

## Årsredovisning



Datum

2016-03-23

Diariernr

16/00025

# Årsredovisning 2015

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län**

**1 januari – 31 december 2015**

*Fastställd av förbundsdirection 2016-03-18*

## Årsredovisning

### Innehåll

|   |    |
|---|----|
| Fem år i sammandrag .....                     | 3  |
| Ordförande och Myndighetschef har ordet ..... | 4  |
| Inledning .....                               | 5  |
| Vårt uppdrag .....                            | 5  |
| Viktiga politiska beslut .....                | 6  |
| Ett händelserikt år .....                     | 7  |
| Förvaltningsberättelse .....                  | 10 |
| Omvärldsanalys .....                          | 10 |
| Vision och mål .....                          | 12 |
| Vision .....                                  | 12 |
| Mål .....                                     | 12 |
| God ekonomisk hushållning .....               | 13 |
| Uppföljning av planerad verksamhet .....      | 25 |
| Ekonomisk analys .....                        | 33 |
| Årets resultat .....                          | 33 |
| Balanskravet .....                            | 33 |
| Verksamhetens nettokostnader .....            | 34 |
| Prognosavvikelse .....                        | 39 |
| Sammanställd redovisning .....                | 41 |
| Medarbetare .....                             | 42 |
| Förväntad utveckling .....                    | 43 |
| Ekonomiska rapporter .....                    | 44 |
| Resultaträkning .....                         | 44 |
| Kassaflödesanalys .....                       | 44 |
| Balansräkning .....                           | 45 |
| Noter .....                                   | 46 |
| Redovisningsprinciper .....                   | 48 |
| Anläggningstillgångar .....                   | 48 |
| Sammanställd redovisning .....                | 48 |
| Leasing .....                                 | 48 |
| Jämförelsestörande poster .....               | 48 |
| Ekonomisk ordlista .....                      | 49 |

## Årsredovisning

## Fem år i sammandrag

| Ekonomisk information (mnkr) | 2015          | 2014          | 2013 <sup>1</sup> | 2012          | 2011          |
|------------------------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>KOSTNADER</b>             |               |               |                   |               |               |
| Allmän kollektivtrafik       |               |               |                   |               |               |
| • landsbygdstrafik           | -228,6        | -228,1        | -233,2            | -233,0        | -226,2        |
| • tätortstrafik              | -163,2        | -134,9        | -107,9            | -95,4         | -80,1         |
| • tågtrafik                  | -31,6         | -30,8         | -35,0             | -33,7         | -21,6         |
| Biljettsystem avskrivningar  | -5,0          | -5,0          | -7,0              | -7,3          | -1,3          |
| Övriga avskrivningar         | -3,0          | -1,7          | -0,1              | -0,2          | -0,2          |
| Förvaltningskostnader        | -29,9         | -34,9         | -27,7             | -26,4         | -25,6         |
| Administration SÄKO          | -14,9         | -14,4         | -14,7             | -13,7         | -15,9         |
| Färdtjänst- och sjukresor    | -107,5        | -111,8        | -108,0            | -105,8        | -104,4        |
| Övriga kostnader             | -0,9          | -0,2          | 0,0               | -0,4          | -0,2          |
| <b>Totala kostnader</b>      | <b>-584,6</b> | <b>-561,8</b> | <b>-533,6</b>     | <b>-515,5</b> | <b>-475,5</b> |

|                                     |               |               |               |               |               |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>INTÄKTER</b>                     |               |               |               |               |               |
| Allmän kollektivtrafik              |               |               |               |               |               |
| • biljettintäkter                   | 100,7         | 92,9          | 105,2         | 96,4          | 106,4         |
| • skolkort                          | 29,8          | 41,2          | 52,8          | 57,4          | 53,1          |
| Övriga intäkter                     | 17,8          | 9,9           | 25,5          | 28,4          | 24,4          |
| <b>Totala intäkter</b>              | <b>148,2</b>  | <b>142,6</b>  | <b>132,4</b>  | <b>125,0</b>  | <b>135,1</b>  |
| <b>Verksamhetens nettokostnader</b> | <b>-436,4</b> | <b>-417,8</b> | <b>-401,2</b> | <b>-390,5</b> | <b>-340,4</b> |
| <b>Medlemsbidrag</b>                | <b>436,6</b>  | <b>418,9</b>  | <b>401,2</b>  | <b>387,7</b>  | <b>326,8</b>  |

| Produktionsinformation          | 2015         | 2014          | 2013          | 2012          | 2011          |
|---------------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Nettokostnad <sup>3</sup> kr/km |              |               |               |               |               |
| • landsbygdstrafik              | 18,24        | -16,22        | -14,49        | -14,93        | -14,05        |
| • tätortstrafik                 | 21,26        | -21,32        | -19,30        | -18,24        | -11,16        |
| <b>Total nettokostnad/km</b>    | <b>-19,8</b> | <b>-18,06</b> | <b>-16,13</b> | <b>-16,00</b> | <b>-12,09</b> |
| Förändring i %                  | 9,9          | 12,0          | 0,8           | 13,4          | 10,2          |

| PRODUKTIONSKILOMETER (exkl sjukresor och färdtjänst) | 2015              | 2014              | 2013              | 2012              | 2011              |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Landsbygdstrafik                                     | 8 514 078         | 8 370 063         | 8 970 895         | 9 117 563         | 8 311 573         |
| Tätortstrafik  | 4 655 796         | 4 547 322         | 4 626 123         | 4 380 610         | 5 752 970         |
| <b>Totalt produktionskilometer</b>                   | <b>13 169 874</b> | <b>12 917 385</b> | <b>13 597 018</b> | <b>13 498 173</b> | <b>14 064 543</b> |

| Skattesubventioneringsgrad        | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
|-----------------------------------|------|------|------|------|------|
| Skattesubvention <sup>4</sup> (%) | 80,2 | 80,4 | 80,4 | 85,3 | 79,0 |
| Sundsvalls tätort                 | 61,0 | -    | -    | -    | -    |

<sup>1</sup> Fördelningen av intäkter och kostnader presenteras i år något annorlunda än i *Årsredovisning 2013* för att få bättre jämförbarhet mellan åren.

<sup>2</sup> Fördelningen av intäkter och kostnader presenteras i år något annorlunda än i *Årsredovisning 2013* för att få bättre jämförbarhet mellan åren.

<sup>3</sup> Nettokostnaden/km beräknas som trafik kostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer.

<sup>4</sup> Skattesubvention beräknas som trafik kostnaden minus biljettintäkterna plus intäkter skolkort genom trafik kostnaderna.

## Årsredovisning

### Ordförande och myndighetschef har ordet

2015 har präglats av såväl politiska som organisatoriska förändringar. Kommunalförbundets direktion fick en ny majoritet och myndigheten en ny ledning.

Ett av förbundsdirektionens första beslut blev att anta ett nytt produktutbud för kollektivtrafiken i Västernorrland, ett produktutbud som också låg till grund för upphandlingen av Norrtåg. Stort fokus för direktionen under året har varit att tolka och efterleva intentionerna i de grunddokument som reglerar kommunalförbundets styrning och finansiering.

Efter en arbetsmiljökartläggning och dialog med medarbetarna har myndigheten omorganiserats och idag finns under myndighetschefen fem enheter: administration, ekonomi, personal, trafik och utveckling. Fyra chefer har rekryterats under året: myndighetschef, administrativ chef, ekonomichef och trafikchef.

Årets ekonomiska avvikelse beror dels på effekten av nya villkor för användandet av skolkortet, där resandet begränsats till två resor/skoldag och priset på skolkortet har reducerats. Den andra orsaken till den ekonomiska avvikelsen är en felaktigt bedömd intäktsnivå för tätortstrafiken. Felaktigheten härrör från prognosarbetet under 2014.

Samverkan mellan de fyra nordliga länens kollektivtrafikmyndigheter är en viktig förutsättning för resurseffektiv planering och förenklat kollektivt resande i hela Norrland. Det gemensamma arbetet har fördjupats under året genom att chefer och politiker har mötts för att diskutera gemensamma utmaningar och möjligheter.

