totala förbrukningen (%)	27,80	62,6	35,2	-
Aktiviteter	<p>All linjelagd busstrafik körs på fossilfritt bränsle sen andra halvåret 2016</p> <p><i>Gröna resan</i> har implementerats i Sundsvall och Örnsköldsvik som syftar till att minska energiåtgången i trafiken</p>			

¹¹ Målvärdet som hämtats från budgetskrivelse 2016 är ej korrekt. Härmed justerat.

Kollektivtrafikmyndigheten bedriver resurseffektiv kollektivtrafik

	Utfall 2016	Prognos 2016
Måluppfyllnad	↓	↓
Analys	<p>Vår sammantagna bedömning är att målet inte uppfylls. En av de faktorer som har störst betydelse för att bedriva effektiv kollektivtrafik med skattefinansiering, är hög befolkningstäthet. Västernorrland har, tillsammans med de tre övriga norrlandslänen, lägst befolkningstäthet i landet.</p> <p>Vid en jämförelse mellan nettokostnader och budget, där den kommunala biljettsubventionen är exkluderad, är budgetavvikelsen 8,7 mnkr motsvarande 1,9 procent.</p> <p>Främsta orsaken till budgetavvikelsen är ökade kostnader för sjukresor. Kostnaden för sjukresor är 10,3 mnkr högre än budget. Indikatorerna visar att kostnaden per sjukresa och per färdtjänstresa ökar i Västernorrland. Från och med 2016 fick de nya trafikavtalen inom SÄKO området fullt utslag. Kostnadsökningen är mest påtaglig i Ånge, Kramfors och Örnsköldsviks kommuner. Sjukresorna har blivit fler och längre enligt resandestatistiken och därmed dyrare. Utebliven samordning mellan färdtjänstresor och sjukresor i Sundsvalls kommun gör att resorna blir dyrare.</p> <p>När verksamhetskostnaderna inklusive kommunala biljettsubventioner analyseras är budgetavvikelsen 67,1 mnkr och orsaken är att finansieringsmodellen för kommunala subventioner inte var inarbetad i budget för 2016, då beslut om budget och finansieringsmodell beslutades vid direktionens möte i december 2015.</p> <p>Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad är lägre än 2015 och vi når inte målvärdet på 29,2 procent för 2016. Tydligast ser vi det inom trafikområdena Örnsköldsviks tätort och Sundsvall – Matfors. Där förklaringen till del är införandet av avgiftsfritt resande samt högt subventionerat biljettpris (100-lappen).</p> <p>Införandet av avgiftsfritt resande för unga i Örnsköldsviks kommun där kommunen subventionerar hela ungdomskortets värde på 850 kr innebär minskade biljettintäkter. Biljettintäkter som tidigare betalats av resenären betalas nu av Örnsköldsviks kommun med skattemedel. Det innebär att kommunalförbundets självfinansieringsgrad minskar.</p> <p>I bland annat Örnsköldsviks tätort, gäller ett resandeincitamentavtal, vilket innebär att trafikföretaget erhåller högre ersättning vid resandeökning oavsett anledning till ökningen. Ökade kostnader för resandeincitamentet leder till en lägre självfinansieringsgrad.</p> <p>För att öka självfinansieringsgraden krävs ett ökat resande av fler resenärer som själva betalar större del av biljettkostnaden, högre biljettpris alternativt en kombination av dessa åtgärder.</p> <p>I samband med att budget för 2016 antogs justerades indikatorerna, enligt nedan, varför utfall för vissa indikatorer saknas för 2015 och 2014.</p>	

Indikatorer	Målvärde 2016	Utfall 2016	Utfall 2015
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnad och budget			
Avvikelse i procent	0	-1,9%	-3,7%
Avvikelse mnkr	0	-8,7	-15,7
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnad och budget inklusive kommunala biljett subventioner			
Avvikelse i procent	0	14,9%	-3,7%
Avvikelse mnkr	0	67,1	-15,7
Nettokostnad per invånare¹² (kr)	-	1 384	1 298
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad¹³ (%)	29,2	24,9	25,7
<i>Landsbygdstrafik</i>	19,1	18,6	19,3
<i>Tätortstrafik</i>	33,3	33,9	34,6
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)	-	6,7	7,6
<i>Landsbygdstrafik</i>	9,1	8,5	
<i>Tätortstrafik</i>	4,3	4,2	
Kostnad/sjukresa (kr)	342	351	334
Kostnad/färdtjänstresa (kr)			
Totalt Västernorrland	126	202	182
Kostnad/färdtjänstresa (kr) Ånge	306	311	301

Självfinansieringsgrad per avtalsområde

Självfinansieringsgrad	2016	2015	2014	Förändring 2015 - 2016
S5 Linje 201	48%	47%	-	1%
O14/O15 Sundsvalls tätort	35%	36%	36%	-3%
O1721 Njurunda - Sundsvall - Timrå	24%	23%	-	6%
O06 Örnköldsviks tätort	22%	24%	26%	-9%
L10/L50 Linje 10 Härnösand - Örnköldsvik	19%	20%	26%	-4%
O20 Sollefteå - Kramfors - Härnösand	19%	17%	18%	7%
S4 Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	18%	20%	20%	-6%
O345 Sollefteå tätort och landsbygd	16%	15%	14%	7%
O07 Örnköldsvik - Husum, Gideå och Trehörningssjö	15%	15%	14%	1%
O18 Sundsvall - Matfors	14%	16%	15%	-11%
O08 Örnköldsvik - Solberg, Mellansel och Bredbyn	14%	15%	15%	-8%
O23 Ånge landsbygd	12%	13%	10%	-2%
O02 Höga Kusten	12%	11%	9%	10%
O09 Örnköldsvik - Skorped och Köpmanholmen	11%	12%	14%	-6%
O16 Sundsvall - Holm och Liden	8%	8%	8%	-3%

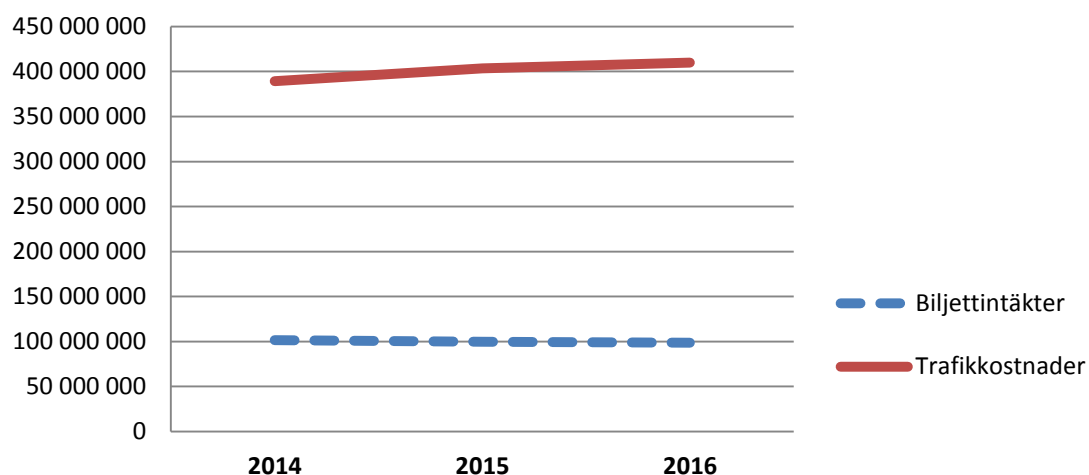
¹² Nettokostnad per invånare beräknas utifrån den totala nettokostnaden, exklusive SÄKO, Beställningscentralen och subventioner, genom befolkningens mängden 1 nov.

¹³ Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive SÄKO, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

Utvecklingen av trafikknaster och biljettintäkter

Trafikkostnaderna för linjelagd busstrafik har ökat med knappt 20 mnkr mellan åren 2014 och 2016. Kostnadsökningen beror till största del på indexutvecklingen. Trafikavtalen, utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader och justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av fyra delar; AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång) samt PPI (oljeprisindex). Utvecklingen i indexmodellerna för 2016 hamnade på knappt 6 procent. Bortsett från indexuppräknings är trafikknasterna i stort sett oförändrade perioden 2014-2016.

Biljettintäkterna har minskat med knappt 3 mnkr från 2014 till 2016. En av de påverkande faktorerna är införandet av seniorkortet (100-lappen) där det inte skett någon uppräknings sedan 2011. Av totala resandet i Sundsvall exklusive skolkortet står seniorkortet för ungefär 25 procent av resandet. Ungdomskortet och nytt produktutbud är också delar som påverkar intäktsnivån. Det är viktigt att ansvaret för kostnader och intäkter följs åt genom beslut inom kommunalförbundet.



Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

Utifrån direktionens riktlinjer för god ekonomisk hushållning har måluppfyllnaden analyserats. Vår bedömning är att kommunalförbundet inte uppfyller en god ekonomisk hushållning.

Budgetavvikelsen uppgår till 67,1 mnkr vilket motsvarar 14,9 procent. Den största budgetavvikelsen rör kommunal biljettsubvention. Sundsvall och Örnsköldsviks kommuner, subventionerar helt eller till stora delar biljettpriset för två stora resenärsgupper. Det innebär att kommunalförbundets biljettintäkter minskar och därmed sänks självfinansieringsgraden, samtidigt som kostnader för resandeincitament och förstärkningstrafik ökar. Sena beslut påverkar budgetarbetet menligt och bör undvikas för att uppnå en god ekonomisk hushållning.

När vi analyserar nettokostnaderna med den kommunala biljettsubventionen exkluderad är budgetavvikelsen 8,7 mnkr på helår vilket motsvarar 1,9 procent. Vid delårsbokslutet prognosticerade vi kraftigt ökade kostnader för sjukresor, vilket kommunicerades vid förbundsdirektionens sammanträde i oktober 2016. Jämfört med utfallet 2015 har kostnaderna ökat med 6,2 mnkr. Sammanfattningsvis innebär det att det finansiella målet inte uppfylls.

I regionala trafikförsörjningsprogrammet 2020 utgör fördubblingsmålet ett övergripande mål därför är fördubblingsmålet centralt i bedömningen om kommunalförbundet har en god ekonomisk hushållning. Målet att *Kollektivtrafikmyndigheten ska öka det kollektiva resandet i Västernorrland*, utgår från fördubblingsmålet¹⁴. Målvärdet för kollektivtrafikens marknadsandel 2020 är satt till 16 procent, det skulle motsvara ca 20 miljoner resor. En realistisk bedömning är att målet inte uppnås under perioden fram till 2020.

För att uppnå god ekonomisk hushållning behöver vi även vidta åtgärder för att öka kundnöjdheten över kollektivtrafiken hos resenärer och allmänheten. Kommunalförbundet bör särskilt fokusera på att vara proaktiva och öka vår mediala närvaro.

Mål från 2018

Vision och mål beslutas genom att förbundsdirektionen antar ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Förbundsdirektionen beslutade 2016 att anta nya mål för kommunalförbundet utifrån den regionala utvecklingsstrategin som sammanfattningsvis innebär att Västernorrland ska ha positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och stärkt innovationsförmåga. Målen *Resenär*, *Hållbarhet*, *Tillväxt* och *Medarbetare* ska utgöra grunden för att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram med målhorisont 2030. Förbundsdirektionen beslutade även att de nya målen ska gälla i utarbetandet av Långtidsplan 2018-2020.

¹⁴ Fördubblingsmålet innebär att andelen kollektivtrafik av det motoriserade resandet skall fördubblas. För Din Tur var utgångsläget 2006 8 procent, utfallet mäts genom Svensk kollektivtrafik i Kollektivtrafikbarometern (KOLBAR).

Ekonomisk analys

Årets resultat

Kommunalförbundet redovisar ett resultat om 0,0 mnkr. Verksamhetens nettokostnader uppgår till 458,8 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 449,1 mnkr. Föregående år uppgick nettokostnaderna till 436,4 mnkr och kommunalförbundet redovisade ett positivt resultatet om 0,2 mnkr. Nettokostnaderna har ökat med 22,4 mnkr mellan åren, vilket motsvarar 5,1 procent.

I årets resultat ingår jämförelsestörande poster motsvarande 0,3 mnkr. Det är dels viten från trafikföretag för kvalitetsbrister med 0,1 mnkr och dels återbetalning avseende 2004 års premier för avtalsgruppsförsäkring med 0,2 mnkr. Det kan jämföras med föregående år då jämförelsestörande poster uppgick till 1,2 mnkr. Exkluderas de jämförande posterna, uppgår nettokostnaderna till 459,1 mnkr. Föregående år när de jämförelseposterna är exkluderade uppgick nettokostnaderna till 437,6 mnkr och avvikelserna mellan åren är 21,5 mnkr, vilket motsvarar en ökning på 4,8 procent. Avskrivningskostnaderna uppgick till 8,1 mnkr vilket är 0,1 mnkr högre än föregående år. Budgeterade nettokostnader för medlemmarna var 449,1 mnkr och årets medlemsbidrag uppgår till 382,0 mnkr. Avvikelsen är 67,1 mnkr vilket motsvarar 14,9 procent av den totala budgeten.

Den främsta orsaken till budgetavvikelsen är kommunala biljettsubventioner där avvikelsen är 75,8 mnkr. Förbundsdirektionen beslutade i december 2015 att en ny produkt skulle komplettera befintligt produktutbud. Den nya produkten är ett zonbaserat kommunkort; ett periodkort med 30-dagars giltighetstid och gäller inom hela kommunen. Prissättningen bygger på Norrlandsresans periodkortspris baserat på längsta möjliga reserelationen i kommunen. Kommunerna har möjlighet att subventionera hela eller delar av värdet och får bekosta underskottet som uppstår mellan prislistan och subventionerat pris. Underskottet som uppstår mellan prislistan och subventionerat pris faktureras av kommunalförbundet och finns med som en intäkt för kommunalförbundet, en kommunal biljettsubvention. Beslutet om zonbaserat kommunkort togs samtidigt som budgetbeslutet, december 2015, och därför är inte den subventionerade intäkten inarbetad i budget 2016.

I *Delårsrapport 2016* prognostiserades verksamhetens nettokostnader till 467,2 mnkr och med ett utfall på 458,8 mnkr är prognosavvikelsen 8,4 mnkr. Främsta orsakerna till avvikelsen är att kostnader för landsbygd- och tätortstrafik är lägre än vad som prognostiserats, vilket bland annat beror på att indexutvecklingen blev lägre än förväntat. Ytterligare kostnader som är lägre än prognosen är kostnader för tågtrafik samt kostnader för administration SÄKO. Intäkterna prognostiserades lägre än vad utfallet visar och det beror bland annat på biljettintäkter. I delårsrapporten prognostiserades att produktbytet och minskat resande i tätorten skulle påverka intäktsnivån i större grad än vad utfallet visar. Skolkortsintäkterna har under året varit svåra att prognostisera, vilket till viss del beror på att Örnsköldsviks kommun har infört ett avgiftsfritt ungdomskort som ersätter befintligt skolkort där osäkerheten har varit hur det skulle påverka utfallet.