Vi har genomfört en länsövergripande upphandling av särskild kollektivtrafik. Den nya trafiken har till stora delar fungerat bra trots en del uppstartsproblem i Sollefteå och Timrå. Länet har bland annat fått två nya sjukreselinjer från Veda och Söråker till Sundsvalls sjukhus.

Kraven i senaste upphandlingen av linjelagd persontrafik har medfört att vi når uppsatta miljömål och att samtliga fordon är enhetligt profilerade med vårt varumärke Din Tur. Vi har utvecklat formerna för uppföljning av ingångna trafikavtal.

Antalet resor har minskat under året. Främsta orsaken till minskat resande är förändrade regler för skolkort, som begränsar antalet resor för elever till endast två resor per dag.

Tågtrafiken inom Norrtåg har haft en positiv resandeutveckling. De tidigare årens tekniska problem har bemästrats bland annat genom en bättre underhållsorganisation. Upphandling av ny tågoperatör från augusti 2016 har genomförts.

Vårt första år i myndighetens ledning har präglats av kvalitetssäkring främst då det gäller myndighetens planeringsprocess samt ekonomi- och ägarstyrning. Det är med tillförsikt vi lägger det gångna året till handlingarna och blickar fram emot 2016. Framförallt kommer den politiska riktningen att fastställas genom ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram. Kollektivtrafik är en förutsättning för möjliggörandet av en hållbar regional utveckling vilket är i fokus för kommande programperiod.

Vi riktar ett varmt tack till alla medarbetare vars arbete är en förutsättning för utveckling av kommunalförbundet.

Lars-Olof Olsson

Ordförande

Camilla Fahlander

Myndighetschef

## Årsredovisning

### Inledning

#### Vårt uppdrag

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län ansvarar för den regionala kollektivtrafiken genom fastställande av ett regionalt trafikförsörjningsprogram. I trafikförsörjningsprogrammet framgår våra övergripande mål samt verksamhets- och finansiella mål för den regionala kollektivtrafiken<sup>5</sup> i länet, både den samhällsfinansierade och den kommersiella.

Utöver ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska vi:

1. Verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.
2. Verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.
3. Fatta beslut om allmän trafikplikt för det trafikutbud och den service som Kollektivtrafikmyndigheten vill garantera resenärerna genom trafikupphandling.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bildades 2012 och består av länets sju kommuner samt Landstinget Västernorrland.

Förbundsdirektionen består av 22 ledamöter som utses av respektive medlems fullmäktige. Förbundsdirektionen utser inom sig ett arbetsutskott bestående av sju ledamöter. Ledamöterna representerar Kollektivtrafikmyndigheten när de sammanträder.

I dialog med förbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser för ledningen av myndigheten, varefter förbundsdirektionen beslutar om ekonomiska medel utifrån fastställt behov.

Den samhällsfinansierade kollektivtrafiken i länet upphandlas under varumärkena Din Tur och Norrtåg AB. Din Tur är det varumärke som busstrafiken och den särskilda kollektivtrafiken (SÄKO) körs under och som vi själva upphandlar. Tågtrafiken upphandlas av bolaget Norrtåg AB som ägs gemensamt av de fyra nordligaste kollektivtrafikmyndigheterna. Utöver den upphandlade trafiken bedrivs även kommersiell buss- och tågtrafik.

I våra relationer med resenärerna, allmänhet och massmedia använder vi oss av varunamnet Din Tur. I formella sammanhang med andra myndigheter använder vi vårt juridiska namn Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

---

<sup>5</sup> 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 som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

## Årsredovisning

### **Viktiga politiska beslut**

Förbundsdirektionen har under året bland annat beslutat att:

- välja presidium
- utse arbetsutskott
- anställa myndighetschef
- revidera ägardirektiv för Norrtåg AB
- revidera konsortialavtal Norrtåg AB
- revidera bolagsordning Norrtåg AB
- anta gemensamma taxor, prissättnings- och produktstrategi
- anta prisjustering Norrlandstaxan
- anta reviderad handlingsplan för prissättning och produkter
- anta inriktningsbeslut angående införande och prissättning av ett busskort i tätortstrafiken samt prissättning av mobilbiljetter
- utarbeta ny förbundsordning, samarbetsavtal och reglemente för förbundsdirektionen
- anta reviderat Trafikförsörjningsprogram *Framtidens Kollektivtrafik 2020*
- utarbeta nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram med inriktning 2030
- införa ett zonbaserat kommunkort i produktutbudet
- anta trafikpliktstillstånd område Höga Kusten
- anta alkohol- och drogpolicy
- anta policy för internkontroll
- anta reviderad resepolicy
- anta bolagspolicy

## Årsredovisning

### Ett händelserikt år

#### Den särskilda kollektivtrafiken

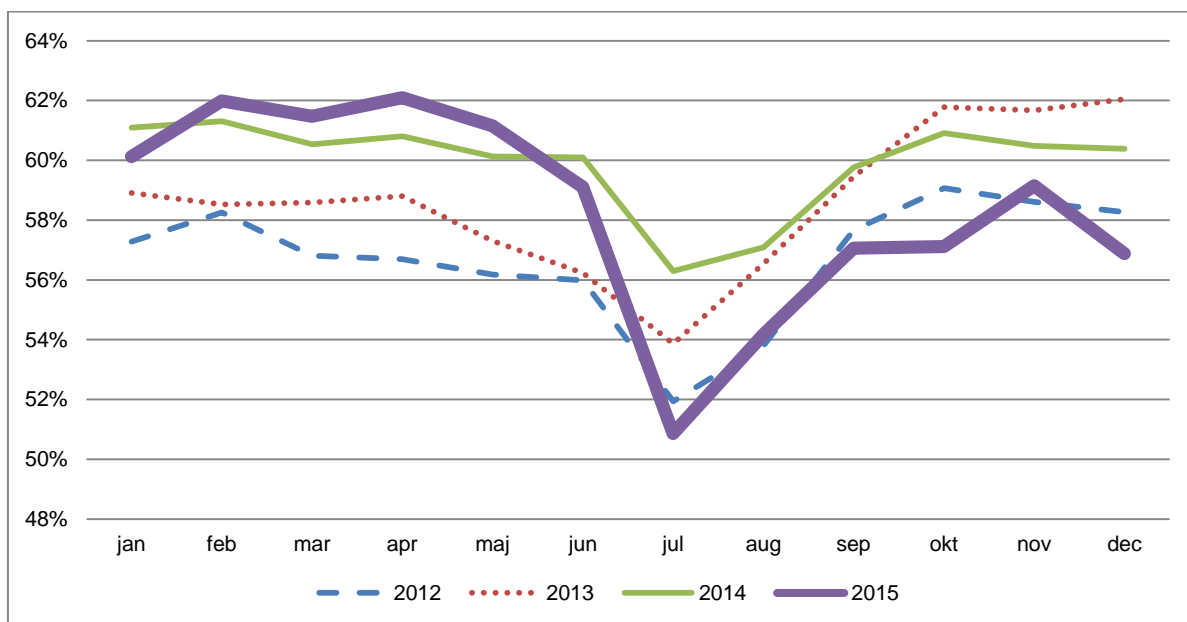
Upphandling av SÄKO<sup>6</sup> överklagades under hösten 2014. På grund av detta beslutade vi att göra om upphandlingen med konsekvensen att senarelägga trafikstarten till november 2015. För att täcka trafikbehovet genomfördes en direktupphandling för trafiken mellan juni och oktober. Det har inneburit att högre kostnader för SÄKO än budgeterat.

#### Samordningen av SÄKO-trafikens utveckling

En samordnad resa är när flera resenärer åker i samma fordon, det kan vara hela sträckan eller en del av sträckan. Landstinget står för kostnaden för sjukresor och kommunen för övriga resor. När resorna samordnas delas kostnaden mellan parterna.