Belopp, mnkr	Utfall	Utfall	Prognos T2	Budget
	2016	2015	2016	2016
Verksamhetens intäkter	142,8	147,1	130,5	139,9
Verksamhetens kostnader	-593,9	-576,6	-590,1	-582
Jämförelsestörande poster	0,3	1,2	0,4	0
Avskrivningar	-8,1	-8,0	-8,0	-8,0
Verksamhetens nettokostnader	-458,8	-436,4	-467,2	-450,1
Kommunala biljettsubventioner	76,8	0,0	75,2	1
Medlemsbidrag	382,0	436,6	392,0	449,1
Årets resultat	0,0	0,2	0	0

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 2016 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)	2016	2015	2014
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,2	1,1
Samtliga realisationsvinster	0,0	-0,1	-1,1
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	1,1
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	0,0	0,0
Återföring av orealiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0
Årets resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,1	1,1
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0
Årets balanskravsresultat	0,0	0,1	1,1

Verksamhetens nettokostnader

Nettokostnaderna är 8,7 mnkr högre än vad som budgeterats för året, vilket motsvarar 1,9 procent. Största avvikelserna finns under SÄKO, där sjukresor har en budgetavvikelse om 10,2 mnkr.

Nettokostnaderna är 22,1 mnkr högre än föregående år, vilket motsvarar 5,1 procent. Inkluderas kommunala biljettsubventioner är nettokostnader 67,1 mnkr lägre än budget. Budgetavvikelsen motsvarar då minskade nettokostnader med 14,9 procent i förhållande till budget.

Nettokostnader, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016 %
Landsbygdstrafik	-164,9	-163,1	-1,8	1%	-155,4	-9,5	6,1%
varav intäkter	71,3	75,9	-4,6	-6%	73,3	-2,0	-2,7%
därav skolkortsintäkter	20,1	23,0	-2,9	-13%	22,1	-2,0	-8,9%
varav kostnader	-236,2	-239	2,8	-1%	-228,7	-7,5	3,3%
Tätortstrafik	-102,0	-103,0	1,0	-1%	-98,9	-3,1	3,1%
varav intäkter	62,8	64	-1,2	-2%	64,2	-1,4	-2,2%
därav skolkortsintäkter	6,9	7,7	-0,8	-10%	7,7	-0,8	-10,5%
varav kostnader	-164,8	-167,0	2,2	-1%	-163,2	-1,6	1,0%
SÄKO	-103,8	-93,8	-10,0	11%	-104,8	1,0	-0,9%
varav färdtjänst	-37,8	-38	0,2	-1%	-42,9	5,1	-12,0%
varav sjukresor	-66,1	-55,8	-10,3	18%	-62,0	-4,1	6,6%
Tågtrafik	-33,8	-35,5	1,7	-5%	-25,8	-8,0	31,1%
Biljettsystem (avskrivning)	-5,0	-5,0	0,0	0%	-5,0	0,0	-0,5%
Stationsavgifter	-1,8	-1,8	0,0	1%	-1,8	0,0	1,1%
Förvaltningskostnader	-31,6	-30,5	-1,1	4%	-29,9	-1,7	5,7%
Administration SÄKO	-15,8	-17,3	1,5	-8%	-15	-0,8	5,5%
Verksamhetens nettokostnader	-458,8	-450,1	-8,7	1,9%	-436,6	-22,2	5,1%
Kommunal biljettsubvention landsbygd	14,6	1,0	13,6	-	0	14,6	-
Kommunal biljettsubvention tätort	62,2	0	62,2	-	0	62,2	-
Nettokostnader (medlemsbidrag)	-382,0	-449,1	67,1	-14,9%	-436,6	54,6	-13%

Intäkter

Intäkterna är totalt 70 mnkr högre än budget. Den främsta orsaken till budgetavvikelsen är kommunal biljettsubvention. Intäkterna exkluderat den kommunala biljettsubventionen och intäkter för skolkort är 2,1 mnkr lägre än vad som budgeterats för perioden. Biljettintäkterna för landsbygdstrafik är i nivå med budget. För tätortstrafiken är biljettintäkterna 0,4 mnkr lägre än budgeterat. Den årliga indexuppräknningen budgeteras med en ökning av 1,0 procent. Utfallet för index har under perioden varit lägre 0,2 procent lägre, vilket genererar lägre intäkter än budget med 0,2 mnkr. Ett nytt produktutbud infördes under augustimånad vilket också påverkar intäktsnivån.

Vid jämförelse med med föregående år har biljettintäkterna minskat med 0,3 mnkr för landsbygd och 0,6 mnkr för tätort. Främsta orsaken till minskade intäkter är införandet av ett kommunkort för ungdomar i Örnsköldsviks kommun, där i Örnsköldsviks kommun subventionerar hela kortets värde. Intäkterna har minskat i alla avtalsområden inom Örnsköldsviks kommun, både vad gäller tätort och landsbygd. I övriga landsbygdsområden har intäkterna däremot ökat mellan åren vilket till största del beror på en resandeökning.

Skolkortsintäkterna är 3,7 mnkr lägre än budget och vid jämförelse med föregående år är intäkterna 2,8 mnkr lägre. Avvikelsen beror till största del på att skolkorten i Örnsköldsviks kommun har minskat väsentligt och ersätts av kommunkortet för ungdomar.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016, %
Biljettintäkter, landsbygd	43,9	44,0	-0,1	0%	44,2	-0,3	-1%
Biljettintäkter, tätort	55,9	56,3	-0,4	-1%	56,5	-0,6	-1%
Bussgods	1,4	1,5	-0,1	-7%	1,6	-0,2	-13%
Resplus	2,7	2,8	-0,1	-4%	2,4	0,3	13%
Övriga intäkter	3,3	4,6	-1,3	-28%	3	0,3	10%
Summa	107,1	109,2	-2,1	-1,9%	107,7	-0,6	-0,5%
Intäkter skolkort	27,0	30,7	-3,7	-12%	29,8	-2,8	-9%
Kommunal biljettsubvention	76,8	1,0	75,8	-	0	76,8	-
Summa intäkter	210,9	140,9	70,0	50%	137,5	73,4	53%

Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Trafikkostnader är totalt 5,0 mnkr lägre än budget. Störst avvikelse återfinns under landsbygdstrafik med 4,7 mnkr i förhållande till budget. En orsak till avvikelsen är bland annat att det har budgeterats kostnader med 2,4 mnkr för att utöka trafiken med fler turer på linje 41 till Matfors. Denna förändring realiserades i mitten av december vilket således innebär att det inte varit några kostnader under den största delen av året.

För tätortstrafiken är kostnaderna 3,3 mnkr lägre än budget. I Sundsvalls tätort är kostnaderna 3,8 mnkr lägre än budget och i Örnsköldsviks tätort är kostnaderna 0,9 mnkr högre än budget. Ersättningsmodellen för trafikområdena är ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av resandet. Resandet i Sundsvalls tätort är lägre än basåret och medför en lägre ersättning till trafikföretaget motsvarande 1,1 mnkr. I Örnsköldsviks tätort är resandet ökat avsevärt efter att ungdomskortet infördes och medför högre kostnader med 1,8 mnkr baserat på resandeincitamentet.

En orsak till budgetavvikelsen för både landsbygds- och tätortstrafiken är att indexuppräknings¹⁵ är lägre än vad som budgeterats för perioden. Lägre indexuppräkning gynnar i detta fall kommunalförbundet med lägre kostnader om 1,0 mnkr. En ytterligare orsak är avstämning av bränsleindex. Viktningen av bränsleindex styrs av faktisk drivmedelsmix. Efter året kontrolleras förbrukad mängd av respektive drivmedel och ersättning regleras. För kommunalförbundet innebär det minskade kostnader motsvarande 0,8 mnkr för året.

Kostnaderna för förstärkningstrafiken inom landsbygden är 1,0 mnkr högre än budget. Det beror främst på ett ökat behov av förstärkningstrafik i Timrå/Njurunda samt ett högre förstärkningspris än vad som budgeterats.