Sundsvalls kommun har själva upphandlat färdtjänstresorna, en förändring som trädde i kraft från och med 14 juni 2015. I och med detta samordnas inte färdtjänstresorna i Sundsvall med andra resor. Det betyder att antalet samordnade resor minskar och kostnaden för landstinget och Timrå kommun ökar, då Sundsvalls färdtjänst är en stor del av alla resor.

Beställningscentralen har under åren jobbat kontinuerligt med att öka samordningen. Diagrammet nedan visar att från och med juli 2015 sjunker antalet samordnade resor.



#### Upphandling av regional tågtrafik med ett gemensamt produktutbud

Under 2015 genomfördes upphandling av regional tågtrafik. Norrtåg AB fick av ägarna i uppdrag att upphandla med oförändrad trafikvolym enligt 2015 års nivå. Ett tjänstekoncessionsavtal<sup>7</sup> tecknades med Tågkompaniet AB.

De fyra nordligaste kollektivtrafikmyndigheterna beslutade att införa ett gemensamt och länsöverskridande produktutbud som träder i kraft i och med trafikstarten i augusti 2016.

<sup>6</sup> SÄKO = Särskild kollektivtrafik omfattas av bland annat färdtjänst, sjukresor och anropsstyrd trafik.

<sup>7</sup> Tjänstekoncessionsavtal innebär att merparten av intäkterna och kostnaderna samt eventuella risker tillfaller trafikföretaget.

## Årsredovisning

### Sporten bidrog till mer kollektivtrafik

Under sommaren stod Sundsvalls kommun värd för SM-veckan. Ett stort antal människor besökte Sundsvall och behovet av kollektivtrafik ökade. Detta innebar att vägar inom tätorten stängdes av och framkomligheten begränsades. Förstärkningsbehovet av kollektivtrafik ökade med det stora antalet tillfälligt besökande människor i Sundsvall.

### Linje 1 utmanades av många vägombyggnader

Under sommaren och hösten 2015 stängdes Bergsåkersbron i Sundsvall av, vilket innebar omdirigering av kollektivtrafiken med förseningar som följd och ett behov av utökad produktion av trafiken för att minimera förseningar. Beslut om avstängning fattades efter att sommar- och hösttidtabellerna var planerade.

### Många nya invånare till Västernorrland

Nyanlända personer på Migrationsverkets boenden i länet saknar den första tiden, innan de har blivit registrerade, ett giltigt reskort för att åka med Din Tur. Det innebär svårigheter för de nyanlända att resa till och från sitt boende och en tungrodd administration med förmedling av enkelbiljetter. Vi har inlett en dialog med Migrationsverkets ledning i länet om möjliga modeller för att underlätta resande. Migrationsverket utvärderar för närvarande det avtal för resande de har tecknat med regionala kollektivtrafikmyndigheten i Kalmar. Innan utvärderingen är klar tecknar Migrationsverket inga nya avtal.

### Utredning av administrativa kostnader

Under hösten genomfördes en utredning om de administrativa kostnadernas utveckling under åren 2010-2014. Utredningen redovisades för förbundsdirektionen på sammanträdet i december.

Då kommunalförbundets bildades fattades ett antal politiska beslut som inneburit en kostnadsökning med 62 procent från 2010. Exempelvis uppstartskostnader för ett nytt trafikavtal och kostnader för omfattande IT-utveckling.

Personalkostnaderna har ökat med tre procent och antalet anställda har varit konstant under perioden.

### Realtidssystem

Realtidssystemet är upphandlat av Sundsvalls kommun på uppdrag av Västernorrlands läns Trafik AB då Sundsvalls kommun erhållit bidrag. Swarco Mizar AB vann upphandlingen och avtal mellan Sundsvalls kommun och leverantör tecknades i slutet av 2011.

Realtidssystemet bygger på kommunikation med biljettmaskinsystemet. Under upphandlingsförfarandet påbörjades en uppdragdering av tidigare biljettmaskinsystem. Leverantören CPT köptes upp av FARA under 2010 i och med att CPT gick i konkurs. Uppgraderingen innebar en del tekniska förändringar.

I samband med uppgraderingen av biljettmaskinsystemet, prioriterades framtagandet av realtidssystemet ner till förmån för att få det nya biljettmaskinsystemet att fungera.

Tester i realtidsmiljö har genomförts vid tre tillfällen; två i Sundsvall och ett i Kramfors. Ett planerat test i november 2015 ställdes in på grund av materialfaktorer mellan Swarco och FARA. Införandet har flyttats fram till 2016.

### Påbörjade externt finansierade projekt

#### Hållbara resor

Under året beviljades Landstinget Västernorrland medel för samverkansprojektet *Hållbara resor*. Projektets huvudmålsättning är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel och fokus ligger på tjänste- och arbetsresor inom projektetmedlemmarnas organisationer. Vårt bidrag i projektet innebär



## Årsredovisning

att vi ska utveckla ett koncept för att jobba med företagsrådgivning på lång sikt. Vi ska även utveckla produkten företagskort.

### **Funktionella mittstråket**

Länsstyrelsen Västernorrland lämnade under 2015 en ansökan för Funktionella mittstråket, ett samverkansprojekt som leds av Länsstyrelsen i Västernorrland. Projektets syfte är att stärka infrastrukturen utmed Mittstråket. Vi är inte en del av projektet men berörs då det handlar om många förbättringar som gynnar kollektivtrafiken. Bland annat ska det genomföras en stationsutredning och prioritering av stationerna utmed Mittbanan.

## Årsredovisning

# Förvaltningsberättelse

## Omvärldsanalys

Trafikverkets prognos visar på att transportbehovet beräknas öka betydligt fram till 2029. Behovet kommer att vara som störst i storstadsregionerna och bilen kommer fortsatt att dominera persontransporterna. 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 ligger främst i att storstäderna har hög andel högutbildade och många arbetstillfällen medan mindre kommuner upplever det motsatta. Trängseln i de större städerna ökar och bidrar till försämrad miljö.

*Sverigeförhandlingen* inleddes under 2015. Det är en förhandling om medfinansiering där kommuner, regioner, städer och näringsliv kan vara med och påverka. Fokus ligger på hur det skapas mest nytta för de olika infrastrukturprojekt som ingår i förhandlingen. Exempelvis ökat bostadsbyggande och bättre arbetsmarknad. Fokus ligger på en höghastighetsjärnväg mellan Sveriges tre största städer. Även järnvägssträckningar i Norrland diskuteras, bland annat sträckan Härnösand – Sundsvall – Gävle.

I regeringens proposition, *En sammanhållen svensk klimat- och energipolitik – Klimat*, redogörs för den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Samt visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta ska ses som ett steg på vägen mot visionen för 2050. Utgångspunkten bör vara att hållbara förnybara drivmedel och el behöver öka sina andelar i transportsektorn, samtidigt som fordonseffektiviteten bör förbättras och utsläppen av växthusgaser minska<sup>8</sup>.

Förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik ser olika ut i hela landet. Givetvis finns det ett starkare underlag för kollektivtrafik i storstadsregionerna, med betydligt större befolkningstäthet än i Västernorrland. Det medför att 84 procent av all kollektivtrafik bedrivs i just storstadsregionerna. Däremot är den kraftiga kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken gemensam för hela Sverige. Kostnadsökningen beror främst på ökade personalkostnader och höjda fordons- och bränslepriser samt satsningen på tågtrafik i hela Sverige. Busstrafiken är betydligt billigare än tågtrafiken men skapar på många håll bättre tillgänglighet. Västernorrland är ett av länen i Sverige med högst skattesubvention för kollektivtrafik.

Västernorrland har en positiv befolkningsutveckling, medan den tidigare under lång tid varit nedåtgående. Födelsenettet är fortsatt negativt och befolkningsutvecklingen beror i huvudsak på ökat antal nyanlända och asylsökande.