Vid en jämförelse med föregående år har kostnaderna ökat med 9,1 mnkr. Främsta orsaken till ökningen är indexuppräknings, vilken motsvarar 7,0 mnkr. Andra orsaker är högre kostnader för miljöincitament med 0,9 mnkr samt högre kostnader för resandeincitament med 0,8 mnkr. Det som också påverkar kostnaderna är en sent inkommen faktura för Wifi som belastar 2016 men där del av kostnaden avsåg 2015. Kostnader för trafikförändringar är i samma nivå som föregående år.

Kostnaden för försäljningsprovision till försäljningsställen är 1,2 mnkr högre än budget och 0,4 mnkr högre än föregående år. I bankkostnader ingår bland annat avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning. Budgetavvikelsen för dessa poster är 0,7 mnkr och 0,3 mnkr högre än föregående år. Kostnadsförändringen för försäljningsprovision och bankkostnader har inte beaktats i budget 2016 men är justerad inför budget 2017.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016, %
Landsbygdstrafik	-228,7	-233,4	4,7	-2%	-221,2	-7,5	3 %
Tätortstrafik	-162,7	-166,0	3,3	-2%	-160,9	-1,8	1 %
Förstärkning, landsbygd	-2,7	-1,7	-1,0	61%	-2,9	0,2	-6%
Förstärkning tätort	-0,1	-0,2	0,1	-26%	-0,8	0,7	-81%
Komplettering	-1,2	-1,4	0,2	-11%	-1,8	0,6	-31%
Kompletteringstrafik	-0,7	-0,5	-0,2	44%	-0,4	-0,3	80%
Försäljningsprovision	-2,4	-1,2	-1,2	100%	-2,0	-0,4	20%
Bankkostnader m m	-2,3	-1,6	-0,7	44%	-2,0	-0,3	15%
Summa	-401,0	-406,0	5,0	-1,2%	-391,9	-9,1	2,3%

¹⁵ Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett index. En prognos för indexuppräknings görs inför året och tas med i budgeten. Indexkorgen består i huvudsak av tre delar; KPI (konsumtprisindex), AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljeprisindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgen varierar mellan trafikavtalen.

Särskild kollektivtrafik

Kostnaden för den särskilda kollektivtrafiken (SÄKO) uppgår under året till 103,8 mnkr och budgeten motsvarande period uppgår till 93,8 mnkr, fördelat på färdtjänstresor och sjukresor. Största budgetavvikelsen finns under landstingets sjukresor, där kostnaden är 10,3 mnkr högre än budget. Enligt vår statistik har sjukresorna blivit fler och längre. Även samordningen i Sundsvall har minskat i och med att färdtjänsten är upphandlad via Sundsvalls kommun och resorna blir därmed dyrare när sjukresorna inte kan samordnas med färdtjänsten. Föregående år uppgick kostnaderna för sjukresor till 62,0 mnkr vilket innebär ökade kostnader med 4,1 mnkr.

I Timrå kommun ökade antalet färdtjänstresor med 456 resor. Nya sjukreselinjen i Timrå tar med färdtjänstresenärer till ett billigt pris med hög grad av samordning mellan sjukresor och färdtjänst. Kostnaden för Timrå är 0,5 mnkr lägre än budget och 0,7 mnkr lägre än föregående år.

Antalet resor minskar även i Ånge kommun och Härnösands kommun. I Ånge minskar antalet resor med 167 och kostnaden är 0,1 mnkr lägre än budget. I Härnösands kommun minskar antalet resor med 176 resor och kostnaden är 0,4 mnkr lägre än budget.

I Örnsköldsviks kommun ökar antalet färdtjänstresor med 602 resor och kostnaderna är 0,3 mnkr högre än budgeterat samt 0,8 mnkr högre än föregående år.

Kostnader SÄKO, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse, %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016, %
Landstinget Västernorrland	-66,1	-55,8	-10,3	18%	-62,0	-4,1	7%
Ånge kommun	-3,5	-3,6	0,1	-3%	-3,4	-0,1	3%
Sundsvalls kommun	-0,1	0	-0,1	-	-7,1	7,0	-
Timrå kommun	-3,8	-4,3	0,5	-12%	-4,5	0,7	-16%
Härnösands kommun	-4,1	-4,5	0,4	-9%	-3,9	-0,2	5%
Kramfors kommun	-10,5	-10,3	-0,2	2%	-8,7	-1,8	21%
Sollefteå kommun	-4,6	-4,4	-0,2	5%	-4,9	0,3	-6%
Örnsköldsviks kommun	-11,1	-10,8	-0,3	3%	-10,3	-0,8	8%
Summa	-103,8	-93,8	-10,0	11%	-104,8	1,0	-1%

Tågtrafik

Driftkostnaden för tågtrafiken uppgår till 33,8 mnkr och kostnaden för biljettgiltighet uppgår till 6,0 mnkr.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse, %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016, %
Biljettintäkter	6,0	7,0	1,0	-14%	5,8	0,2	3%
Driftkostnad	-33,8	-35,5	1,7	5%	-25,2	-8,6	34%
Kostnad för biljettgiltighet	-6,0	-7,0	-1,0	14%	-6,4	0,4	-6%
Summa nettokostnad	-33,8	-35,5	1,7	5%	-25,8	-8,0	31%

Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnaderna är totalt 1,1 mnkr högre än budget. För personal är kostnaderna däremot 1,6 mnkr lägre än budget, vilket bland annat beror på vakanta tjänster, långtidssjukskrivningar och föräldraledighet där inte några vikarier tillsatts. Vi ser en omfördelning mellan personalkostnader och konsultkostnader, vilket är tydligast inom IT och telefoni med högre kostnaderna än vad som budgeterats.

Budgetavvikelsen för IT och telefoni uppgår till 1,1 mnkr och det beror främst på förändring av IT-driftsystem, översyn av intäktsfördelningssystem samt datautveckling för en gemensam arkivdatabas med övriga tre norrlandslänen. Det har även funnits ett stort investeringsbehov i både hårdvara samt mjukvara för att säkerställa driften. Denna utveckling samt investeringsbehovet förklarar även till stor del avvikelsen om 1,4 mnkr jämfört med föregående år.

Drift och underhåll för biljettmaskiner redovisar högre kostnader än budgeterat motsvarande 1,1 mnkr vilket beror till största del återinvesteringar i biljettmaskiner. Det är fler i drift vilket leder till ökade kostnader för underhåll. En ytterligare orsak till högre kostnader än budget är produktbytet i augusti.

Nettokostnaderna för Marknad ligger i paritet med budget. Under året har intäkterna för reklam på bussarna långsidor ökat och intäkterna är högre än budget samt även högre än föregående år. Vid en jämförelse med föregående år är nettokostnaderna 0,4 mnkr högre och främsta orsaken är produktbytet som genomfördes under augusti med flertalet marknadsinsatser till följd.