---

<sup>8</sup> <http://www.regeringen.se/rattsdokument/kommittedirektiv/2012/07/dir.-201278/>

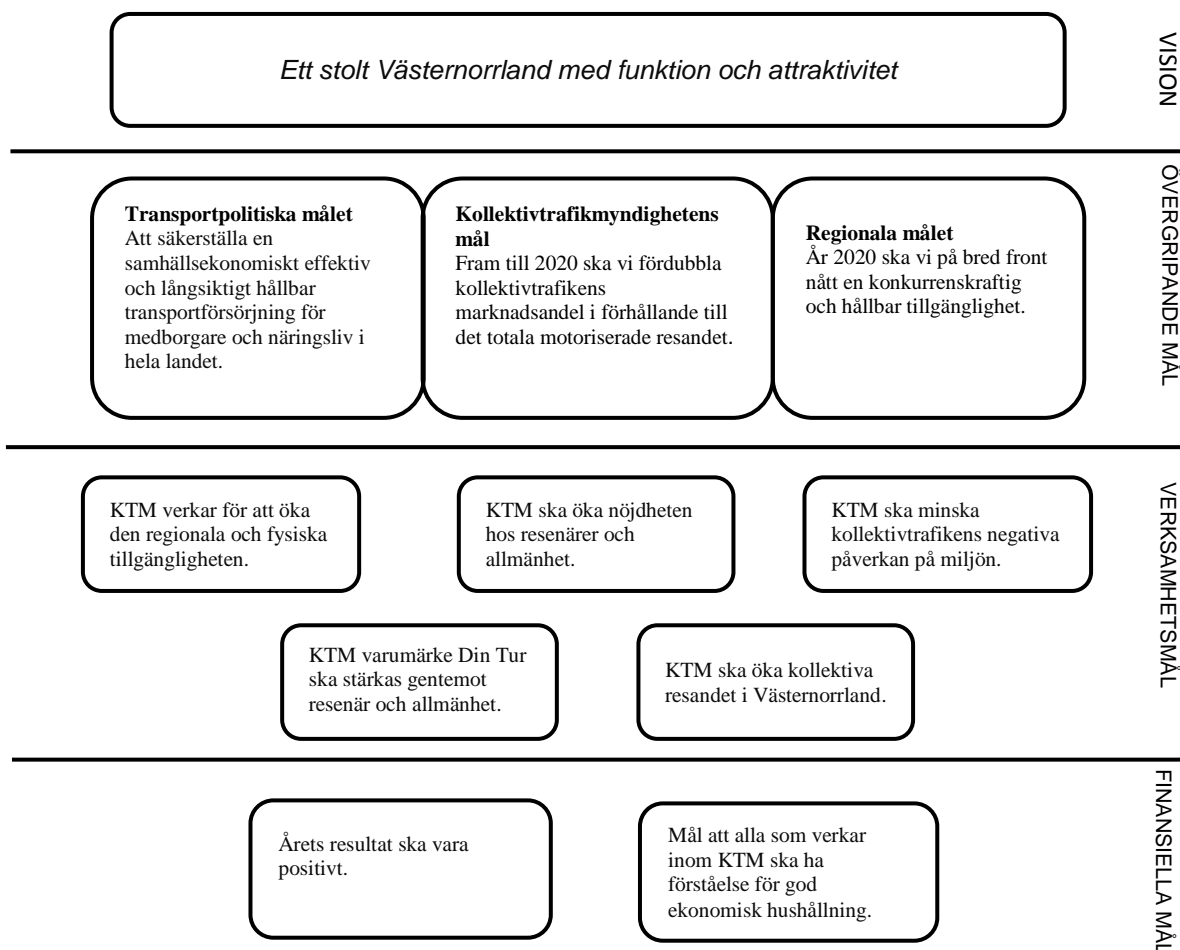
## Årsredovisning

I Västernorrland pågår en utveckling mot ökade subventioner av biljettpriser i kollektivtrafiken. I Härnösand, Sundsvall och Örnsköldsvik finns planer på att införa starkt rabatterade produkter eller helt avgiftsfritt resande. Detta kommer sannolikt att öka resandet men också skattesubventionsgraden för kollektivtrafiken. Sundsvall har under flera år subventionerat priset för pensionärer. Detta har inneburit ett ökat resande, men genom att denna målgrupp inte är i behov av resande under peak-tider har det inte funnits behov av ytterligare fordon eller förstärkning. Att subventionera skolungdomar och de som befinner sig i arbetslivet kommer sannolikt innebära ett ökat behov av trafik under peak-tider då fordon inte finns tillgängliga. Vi bedömer att trafikkostnaderna kommer att öka framöver samtidigt som intäkterna minskar.

| Trafikområde | Trafikering                                       | Skattesubvention |      |
|--------------|---|------------------|------|
|              |   | 2015             | 2014 |
| O2           | Höga Kusten                                       | 88 %             | 90 % |
| O3           | Sollefteå tätort                                  | 78 %             | 79 % |
| O45          | Sollefteå landsbygd                               | 85 %             | 87 % |
| O6           | Örnsköldsviks tätort                              | 74 %             | 72 % |
| O7           | Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö     | 84 %             | 86 % |
| O8           | Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn     | 83 %             | 84 % |
| O9           | Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen           | 87 %             | 86 % |
| O10          | Härnösands tätort                                 | 79 %             | 77 % |
| O1415        | Sundsvalls tätort                                 | 61 %             | -    |
| O16          | Sundsvall – Holm och Liden                        | 91 %             | 92 % |
| O1721        | Njurunda – Sundsvall - Timrå                      | 75 %             | -    |
| O18          | Sundsvall - Matfors                               | 83 %             | 84 % |
| O20          | Sollefteå – Kramfors - Härnösand                  | 81 %             | 81 % |
| O22          | Härnösand landsbygd                               | 96 %             | 95 % |
| O23          | Ånge landsbygd                                    | 86 %             | 89 % |
| S3           | Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå - Östersund | 70 %             | 71 % |
| S4           | Linje 331 Sollefteå - Sundsvall                   | 79 %             | 64 % |
| S5           | Linje 201 Härnösand – Timrå - Sundsvall           | 48 %             | -    |
| Tågtrafik    | Mittbanan och Botniabanan                         | 88 %             | 90 % |

## Årsredovisning

### Vision och mål



### Vision

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län jobbar för den regionalt gemensamma vision som alla medlemmar ställt sig bakom genom den regionala utvecklingsstrategin: *Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet.*

### Mål

Våra tre övergripande mål är:

- *Transportpolitiska målet* - att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet
- *Regionala målet* – att vi år 2020 på bred front ska ha nått en konkurrenskraftig och hållbar tillgänglighet
- *Fördubblingsmålet* – att vi fram till 2020 ska fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det totala motoriserade resandet 2006, som då uppgick till åtta procent

Målsättningarna är nedbrutna i sju målområden med indikatorer som stöd för måluppföljning.

## Årsredovisning

### 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 två finansiella 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 beslutades i och med att *Budgetskrivelse 2015* antogs av förbundsdirektionen.

#### Riktlinjer för god ekonomisk hushållning

1. I samband med att myndigheten bereder budget ska analys genomföras av vilka faktorer som kan komma att påverka myndighetens verksamhet och ekonomi på kort och längre sikt. Dessa faktorerers betydelse och påverkansbarhet ska värderas för att skapa handlingsberedskap och främja möjligheter att erhålla god kollektivtrafikförsörjning för vardagsresande.
2. Myndighetens budget ska innehålla finansiella mål och mål för verksamheten som är av betydelse för god ekonomisk hushållning.
3. God ekonomisk hushållning innebär att såväl myndighetens finansiella som verksamhetsmässiga mål uppnås, att verksamheten bedrivs långsiktigt, ändamålsenligt och effektivt och att ekonomiska aktiviteter sker i enlighet med lagar, regler och etablerade normer.
4. Medlemsdialogen inför kommande år ska resultera i undertecknade samverkansöverenskommelser. Överenskommelserna ska beskriva vilken verksamhet som ska bedrivas och hur den ska finansieras.
5. Alla ärenden som föreläggs direktionen för beslut ska anvisa hur ärendet ska finansieras.

#### Metod

Målen ska 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.

#### Definition

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

#### Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

Utifrån riktlinjer för god ekonomisk hushållning har måluppfyllnaden analyserats. Vi kan konstatera att medlemsdialogerna inte har resulterat i undertecknade samverkansöverenskommelser. I följande tabeller presenteras måluppfyllnad för respektive målområde baserat på en samlad bedömning av indikatorernas resultat, samt genomförda aktiviteter.

## Årsredovisning

Vår bedömning är att vi i stora delar inte uppfyller en god ekonomisk hushållning. Båda de finansiella målen uppfylls men målet om ett positivt resultat uppfylls med vissa brister, då budgetavvikelsen uppgår till 15,7 mnkr. Största orsaken till avvikelsen kan förklaras av att helårseffekten av förändringen för intäkter skolkort inte finns med i budget. En ytterligare orsak till avvikelsen är att intäktsnivån för tätortstrafiken var för högt budgeterad. Budgetavvikelsen för skolkorten och biljettintäkter för tätortstrafik identifierades under vårens budgetdialoger med medlemmarna och togs i beaktande vid följande prognosarbete under året. En förutsättning för en ekonomi i balans är en god budgetföljsamhet.

Målet att *Kollektivtrafikmyndigheten ska öka det kollektiva resandet i Västernorrland*, som utgår från fördubblingsmålet, väger tungt i bedömningen om kommunalförbundet har en god ekonomisk hushållning. Det målet uppfylls inte, då resandeutvecklingen är nedåtgående. Vi måste vidta åtgärder för en ökande resandeutveckling och icke skattesubventionerad intäktsutveckling. För god måluppfyllnad behöver vi även vidta åtgärder för att stärka varumärket Din Tur samt att öka nöjdheten bland resenärerna och allmänheten. Med vissa brister avseende information till resenär, uppfylls målet för ökad regional och fysisk tillgänglighet. Vi har genomfört en rad tillgänglighetsförbättringar, framförallt i landsbygdstrafiken och Sundsvalls tätort. Ytterligare en åtgärd är att tydliggöra att vi har en kundservice som har dygnet-runt-öppet och erbjuder utskick av turlistor efter beställning.



## Årsredovisning

### Kollektivtrafikmyndigheten verkar för att öka den regionala och fysiska tillgängligheten

#### Måluppfyllnad



#### Analys

Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls, men vi identifierar brister avseende information till resenär.

Vi har genomfört en rad tillgänglighetsförbättringar framförallt i landsbygdstrafiken och Sundsvalls tätort. Trots många vägarbeten i Sundsvall, främst på linje 1 med stora påfrestningar för resenärerna, har vi lyckats bibehålla en fungerande trafik.

Den tryckta turlistan avvecklades i och med turlisteskitet i december 2014. Den upplevda kundnöjdheten har försämrats. Det kan härledas till avvecklingen av den tryckta turlistan samt trafikstörningar på linje 1 på grund av vägarbeten utmed linjen. Vi behöver ytterligare tydliggöra att vi har en kundservice som har dygnet-runt-öppet och erbjuder utskick av turlistor efter beställning.

Inventering som genomförts under våren visar att det finns brister i hållplatsinformationen. Arbetet med bristande information vid hållplatser pågår genom framtagande av samverkansavtalen mellan kommunerna, trafikföretag och kommunalförbundet. I samverkansavtalen tydliggörs bland annat roller och ansvar för drift och underhåll av bytespunkter.

Målvärdena förutsätter att realtidssystemet är infört vilket inte har skett under 2015 som planerat, då vi har haft problem med leveranser från systemleverantören FARA.

Kopplingen mellan buss och tåg har tillgängliggjorts i Timrå genom förbättrad information i Resrobot.

SJ:s förändring, med flytt av startpunkt från Härnösand till Sundsvall för tidigt morgontåg, har inneburit en restidsförbättring mellan Sundsvall och Stockholm. För att minimera den negativa effekten för resande från Härnösand genomfördes en omläggning av busstrafiken som möjliggör anslutning till tidigt morgontåg. Förändringen innebär förbättrade regionala pendlingsmöjligheter.

Ett utvecklat intranät har inneburit bättre informationstillgänglighet för kundservice och därmed förbättrad information till resenären.

| Indikatorer  | Målvärde 2015 | Utfall 2015 | Utfall 2014 | Utfall 2013 |
|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Kundnöjdhet för planerad information (%)</b><br><i>Resenärer</i>  | 45            | 35          | 39          | 37          |
| <b>Kundnöjdhet för oplanerad information (%)</b><br><i>Resenärer</i> | 23            | 17          | 20          | 21          |
| <b>Åtgärder för restidsförbättringar</b> (antal nya)                 | 3             | 9           | -           | -           |
| <b>Åtgärder för tillgänglighetsförbättringar</b> (antal nya)         | 10            | 10          | 8           | -           |

#### Aktiviteter

Hållplatsinformation har delvis inventerats.

Linje 10 har setts över för att anpassas för arbetspendling, skolpendling och om möjligt gentemot tågtrafik i Härnösand och Örnsköldsvik.

Ny tur mellan Ullånger – Docksta – Ullånger för arbetspendling från

## Årsredovisning

---

### Kramfors.

---

Linjeomläggning av Timrå och Njurundatrafiken. Linjen trafikerar ej längre nedre Bredsand eller Björneborgsgatan. Syftet är att förbättra utbud och restider till och från Njurunda och Timrå.

---

Förlängning av en tur på linje 90 till Sollefteå sjukhus med syfte att förbättra arbetspendlingen.

---

Sträckningen på linje 4 i Sundsvall har förlängts till och från Bredsand under vardagar.

---

Körtiden på linje 5 i Sundsvall har utökats och ett ytterligare fordon har satts i trafik. Syftet är att förbättra tidtabellens kvalitet.

---

Ny sträckning i Birsta i syfte att förbättra tillgängligheten till och från området.

---

Sträckningen på linje 201 i Härnösand har förändrats så att linjen går samma väg både ut och in ur centrum.

---

Förbättrat funktionerna på webben så att resenären kan se sin resehistorik.

---

Ny linje 220 i Kramfors med start i april. Försöket kommer fortsätta under 2016.

---

Genom att införa digitala turlistor har kvaliteten på informationen förbättrats.

---

Förbättrad koppling mellan hållplatserna Timrå Skogsvägen, Timrå E4 och Timrå station i Resrobot.

---

Kvaliteten i trafikdatabasen avseende hållplatser har förbättrats utifrån genomförd hållplatsinventering.

---

Ny anslutning med linje 201 från Härnösand till det tidiga morgontåget från Sundsvall mot Stockholm.

---

Förändrad turtäthet i Härnösands tätort från 40 till 45 minuters trafik från december 2015. Åtgärden medför bättre tidshållning och minskar därmed störningarna i trafiken, till exempel vid byten.

---



## Årsredovisning

### Kollektivtrafikmyndighetens varumärke Din Tur ska stärkas gentemot resenärer och allmänheten

#### Måluppfyllnad



#### Analys

Baserat på resultatet i Kolbars mätning bedömer vi att målet inte uppfylls. Trots att vi genomfört många aktiviteter som bidrar till att stärka varumärket Din Tur når vi inte målet.

Kunskapen om vem som ansvarar för kollektivtrafiken har kontinuerligt ökat under året. Vi bedömer att ökningen beror på bussarna och SÄKO-fordonens tydliga profilering samt att medieexponeringen varit relativt hög under perioden.

Beslut om kollektivtrafikfrågor har beslutats på medlemsnivå istället för hos direktionen, vilket försämrar kunskapen om vem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet.

Uttalanden i länets media avseende kollektivtrafik har gjorts av enskilda medlemmar utan hänvisning till Din Tur, vilket minskar varumärkets genomslagskraft.