Direktionen redovisar ett underskott om 0,1 mnkr, vilket beror på fler antal arbetsmöten med bland annat målarbete för det nya trafikförsörjningsprogrammet.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016 %
Personal	-14,0	-15,6	1,6	-10%	-13,9	-0,1	1%
Externt	-3,3	-3,1	-0,2	6%	-3,9	0,6	-15%
Direktionen	-0,9	-0,8	-0,1	13%	-0,9	0	0%
Strategisk planering	-0,3	-0,3	0	0%	-0,2	-0,1	50%
Hållplatsarbete	-0,2	-0,3	0,1	-33%	-0,2	0	0%
Marknad	-1,7	-1,6	-0,1	6%	-1,3	-0,4	31%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-5,6	-4,5	-1,1	24%	-5,3	-0,3	6%
IT och telefoni	-5,6	-4,5	-1,1	24%	-4,2	-1,4	33%
Summa	-31,6	-30,5	-1,1	3,6%	-29,9	-1,7	5,7%

Administration SÄKO

Kostnaderna för administration SÄKO är 1,4 mnkr lägre än budgeterat. Största avvikelserna finns under personal med 1,0 mnkr lägre kostnader än vad som budgeterats, vilket bland annat beror på en vakant trafikledartjänst, långtidssjukskrivningar, restriktiv vikarietillsättning och ansvarsfullt övertidsuttag. Lägre avtalskostnader inom IT och telefoni medför lägre kostnader med 0,6 mnkr i förhållande till budget. Externa kostnader är 0,3 mnkr högre än budget och det beror till största del på konsultkostnader till följd av uppföljning SÄKO i Sollefteå.

Nettokostnader, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016 %
Personal	-12,4	-13,4	1,0	-7%	-11,5	-0,9	8%
Externt	-0,9	-0,6	-0,3	50%	-0,7	-0,2	29%
Marknad	-0,2	-0,4	0,2	-50%	-0,4	0,2	-50%
IT och telefoni	-2,3	-2,9	0,6	-21%	-2,4	0,1	-4%
Summa	-15,9	-17,3	1,4	-8%	-15,0	-0,9	6%

Sammanställning medlemsbidrag

I följande tabell redovisas fördelningen av kommunalförbundets medlemsbidrag. Den största budgetavvikelsen för medlemsbidraget finns under Sundsvalls kommun med 56,8 mnkr vilket förklaras till största del av att Sundsvalls kommun subventionerar seniorkortet. Resenärens betalar 100 kronor och Sundsvalls kommun mellanskillnaden upp till kortets värde. Detsamma gäller för Örnsköldsviks kommun där avvikelsen är 15,7 mnkr och kommunen subventionerar hela ungdomskortets värde på 850 kr. Dessa ersättningar till kommunalförbundet är inte inarbetad i budget 2016.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Budget 2016	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2015	Avvikelse 2015-2016	Avvikelse 2015-2016 %
Landstinget Västernorrland	194,1	185,7	8,4	5%	178,7	15,4	9%
Ånge kommun	10,1	11	-0,9	-9%	10,3	-0,2	-2%
Sundsvalls kommun	45,0	101,8	-56,8	-56%	106,2	-61,2	-58%
Timrå kommun	16,7	17,3	-0,6	-3%	17,5	-0,8	-4%
Härnösands kommun	26,5	26,3	0,2	1%	25,5	1,0	4%
Kramfors kommun	24,9	25,1	-0,2	-1%	22,3	2,6	12%
Sollefteå kommun	16,6	18,1	-1,5	-8%	16,7	-0,1	0%
Örnsköldsviks kommun	48,1	63,8	-15,7	-25%	59,4	-11,3	-19%
Summa	382,0	449,1	-67,1	-15%	436,6	-54,6	-13%

Anläggningstillgångar och investeringar

Anläggningstillgångarna har värderats till anskaffningsvärdet med avdrag för planmässiga avskrivningar. Periodens avskrivningar uppgår till 8,1 mnkr. Kommunalförbundet har under perioden investerat 0,4 mnkr i nya möbler, förvaringsskåp och nya dataskärmar.

Prognosavvikelse

Under året har uppföljningar gjorts per april, augusti och vid årsbokslutet. Vid tertialuppföljningarna har det även gjorts prognoser för utfallet på helår. Prognossäkerheten är en viktig förutsättning för att kunna korrigera eventuella fluktuationer under året och även inför arbetet med budget kommande år. Årets första helårsprognos visar nettokostnader om 466,6 mnkr. Vid en jämförelse mellan prognosen i april och prognosen i augusti har nettokostnaderna ökat med 0,6 mnkr. Nettokostnaderna vid årets slut uppgick till 458,8 mnkr och avvikelsen är 8,4 mnkr jämfört med prognosen i augusti motsvarande 1,8 procent och 7,8 mnkr jämfört med årets första prognos i april motsvarande 1,7 procent.

Verksamhetens nettokostnader

Årets första helårsprognos visar nettokostnader om 466,6 mnkr. Vid en jämförelse mellan prognosen i april och prognosen i augusti har nettokostnaderna ökat med 0,6 mnkr. Nettokostnaderna vid årets slut uppgick till 458,8 mnkr och avvikelsen är 8,4 mnkr jämfört med prognosen i augusti motsvarande 1,8 procent och 7,8 mnkr jämfört med årets första prognos i april motsvarande 1,7 procent.

Nettokostnader, mnkr	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Landsbygdstrafik	-150,5	-153,8	-149,9	-162,1
<i>varav intäkter</i>	71,3	70,3	68,8	75,9
<i>varav kostnader</i>	-236,2	-238,3	-236,8	-239,0
Tätortstrafik	-39,8	-44,1	-43,0	-103,0
<i>varav intäkter</i>	62,8	60,2	61,1	64,0
<i>varav kostnader</i>	-164,8	-165,8	-167,5	-167,0
SÄKO	-103,8	-103,4	-102,7	-93,8
<i>varav färdtjänst</i>	-37,8	-37,5	-37,2	-38,0
<i>varav sjukresor</i>	-66,1	-65,9	-65,5	-55,8
Norrtåg	-33,8	-34,8	-35,0	-35,5
Biljettsystem (avskrivning)	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0
Stationsavgifter	-1,8	-1,9	-1,4	-1,8
Förvaltningskostnader	-31,6	-32,2	-31,3	-30,5
Administration SÄKO	-15,8	-16,8	-16,9	-17,3
Verksamhetens nettokostnader	-458,8	-467,2	-466,6	-450,1
<i>Kommunal biljettsubvention (landsbygd)</i>	14,6	13,7	18,1	1,0
<i>Kommunal biljettsubvention (tätort)</i>	62,2	61,5	63,3	0,0
Nettokostnader (medlemsbidrag)	-382,0	-392,0	-385,2	-449,1

Intäkter

Prognosavvikelsen för intäkterna där skolkort och kommunal biljettsubvention är exkluderad är 0,7 mnkr i jämförelse med prognosen i april och 0,1 i jämförelse med prognosen i augusti.

Biljettintäkterna för landsbygd och tätort redovisar en prognosavvikelse på 0,2 mnkr vid en jämförelse med prognosen i april och 1,3 mnkr i jämförelse med prognosen i augusti. I tertialrapporten per augusti prognostiserades att produktbytet och minskad resande i tätorten skulle påverka intäktsnivån i större grad än vad utfallet visar.