Under året har marknads- och kommunikationsresurserna minskat jämfört med 2014 vilket inneburit att vissa planerade marknadsinsatser inte genomförts. Målvärdet justerades inte i samband med att resurserna minskade i Budget 2015.

| Indikatorer  | Målvärde 2015 | Utfall 2015 | Utfall 2014 | Utfall 2013 |
|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Kunskap om vem som ansvarar för kollektivtrafiken (%)</b> | 55            | 48          | 41          | 47          |

#### Aktiviteter

Uppföljningsmöten med Nobina och Mittbuss där varumärke och marknadsstrategi diskuterats.

Direktionens ledamöter har fått utbildning och information om kollektivtrafikmyndighetens kommunikationsstrategi och varumärke.

Vi har i samverkansgruppen informerat om vikten av att kollektivtrafikfrågor kanaliseras genom kollektivtrafikmyndigheten.

Hållplatsarbeten genom aktuell tidtabellinformation och allmänt underhåll.

Din Tur sponsrade Höga Kusten-maraton för att synliggöra varumärket.

Genomfört *Bussens dag* i länet. Trafikföretagen möter resenärerna, tar in synpunkter och berättar om kollektivtrafiken i Västernorrland.

SÄKO-trafiken har utformats med enhetlig profilering vid trafikstart.

Frukost serverades till resande på linje 201 för att visa uppskattning gentemot resenärerna.

Deltog på Sollefteå företagsmässa och Öviksmässan för att marknadsföra företagskortet.

Vi har genomfört Testresenärskampanj på olika linjer, däribland linje 90.

Namntävling arrangerades för att döpa elbussarna i Sollefteå och Härnösand samtidigt som Din Tur informerade om kollektivtrafiken.

Anskaffning av eventkläder för tydlig profilering och avsändare vid aktiviteter.

## Årsredovisning

### Kollektivtrafikmyndigheten ska öka nöjdheten över kollektivtrafiken hos resenärer och allmänheten

#### Måluppfyllnad



#### Analys

Vi bedömer att målet inte är uppfyllt baserat på indikatorernas utfall i relation till målvärdet och dess utveckling. De genomförda aktiviteterna bedömer vi inte tillräckliga för att anse målet som uppfyllt.

Sammanfattande nöjdhet är högre bland våra resenärer än vad den är bland allmänheten. Att resenärerna är mer nöjda än allmänheten beror på den bild som syns av oss i media. Den påverkar allmänhetens syn på oss negativt i förhållande till resenärens uppfattning. För att förbättra allmänhetens uppfattning om kollektivtrafiken måste vi vara proaktiva och öka vår mediala närvaro med Din Tur och Kollektivtrafikmyndigheten som tydlig avsändare.

Lojaliteten och nöjdheten påverkas negativt av resenärernas upplevelse av förseningar. Vi bedömer även att tillfälliga trafikomläggningar påverkar resenärens nöjdhet negativt. Under året har omfattande vägarbeten pågått i Sundsvalls tätort vilket orsakat trafikförseningar. I samband med omläggningen av trafiken för avstängning av Bergsåkersbron har få synpunkter inkommit, vilket tyder på relevant och tillräcklig information till resenärerna.

Vi bedömer att digitaliseringen av turlistor har påverkat allmänhetens attityd gentemot kollektivtrafiken positivt, då turlistorna alltid är aktuella.

Vi har ännu inte tecknat samverkansavtal mellan kommun och trafikföretag vilket kan påverka tydlighet mellan beställare och utförare negativt. Samverkansavtalet syftar till att förbättra kvaliteten på information, trafik och infrastruktur genom att klara ut roller och ansvar som inte regleras i trafikavtal.

Under året har många nya asylboenden etablerats på landsbygden vilket inneburit ett ökat behov av utbud i vissa trafiksvaga stråk. Behoven har inte alltid tillgodosetts vilket har medfört viss missnöjdhet.

En ökad funktionalitet genom appen, Din Tur, har inneburit förbättrade möjligheter att köpa biljetter.

| Indikatorer   | Målvärde 2015   | Utfall 2015 | Utfall 2014 | Utfall 2013 |
|---|---|-------------|-------------|-------------|
| <b>Sammanfattande nöjdhet (%)</b><br><i>Allmänheten</i> | 50  | 43          | 45          | 44          |
| <b>Sammanfattande nöjdhet (%)</b><br><i>Resenärer</i>   | 67  | 62          | 64          | 65          |
| <b>Lojalitet (%)</b><br><i>Resenärer</i>                | 75  | 72          | 73          | 73          |
| <b>Lyhördhet (%)</b><br><i>Allmänheten</i>              | 26  | 20          | 23          | 24          |
| <b>Aktiviteter</b>                                      | Förändrad linje 5 i Sundsvall i syfte att öka trafikens punktlighet.  |             |             |             |
|   | Linje 10 har setts över för att anpassas för arbetspendling, skolpendling och om möjligt gentemot tågtrafik i Härnösand och Örnsköldsvik.       |             |             |             |
|   | Ny tur mellan Ullånger – Docksta – Ullånger för arbetspendling från Kramfors.   |             |             |             |
|   | Linjeomläggning av Timrå och Njurundatrafiken. Linjen trafikerar ej längre nedre Bredsand eller Björneborgsgatan. Syftet är att förbättra utbud |             |             |             |

## Årsredovisning

---

och restider till och från Njurunda och Timrå.

---

Förlängning av en tur på linje 90 till Sollefteå sjukhus med syfte att förbättra arbetspendlingen.

---

Sträckningen på linje 4 i Sundsvall har förlängts till Bredsand under vardagar i syfte att utöka kapaciteten.

---

Körtiden på linje 5 i Sundsvall har utökats och ytterligare en buss har satts i trafik. Syftet är att förbättra tidtabellens kvalitet. Linjen har även ny sträckning i Birsta i syfte att förbättra tillgängligheten till och från området.

---

Sträckningen på linje 201 i Härnösand har förändrats så att linjen går samma väg både ut och in ur centrum.

---

Förbättrat funktionerna på webben så att resenären kan se sin resehistorik.

---

Ny linje 220 i Kramfors med start i april. Försöket kommer fortsätta under 2016.

---

Genom att införa digitala turlistor har kvaliteten på informationen förbättrats.

---

Kvaliteten i trafikdatabasen avseende hållplatser har förbättrats utifrån genomförd hållplatsinventering, vilket medför förbättrad information till resenären.

---

Intranätet har implementerats hos kundservice i Ånge vilket ökat möjligheten till korrekt och snabb information till resenären.

---

Genomfört *Bussens dag* i länet. Trafikföretagen möter resenärerna, ttar in synpunkter och berättar om kollektivtrafiken i Västernorrland.

---

Deltagit på *Fixarmässan* med fokus att berätta om kollektivtrafiken i Västernorrland för studenter.

---

Informationsinsatser om trafikförändringar i samband med SM-veckan har genomförts.

---

Informationen om trafikförändringar under stängning av Bergsåkersbron.

---

Vi har satt in förstärkningstrafik till tillfälliga boenden för asylsökande.

---

Utökad dialog med Migrationsverket angående kollektivtrafik för asylsökande.

---

Vi har deltagit regelbundet vid olika intresseorganisationers sammankomster.

---

Kundservice skickar ut turlistor till resenärerna dagen efter beställning.

---

Strukturerad avtalsuppföljning har genomförts och inkluderar kundsynpunkter.

---

Försäljning av biljetter via mobilappen, Din Tur, har införts för den regionala trafiken.

---

## Årsredovisning

## Kollektivtrafikmyndigheten ska öka det kollektiva resandet i Västernorrland

## Måluppfyllnad



## Analys

Vi bedömer att målet inte uppfylls då antalet resor ligger långt ifrån de målvärden som beslutats i *Budgetskrivelse 2015*. Resandeutvecklingen är nedåtgående.

Vi kan se att en växande befolkning på landsbygden, som förklaras av nya asylboenden, medför en resandeökning i fler av våra trafikområden med renodlad landsbygdstrafik. Trafiken här är i huvudsak anpassad för skoltrafik vilket kan innebära att vi i framtiden kan få en utmaning att möta resandeutvecklingen med befintlig trafik.