Den kommunala biljettsubventionen har varit svår att prognostisera vilket också visar sig i den första årsprognosen för april där avvikelsen är 4,6 mnkr i jämförelse med utfallet. I den sista prognosen är avvikelsen mindre, 1,6 mnkr. När det gäller intäkterna för skolkort är prognosavvikelsen 0,9 mnkr jämfört med aprilprognosen och 0,6 mnkr jämfört med prognosen i augusti.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Biljettintäkter, landsbygd	43,9	43,7	43,4	44,0
Biljettintäkter, tätort	55,9	53,9	54,7	56,3
Bussgods	1,4	1,3	1,3	1,5
Resplus	2,7	3,0	2,5	2,8
Samverkande system	3,0	3,0	3,0	3,0
Övriga intäkter	0,3	0,7	0	1,6
Summa	107,1	105,7	104,9	109,2
Intäkter skolkort	27,0	25,2	24,9	30,7
Kommunal biljettsubvention	76,8	75,2	81,4	1,0
Summa intäkter	210,9	206,1	211,3	140,9

Särskild kollektivtrafik

Prognosavvikelsen för SÄKO är vid en jämförelse mellan utfallet och prognosen per augusti, 0,4 mnkr vilket motsvarar 0,4 procent av kostnaderna. I den första delårsrapporten per april prognostiserades kostnaderna till 102,7 mnkr och i den andra delårsrapporten hade prognosen för kostnaderna ökat till 103,4 mnkr.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Landstinget Västernorrland	-66,1	-65,9	-65,5	-55,8
Ånge kommun	-3,5	-3,4	-3,7	-3,6
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	-0,1	0,0
Timrå kommun	-3,8	-3,7	-3,6	-4,3
Härnösands kommun	-4,1	-4,1	-4,0	-4,5
Kramfors kommun	-10,5	-10,2	-10,4	-10,3
Sollefteå kommun	-4,6	-4,3	-4,4	-4,4
Örnsköldsviks kommun	-11,1	-11,6	-11,0	-10,8
Summa	-103,8	-103,4	-102,7	-93,8

Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Prognosavvikelsen för trafik kostnader vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per augusti är 3,1 mnkr vilket motsvarar 0,8 av kostnaderna. I årets första tertialrapport per april prognostiserades kostnaderna till 404,3 mnkr, vilket är en prognosavvikelse på 3,3 mnkr. I båda tertialrapporterna prognostiseras de sammanlagda trafik kostnaderna lägre än budget, 1,9 mnkr i april och 1,7 mnkr i augusti men kostnaderna blev betydligt lägre än så med en budgetavvikelse om 5,0 mnkr. De främsta orsakerna till prognosavvikelsen är bland annat att utfallet för indexuppräknings¹⁶ blev lägre än vad som prognostiserat samt att kostnaderna för genomförda trafikförändringar blev lägre än vad som prognostiserats. Utfallet vid avstämning av bränsleindex gynnade också kommunalförbundet med lägre kostnader.

Belopp, mnkr	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Landsbygds kostnader	-228,7	-231,5	-229,4	-233,4
Tätortskostnader	-162,7	-163,9	-165,4	-166,0
Förstärkning, landsbygd	-2,7	-2,3	-2,7	-1,7
Förstärkning tätort	-0,1	0,1	-0,2	-0,2
Komplettering	-1,2	-1,2	-1,3	-1,4
Kompletteringstrafik	-0,7	-0,7	-0,8	-0,5
Försäljningsprovision	-2,4	-2,3	-2,3	-1,2
Bankkostnader m m	-2,3	-2,3	-2,2	-1,6
Summa	-401,0	-404,1	-404,3	-406,0

Förvaltningskostnader

Prognosavvikelsen för förvaltningskostnader är 0,3 mnkr i jämförelse mellan prognosen i april och utfallet. För prognosen i augusti är kostnaderna något högre, med en prognosavvikelse om 0,6 mnkr. Personalkostnaderna är försiktigt prognostiserade och ligger i paritet med budget i april. Vid en jämförelse mellan utfallet och prognosen per april är avvikelsen 1,3 mnkr och vid samma jämförelse med per augusti är avvikelsen 0,5 mnkr. Prognosavvikelsen beror bland annat på att kommunalförbundet har haft vakanta tjänster och sjukskrivningar året ut. För drift och underhåll av biljettmaskiner samt IT och telefoni är prognosavvikelsen per april 0,8 mnkr i jämförelse med utfallet. I augusti prognostiserades för ökade kostnader främst beroende på fler och nya biljettmaskiner samt för produktbytet under augusti med en prognosavvikelse om 0 mnkr.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Personalkostnader	-14,0	-14,5	-15,3	-15,6
Externa kostnader	-3,3	-3,5	-3,4	-3,1
Direktionen	-0,9	-1,0	-1,0	-0,8
Strategisk planering	-0,3	-0,4	-0,3	-0,3
Hållplatsarbete	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3
Marknad	-1,7	-2,1	-1,6	-1,6
Biljettmaskiner (drift och underhåll m m)	-5,6	-5,6	-4,8	-4,5
IT och telefoni	-5,6	-4,8	-4,8	-4,5
Summa	-31,6	-32,2	-31,3	-30,5

¹⁶ Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett index. En prognos för indexuppräknings görs inför året och tas med i budgeten. Indexkorgen består i huvudsak av tre delar; KPI (konsumentprisindex), AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljaindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgen varierar mellan trafikavtalen.

Administration SÄKO

För administration SÄKO redovisas en avvikelse med 1,0 mnkr för årsprognosen i april jämfört med utfallet och en avvikelse om 0,9 mnkr för årsprognosen i augusti.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Personalkostnader	-12,4	-13,0	-13,2	-13,4
Externa kostnader	-0,9	-0,6	-0,6	-0,6
Marknad	-0,2	-0,4	-0,5	-0,4
IT och telefoni	-2,3	-2,8	-2,6	-2,9
Summa	-15,9	-16,8	-16,9	-17,3

Sammanställning medlemsbidrag

Prognosen per sista augusti redovisar medlemsbidrag som uppgår till 392,0 mnkr, vilket är 6,8 mnkr högre än vad som prognostiserades vid första prognosen. Årets utfall för medlemsbidraget uppgick till 382,0 mnkr, vilket innebär en prognosavvikelse med 10,0 mnkr för prognosen i augusti och en avvikelse med 3,2 mnkr i jämförelse med den första prognosen i april.

De största prognosavvikelserna finns under Sundsvalls kommun, Landstinget Västernorrland och Örnsköldsviks kommun. Prognosavvikelsen för Landstinget Västernorrland beror bland annat på att kostnaderna för tågtrafik blev lägre än den prognos som lämnades av Norrtåg AB vid delårsboks slutet. För Sundsvalls kommun och Örnsköldsviks kommun är en av orsakerna svårigheten med att prognostiera de kommunala biljettsubventionerna.

Medlemsbidrag, mnkr	Utfall 2016	Årsprognos aug	Årsprognos april	Budget 2016
Landstinget Västernorrland	194,1	196,0	194,5	185,7
Ånge kommun	10,1	10,1	10,4	11,0
Sundsvalls kommun	45,0	53,8	44,7	101,8
Timrå kommun	16,7	16,5	17,2	17,3
Härnösands kommun	26,5	26,9	26,8	26,3
Kramfors kommun	24,9	24,9	25,9	25,1
Sollefteå kommun	16,6	17,0	16,9	18,1
Örnsköldsviks kommun	48,1	46,7	48,8	63,8
Summa	382,0	392,0	385,2	449,1

Sammanställd redovisning

Bussgods i Västernorrland AB

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län äger 47,1 procent av Bussgods i Västernorrland AB samt innehar ordförandeskapet för bolaget. Övriga aktier är fördelade på åtta busstrafikföretag. Verksamheten bedrivs i egen regi på tre godsterminaler. Bussgods har ett 40-tal in- och utlämningsställen i länet.

Bussgods har under 2016 fortsatt jobbat med att effektivisera transportererna, omförhandla avtal och analysera kostnaderna. Under hela 2016 har Bussgods fortsatt att bygga linjer med egna transportmedel. Tillsammans med Bussgods Västerbotten har man startat en linje Sundsvall – Örnsköldsvik – Umeå, i samband med att linjeförändringar på sträckan.

Under 2016 tog Bussgods bort kontanthantering och införde Swish. Inom Bussgods organisation har det slagit väl ut och personalen känner en trygghet inte behöver hantera kontanter.

Tillsammans med övriga kollektivtrafikmyndigheter i norr, har Kommunalförbundet inlett en process som syftar till att bilda en gemensam bussgodsorganisation under 2017.

Bussgods AB redovisar en förlust om 178 783 kr. Föregående år redovisades en förlust om 97 494 kr.

Samtrans AB

Samtrans är ett helägt dotterbolag som sköter administrativa uppdrag åt Taxi Mitt AB. Uppdraget går ut på att dirigera och fakturera Taxi Mitts kommersiella verksamhet och avräkna entreprenörerna. Bolaget har inga anställda utan köper tjänsten av kommunalförbundet. Samtrans AB redovisar en förlust om 114 630 kr, vilket kan jämföras med föregående år då bolaget redovisade en förlust om 135 483 kr. Under 2016 inleddes processen att likvidera bolaget.

Norrtåg AB

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län 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 och baseras dels på kilometerproduktion i länet och antal personkilometer i länet.

Under augusti 2016 trädde övergången från Botniatåg AB till Tågkompaniet AB i kraft.

Norrtåg AB redovisar ett bättre resultat än budget med 9,8 mnkr. Överskottet har bokförts som en skuld till ägarna för att kunna möta ett eventuellt kommande beslut om minskad statlig finansiering. Den största anledningen till minskad trafik kostnad beror på lägre elpriser och uteblivna höjningar av fordons hyra. Reservfordonens kostnad är lägre dels på grund av lägre hyra men även beroende på att Norrtåg AB inte behövt förhyra extra lok och vagn under 2016, men samtidigt har det varit ökade kostnader för tungt underhåll.

Driftkostnaden för kommunalförbundet har under året varit 33,8 mnkr jämfört med budgeterade driftkostnader om 35,5 mnkr. Utöver årets budgetavvikelse på 1,7 mnkr finns en ackumulerad fordran på 6,8 mnkr och sammantaget är kommunalförbundets fordran på Norrtåg AB 8,5 mnkr.

Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt dotterbolag vars syfte är att administrera och hantera de avtal som är tecknade i bolagets namn. Bolaget är vilande och redovisar en förlust på 4 999 kr. Förlusten kan hänföras till en förseningsavgift angående inkomstdeklaration. Föregående år redovisade bolaget en vinst på 4 kr.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Den totala sjukfrånvaron har ökat från 3,8 procent till 5,7 procent.- Kvinnornas sjuktal har ökat och männens har minskat i förhållande till 2015. Långtidsfrånvaron har minskat något. Grupperna 29 och yngre samt gruppen 30-49 år har ökat. Stressrelaterade diagnoser står för 5,2 procent av den totala långtidsfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2016	2015
Total sjukfrånvaro	5,7	3,8
Långtidsfrånvaro (andel av total frånvaro)	11,1	13,3
Sjukfrånvaro kvinnor	7,7	4,5
Sjukfrånvaro män	2,0	2,5
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	3,3	1,2
Sjukfrånvaro 30-49 år	6,0	2,3
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	6,2	6,4

Samtliga medarbetare erbjöds hälsokontroller/friskprofiler under våren och 28 av 54 medarbetare deltog. Hälsokontrollen/friskprofilen syftar till att synliggöra hur medarbetarna trivs i arbetet med chefer och arbetskamrater, hur man bedömer arbetsmiljön, vad man anser om stress och hur den påverkar och hanteras. Utifrån enkät, genomgång och provtagningar har företagshälsovården sammanställt rapport som presenterats för medarbetarna på personalmöten.

Löne- och medarbetarsamtal

Medarbetarsamtalen färdigställdes under maj månad. Lönekonferens med lönesättande chefer genomfördes den 25 april. Lönerevisionen per 1 april fastställdes den 30 maj. Lönekartläggning genomfördes och redovisades för Vision, Kramfors och Beställningscentralen den 16 september och 7 oktober.

Jämställdhet och mångfald

En god arbetsplats är en attraktiv arbetsplats för alla. Det innebär att likabehandling tillämpas och att alla ska känna sig respekterade. Nolltolerans gäller beträffande diskriminering och annan kränkande särbehandling.

Personal

I juni anordnades en gemensam personaldag innehållande grupparbeten i kommunalförbundets målbilder samt föreläsning i ämnet ”framtidens kollektivtrafik” av Mattias Goldman, Tankesmedjan.

Under våren nominerades kommunalförbundet av medarbetare till Karriärföretagens Sverige Topp 100 mest spännande arbetsgivare i offentlig sektor. 500 organisationer utvärderades utifrån karriär- och utvecklingsmöjligheter, medarbetarengagemang och mycket mer. Resultatet för kommunalförbundet efter undersökningen slutade med 68 procent nöjdhet från medarbetarna.

Kommunalförbundet har medverkat i Arbetsförmedlingens projekt, *Praktik för nyanlända*. Arbetsträning med handledare utfördes under två månader och avslutades med en yrkeskompetensbedömning.

Kompetensutveckling

Utbildning i organisatorisk och social arbetsmiljö utfördes för alla medarbetare av Företagshälsovården Priserva under november och december. Utbildningen *Kundservice som imponerar – Din Tur* genomfördes av alla medarbetare på beställningscentralen och för berörda medarbetare i Kramfors under november och december. Utvärdering om del två i utbildningen ska genomföras under våren 2017.

Policys och handlingsplaner

Ett flertal policys är aktuella för revidering, dessa kommer att arbetas in i en personalpolicy. Arbetet som beräknades slutföras under 2016 har framflyttats till 2017.

Personalhandböckerna som är utformade efter arbetsplatserna ska inarbetas till en gemensam personalhandbok under 2017.

Antal årsarbetare

Under året har viktiga personalrekryteringar genomförts. Tjänsterna trafikchef, it-ansvarig och controller har tillsatts. Två visstidsanställningar har rekryterats, en informatör och projektledare i projektet Hållbara Resor.

Könsfördelning (antal årsarbetare) ¹⁷	Ånge	Kramfors	Ledningsgruppen
Kvinnor*	20	12	3
Män*	8	10	3
Summa	28	22	6

Totalt är 45 tillsvidareanställda i Kommunalförbundet. Av dessa är 30 kvinnor och 15 män. Ledningsgruppen består av totalt sex deltagare varav tre är kvinnor och tre är män.

Pensioner

Pensionskostnaderna för personal uppgick till 1,9 mnkr. Den största posten är den avgiftsbestämda ålderspensionen, som betalas ut för att placeras av den enskilde arbetstagaren. Vi har inga ansvarsförbindelser för pensioner intjänade före 1998.

¹⁷ Antal årsarbetare innefattar antalet anställda oavsett anställningsform vid årets utgång.

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2016	2015	2016	2015
Verksamhetens intäkter	1	142,8	147,1	190,0	194,0
Verksamhetens kostnader	2	-593,9	-576,6	-641,0	-623,6
Jämförelsestörande poster	3	0,3	1,2	0,3	1,2
Avskrivningar	4	-8,1	-8,0	-8,3	-8,2
Verksamhetens nettokostnader		-458,8	-436,4	-459,1	-436,6
Kommunala biljettsubventioner	5	76,8	0,0	76,8	0,0
Medlemsbidrag	6	382,0	436,6	382,0	436,6
Finansiella intäkter		0,0	0,0	0,1	0,1
Finansiella kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0
Jämförelsestörande finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat före extraordinära poster		0,0	0,2	-0,2	0,1
Extraordinära intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat		0,0	0,2	-0,2	0,1

Belopp i mnkr	Budget	Prognos T2
	2016	2016
Verksamhetens intäkter	139,9	130,5
Verksamhetens kostnader	-582,0	-590,1
Jämförelsestörande poster	0,0	0,4
Avskrivningar	-8,0	-8,0
Verksamhetens nettokostnader	-450,1	-467,2
Kommunala biljettsubventioner	1,0	75,2
Medlemsbidrag	449,1	392,0
Finansiella intäkter	0,0	0,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0
Jämförelsestörande finansiella poster	0,0	0,0
Resultat före extraordinära poster	0,0	0,0
Extraordinära intäkter	0,0	0,0
Extraordinära kostnader	0,0	0,0
Årets resultat	0,0	0,0