Den resandeminskning vi kan se förklaras framförallt av förändringen av skolkortsprodukten. I juni 2014 beslutade direktionen om en förändring av skolkorten, från att ha haft obegränsat resande begränsades resandet på skolkortet till två resor per skoldag. Totalt ser vi en resandeminskning, men i vissa trafikområden finns en tendens till överflyttning från skolkort till resande med Best Price för barn och ungdomar.

Omsättningen för företagskortet ökar i och med att tågoperatören under 2014 införde en avgift på 50 kronor som senare under 2015 ökades till 70 kronor per relation för köp med företagskort. Vi kan främst i Sundsvall se en svag resandeökning.

| Indikatorer  | Målvärde 2015   | Utfall 2015 | Utfall 2014 | Utfall 2013       |
|--|---|-------------|-------------|-------------------|
| <b>Kollektivtrafikens marknadsandel jämfört med det totala motoriserade resandet (%)</b> | 10  | 10          | 9           | 9                 |
| <b>Antalet kollektivtrafikresor<sup>9</sup> (antal påbörjade resor)</b>                  | 13 000 000  | 9 455 202   | 9 670 083   | 10 107 311        |
| <b>Antalet kollektivtrafikresor (antal påbörjade resor exkl skolkort)</b>                | -   | 7 592 506   | 7 628 227   | 7 899 861         |
| <b>Antalet kollektivtrafikresor (antal påbörjade resor tågtrafik)</b>                    | -   | 513 364     | 468 028     | -                 |
| <b>Totala omsättningen av företagskortet (mnkr)</b>                                      | 3,5   | 8,8         | 7,6         | 4,3 <sup>10</sup> |
| <b>Antalet resor med företagskort</b>  | -   | 184 441     | 181 597     | -                 |
| <i>varav resor med buss</i>  | -   | 162 332     | 157 972     | -                 |
| <i>varav resor med tåg</i>   | -   | 22 109      | 23 625      | -                 |
| <b>Aktiviteter</b>   | Linje 10 har särskilt marknadsförts på <i>Bilfria dagen</i> i Örnsköldsvik. |             |             |                   |

<sup>9</sup> 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 Botniatåg inte finns med i statistiken. Samtliga påstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.

<sup>10</sup> Statistiken från 2013 är missvisande då den endast visar resandet och omsättning för månaderna efter biljettmaskinbytet som skedde under 2013.

## Årsredovisning

Testresenärskampanj är genomförd på linje 90.

Trafikföretagen genomförde Bussens dag i Örnsköldsvik, Sundsvall, Kramfors, Sollefteå och Härnösand. Med syftet att informera om kollektivtrafiken, demonstrera appen, Din Tur, och visa på kollektivtrafikens nytta.

För att snabba upp restiderna har chip & go införts, där resenären kan ladda reskortet upp till 200 kronor på buss utan pinkod eller signering.

För att marknadsföra linje 10 och kollektivtrafiken i Örnsköldsviks kommun deltog Din Tur på en ”bilfri dag” för företag i Gålsjö industriområde som stod för arrangemanget.

Under sommaren beviljades projektet Hållbara resor medel av strukturfondspartnerskapet. Projektet är ett samverkansprojekt som ägs av landstinget. Huvudsakligt mål för projektet är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet. Vårt fokus ligger i huvudsak att utveckla ett koncept för företagsförsäljning, utveckling av produkten företagskort samt att säkerställa långsiktig finansiering för funktionen.

Lokala marknadsföringsplaner visar trafikföretagens marknadsföring. Planen ska vara klar den 31 maj för kommande år och ska utgå från den övergripande marknadsplanen som tas fram i februari årligen.

| Trafikområde | Trafikering                                       | Antal påstigande      |           |
|--------------|---|-----------------------|-----------|
|              |   | 2015                  | 2014      |
| O2           | Höga Kusten                                       | 90 558                | 69 598    |
| O3           | Sollefteå tätort                                  | 61 703                | 59 766    |
| O45          | Sollefteå landsbygd                               | 119 313               | 119 962   |
| O6           | Örnsköldsviks tätort                              | 739 323               | 733 806   |
| O7           | Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö     | 89 465                | 89 536    |
| O8           | Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn     | 135 774               | 129 891   |
| O9           | Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen           | 140 756               | 146 875   |
| O10          | Härnösands tätort                                 | 372 883               | 320 986   |
| O1415        | Sundsvalls tätort                                 | 5 118 844             | 5 135 519 |
| O16          | Sundsvall – Holm och Liden                        | 118 408               | 113 151   |
| O1721        | Njurunda – Sundsvall - Timrå                      | 1 102 413             | 1 296 683 |
| O18          | Sundsvall - Matfors                               | 180 114               | 189 979   |
| O20          | Sollefteå – Kramfors - Härnösand                  | 338 149               | 321 182   |
| O22          | Härnösand landsbygd                               | 94 689                | 98 367    |
| O23          | Ånge landsbygd                                    | 165 138               | 167 944   |
| S3           | Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå - Östersund | 30 607                | 28 970    |
| S4           | Linje 331 Sollefteå - Sundsvall                   | 16 938                | 15 054    |
| S5           | Linje 201 Härnösand – Timrå - Sundsvall           | 195 573               | 206 970   |
| Tågtrafik    | Mittbanan och Botniabanen                         | 513 364 <sup>11</sup> | 468 028   |

<sup>11</sup> I denna resandestatistik finns även resor genomförda med SJ-biljetter i den regionala tågtrafiken.

## Årsredovisning

## Kollektivtrafikmyndigheten ska minska kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön

### Måluppfyllnad



#### Analys

Vår bedömning är att målet uppfylls då samtliga indikatorer uppnår bättre resultat än målvärdet.

I och med trafikstart 2014 startade en ny fordonsflotta med modern teknik vilket sänkte energianvändningen avsevärt jämfört med tidigare år.

Vid formuleringen av målvärde "Minskad andel energianvändning" planerades för införandet av laddhybrider i Sundsvalls tätort under 2015. Några laddhybrider finns ännu inte i trafik, trots detta når vi målvärdet för 2015.

Införandet av HVO påverkar måluppfyllnaden positivt. Satsningen visar på möjligheten att successivt fasa ut fossilt drivmedel inom länets kollektivtrafik.

Andelen kväveoxider uppfyller målvärdet med god marginal. Detta tack vare den moderna fordonsflottan med Euro6, el- och hybridteknik.

| Indikatorer  | Målvärde 2015 | Utfall 2015 | Utfall 2014 | Utfall 2013 |
|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Minskad andel kväveoxider (g/kwh)                    | 3,2           | 1,51        | -           | -           |
| Minskad andel energianvändning (kwh/km)              | 30,77         | 29,72       | -           | -           |
| Andelen biodrivmedel av den totala förbrukningen (%) | 31,2          | 35,2        | -           | -           |

#### Aktiviteter

Trafikföretaget Mittbuss använder biodrivmedlet HVO till 100% från och med maj månad inom Härnösands kommun.

Trafikföretaget Nobina kör med fossilfritt bränsle under stora delar av året.

Nobina utbildar samtliga förare inom trafikområdet i sparsam körning vilket kallas "Den gröna resan".

## Årsredovisning

### Uppföljning av finansiella mål

#### Årets resultat ska visa överskott

Måluppfyllnad



#### Analys

Vår bedömning är att målet uppfylls med vissa brister. Kommunalförbundet redovisar ett positivt resultat om 0,2 mnkr. Verksamhetens nettokostnader uppgår till 436,4 mnkr och medlemsbidraget uppgår till 436,6 mnkr.

Medlemsbidrag från medlemmarna uppgår till 436,6 mnkr. Budgeterat medlemsbidrag uppgår till 420,9 mnkr, vilket innebär en avvikelse om 15,7 mnkr i förhållande till budget. Den största orsaken till avvikelsen kan förklaras av att helårseffekten av förändringen för intäkter skolkort inte finns med i budget. En ytterligare orsak till avvikelsen är att intäktsnivån för tätortstrafiken var för högt budgeterad. En förutsättning för en ekonomi i balans är en god budgetföljsamhet.