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2016	2015	2016	2015
Den löpande verksamheten					
Årets resultat		0,0	0,2	-0,2	0,1
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	4	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Avskrivningar	4	8,1	8,0	8,3	8,2
Ökning av avsättningar		0,0	0,0	1,0	0,0
Betald skatt		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		8,1	8,1	9,1	0,0
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar	9	-33,6	-26,9	-35,0	-30,0
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga skulder	10	57,3	91,5	52,2	95,7
Kassaflöden från den löpande verksamheten		31,8	64,6	26,4	73,9
Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar	4	-0,4	-0,2	-0,9	-0,3
Försäljning av inventarier	4	0,0	0,1	0,0	0,1
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-0,4	-0,1	-0,9	-0,2
Amortering		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets kassaflöde		31,3	72,6	25,5	73,7
Likvida medel vid periodens början		110,2	37,5	145,2	67,8
Likvida medel vid periodens slut		141,5	110,2	170,7	145,2

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Materiella anläggningstillgångar					
Mark, byggnader och tekniska anläggningar		0,0	0,0	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	4	8,4	16,0	9,0	16,4
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	7	19,7	19,7	0,0	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	1,0	1,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		19,7	19,7	1,0	1,0
Summa anläggningstillgångar		28,1	35,8	10,1	17,4
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar	8	0,0	0,0	0,9	1,1
Kortfristiga fordringar	9	83,7	50,1	89,4	54,4
Kassa och bank		141,5	110,2	170,7	145,2
Summa omsättningstillgångar		225,2	160,2	261,0	200,7
SUMMA TILLGÅNGAR		253,3	196,0	271,0	218,2
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER					
Eget kapital					
Reservfond		0,0	0,0	0,0	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,1	2,9	3,0
Årets resultat		0,0	0,2	-0,2	0,1
Summa eget kapital		1,3	1,3	2,8	3,1
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	4,6	3,6
Summa avsättningar		0,0	0,0	4,6	3,6
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	0	0,0
Kortfristiga skulder	10	252,0	194,7	264	211,5
Summa skulder		252,0	194,7	263,7	211,5
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		253,3	196,0	271,0	218,2

Noter

Belopp i mnkr		2016	2015	2016	2015
Not 1	Verksamhetens intäkter	142,8	147,8	190,0	194,0
	Biljettintäkter, buss	99,7	99,5	99,7	99,5
	Biljettintäkter, tåg	6,0	5,3	6,0	5,3
	Skolkortsintäkter, buss	27,0	30,3	27,0	29,8
	Resplus	2,7	2,4	2,7	2,4
	Bidrag	3,3	3,0	3,3	3,0
	Övriga intäkter	4,2	6,5	51,3	49,2
Not 2	Verksamhetens kostnader	-593,9	-576,6	-641,0	-623,6
	Trafikkostnader	-544,0	-530,1	-580,2	-566,7
	Personalkostnader inkl direktionen	-29,0	-27,7	-33,2	-32,4
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-9,4	-7,9	-	-
	Konsultkostnader	-1,5	-0,9	-	-
	Lokalkostnader	-1,3	-1,3	-	-
	Övriga kostnader	-8,6	-8,7	-27,6	-24,5
Not 3	Jämförelsestörande poster	0,3	1,2	0,3	1,2
	Viten	0,1	1,1	0,1	1,1
	Premier arbmarknförs FORA	0,3	0,0	0,3	0,0
	Reavinstt vid avyttring anl tillgång	0,0	0,1	0,0	0,1
Not 4	Materiella anläggningstillgångar				
	Ingående anskaffningsvärden	46,8	46,7	48,5	48,3
	Inköp	0,4	0,2	0,9	0,3
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	-0,1	0,0	-0,1
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	47,2	46,8	49,4	48,5
	Ingående avskrivningar	-30,7	-22,7	-32,1	-23,9
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	0,0	0,0
	Avskrivningar	-8,1	-8,0	-8,3	-8,2
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-38,8	-30,7	-40,4	-32,1
	Utgående restvärde enligt plan	8,4	16,1	9,0	16,4
Not 5	Kommunala biljettsubvention	76,8	0,0	76,8	0,0
	Sundsvalls kommun	57,6	0,0	57,6	0,0
	Örnsköldsviks kommun	19,2	0,0	19,2	0,0
Not 6	Medlemsbidrag	382,0	436,6	382,0	436,6
	Landstinget Västernorrland	194,1	178,7	194,1	178,7
	Sundsvalls kommun	45,0	106,2	45,0	106,2
	Örnsköldsviks kommun	48,1	59,4	48,1	59,4
	Härnösands kommun	26,5	25,5	26,5	25,5
	Kramfors kommun	24,9	22,3	24,9	22,3
	Sollefteå kommun	16,6	16,7	16,6	16,7
	Timrå kommun	16,7	17,5	16,7	17,5
	Ånge kommun	10,1	10,3	10,1	10,3

				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2016	2015	2016	2015
Not 7	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvotvärde kr	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde
	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	15	0,0	0,0
	Bussgods i Västernorrland AB	1 413	100	0,1	0,1	0,0	0,0
	Samtrans AB	2 000	1 000	3,1	3,1	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
	Summa			19,7	19,7	1,0	1,0

		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
Belopp i mnkr		2016	2015	2016	2015
Not 8	Kortfristiga placeringar	0,0	0,0	0,9	1,1
	Noterade aktier och andelar, omsättningstillgångar	0,0	0,0	0,9	1,1
Not 9	Kortfristiga fordringar	83,7	50,1	89,4	54,4
	Kundfordringar	69,2	19,3	66,1	20,9
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	4,4	18,9	11,8	20,5
	Övriga kortfristiga fordringar	10,0	11,9	11,5	13,0
Not 10	Kortfristiga skulder	252,0	194,7	263,7	211,5
	Leverantörsskulder	62,8	47,2	62,1	39,2
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	9,5	16,8	30,1	40,5
	Övriga kortfristiga skulder	179,6	130,7	171,5	131,8

Redovisningsprinciper

Kommunalförbundets årsredovisning är upprättad enligt lagen om kommunal redovisning. Kommunalförbundet följer de rekommendationer som lämnats av Rådet för kommunalredovisning och strävar i övrigt efter att följa god redovisningssed.

Anläggningstillgångar

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. Inventarier vars värde understiger ett halvt basbelopp direktavskrivs.

Huvudsakligen tillämpas följande avskrivningstider:

	Antal år
Bussar	5
Inventarier	5
Biljetmaskiner	5
Datorer	3

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.

Jämförelsestörande poster

Som jämförelsestörande poster behandlas intäkter och kostnader som inte utgör den normala verksamheten samt är väsentliga belopp.

Sammanställd redovisning

Omfattning

Den sammanställda redovisningen omfattar Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, dotterföretag i vilket kommunalförbundet direkt eller indirekt äger aktier motsvarande mer än 20 procent av rösterna samt intresseföretag i vilket kommunalförbundet äger aktier motsvarande minst 20 procent men mindre än 50 procent av rösterna.

Redovisningsmetod

Den sammanställda redovisningen har upprättats enligt förvärvsmetoden. Det innebär att förvärvade dotterbolags tillgångar och skulder upptagits till det marknadsvärde som legat till grund för fastställande av köpeskillingen på aktierna. Skillnaden mellan köpeskillingen och de förvärvade bolagens egna kapital redovisas som goodwill. Den sammanställda redovisningens egna kapital omfattar kommunalförbundets egna kapital och den del av dotterbolagens egna kapital som tillkommit efter att dessa bolag förvärvats.

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).

Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

Finansiella kostnader & intäkter

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

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.

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).