Budgetavvikelsen för skolkorten och biljettintäkter för tätortstrafik identifierades under vårens budgetdialoger med medlemmarna och togs i beaktande vid följande prognosarbete under året.

| Indikatorer    | Målvärde 2015 | Utfall 2015 | Utfall 2014 | Utfall 2013 |
|----------------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Årets resultat | positivt      | 0,2 mnkr    | 1,1 mnkr    | 0 mnkr      |

#### Aktiviteter

Vakanser har ej tillsatts med avsikt att minska underskottet.

Vi har kvalitetssäkrat de ekonomiska underlagen tillsammans med medlemmarna.

Prisjustering på Norrlandsresans produkter och priser från och med juli.

## Årsredovisning

### Mål att alla som verkar inom KTM ska ha förståelse för god ekonomisk hushållning

#### Måluppfyllnad



#### Analys

Kopplingen mellan mål, verksamhet och ekonomi har förstärkts genom en dialog om kommunalförbundets styrdokument och finansieringsmodell.

Det finns en tydligare förståelse hos direktionsledamöterna mellan prioriterade åtgärder och vad vi kan förvänta oss att uppnå.

Budgetdialogen ger ökad förståelse hos medlemmarna för att förändringar som genomförs i en kommun kan få effekter i den regionala kollektivtrafiken.

| Indikatorer  | Målvärde 2015 | Utfall 2015 | Utfall 2014 | Utfall 2013 |
|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Antalet aktiviteter för att skapa förståelse för god ekonomisk hushållning (st). | 12            | 14          | -           | -           |

#### Aktiviteter

Vi har genomfört 18 budgetdialogmöten med medlemmarna. (8 st)

Vi har haft kontinuerliga ledningsgruppsmöten där vi återrapporterar politiska beslut från direktionens möten. I ledningsgruppen diskuteras mål och indikatorer. (1 st)

Vi har kontinuerliga personalmöten där politiska beslut och ledningsgruppens möten förankras. (1 st)

Vi har haft genomgång av styrdokument tillsammans med medlemmarna. (1 st)

Vi har genomfört möten med politisk arbetsgrupp avseende zonbaserat kommunkort. (1 st)

Vi har genomfört utbildningsinsatser för förbundsdirektionen under sammanträdena. (1 st)

Vi har genomfört en utredning om de administrativa kostnadernas utveckling 2010-2014. (1 st)



## Årsredovisning

## Uppföljning av planerad verksamhet

| Myndighetsövergripande  |  |        |
|---|--|--------|
| Aktivitet   | Analys   | Status |
| Genomföra utbildning av direktionens ledamöter.   | Pågående. Planen för utbildning av direktionens ledamöter har förlängts i tid. Utbildningen har prioriterats ned på sammanträdena varför planerad tid inte räckt till. | X      |
| Planera direktionens möten med myndighetens och medlemmarnas planeringsprocesser.   | Genomförd. Planeringen utgår ifrån tertialvis uppföljning och årsredovisningen ska vara klar senast mars efterföljande år.   | ✓      |
| Planera fyra sammanträden för direktionen.  | 7 möten genomförda under året.   | ✓      |
| Planera sex sammanträden för arbetsutskottet.   | 8 möten genomförda under året.   | ✓      |
| Förtydliga ansvarsfördelningen inom myndigheten.  | En omorganisation genomfördes under hösten.  | ✓      |
| Förtydliga roller inom myndigheten  | En omorganisation genomfördes under hösten.  | ✓      |
| Förtydliga funktioner inom myndigheten.   | En omorganisation genomfördes under hösten.  | ✓      |
| Förtydliga informationsvägarna inom myndigheten.  | Pågående. En omorganisation påbörjades under våren.  | ✓      |
| Se över direktionens administration.  | Genomförd  | ✓      |
| Utveckla myndighetens diarie-, arkiv- och ärendehantering.  | Genomförd  | ✓      |
| Genomföra samverkan med medlemmarna inför budgetår 2016.  | Genomförd  | ✓      |
| Utforma plan för planeringsprocessen inför budgetår 2017.   | Genomförd  | ✓      |
| Genomföra förstudie inför budgetår 2017.  | Inte genomförd, budgetbeslutet 2016 som krävdes för att påbörja förstudien togs sent 2015.   | X      |
| Tydligöra ansvars- och uppdragsområden i syfte att bidra till god ekonomisk hushållning. Planering och uppföljning ska tydliggöras. | Påbörjat   | ✓      |
| Under 2015 göra en inventering och översyn över befintliga avtal och ramavtal. En plan för upphandling tas fram.                    | Inte genomförd. Inte påbörjad med anledning av resursbrist.  | X      |
| Delta på regionala och centrala utbildningar och konferenser.   | Genomförd  | ✓      |
| Utveckla metoder och rutiner för god ägarstyrning av dotterbolag och intressebolag.   | Genomförd  | ✓      |

## Årsredovisning

| Personal  |  |        |
|---|--|--------|
| Aktivitet   | Analys   | Status |
| Upprättandet av jämställdhetsplan och lönekartläggning pågår och ett utarbetat förslag skall presenteras för direktionen under första kvartalet 2015                            | Jämställdhetsplanen inte påbörjad, kommer att genomföras 2016. Lönekartläggning är redovisad för arbetstagarorganisationen i september 2015.   | X      |
| Trafiksäkerhetspolicyn ska revideras under 2015   | Inte påbörjad på grund av resursbrist. Kommer att genomföras av skyddsombuden under 2016.  | X      |
| Personallhandboken ska omarbetas, arbetet påbörjas under år 2015  | Inte påbörjad på grund av resursbrist. Kommer genomföras 2017.   | X      |
| Implementera utbildningsplanen 2015 - 2017 som arbetats fram under hösten 2014  | Utbildning genomförs enligt plan.  | ✓      |
| Det påbörjade hälsoprojektet fortsätter i samarbete med företagshälsovården i Kramfors och Ånge. Kostnaderna för hälsoarbetet ingår till stor del i tecknade företagshälsoavtal | Genomförd  | ✓      |
| Tjänsten som controller rekryteras under senare delen av 2015   | Ingen rekrytering av kontrollertjänsten har utförts när tjänsten beaktades i omorganisationen som genomfördes under hösten. Tjänsten är vakant.  | X      |
| Löpande rekrytering av vikarierande trafiksamordnare på Beställningscentralen   | Sex vikarier anställdes och utbildades under våren. Vikarierna har tjänstgjort under ordinarie befattningshavares semester, ledigheter och frånvaro.<br>Restriktiv rekrytering beroende på minskade uppdrag med anledning av SÄKO-upphandlingen. | ✓      |
| Lönerevision ska genomföras med mål att vara klart 1 april och utbetalas med månadslön i april  | Genomförd. Utbetalning av nya löner och retroaktiva löner i maj.   | ✓      |

## Årsredovisning

| Strategisk planering  |   |        |
|---|---|--------|
| Aktivitet   | Analys  | Status |
| Projektstart för strukturfondsprojektet Hållbara resor. Projektet är ett samarbete mellan landstinget, kommunerna och KTM. Målet är att fler tjänsteresor ska utföras med kollektivtrafik | Projektet har startat under 2015, kommer att fortgå fram till 2018.<br>Projektledare rekryterad.  | ✓      |
| Arbeta in intentionen från KTM:s regionala trafikförsörjningsprogram i upphandling av regional tågtrafik  | Genomförd, men med stora förändringar i vårt planerade produktutbud.  | ✓      |
| Driva frågan om att tillåta cykel ombord på tåget gentemot Norrtåg  | Genomförd, vi har kommunicerat med Norrtåg utan resultat.   | ✓      |
| Aktivt driva arbetet kring en gemensam vision och mål för de fyra norrlandslänens tåg- och busstrafik   | Påbörjad och Norrtåg AB har tagit på sig ansvaret att driva frågan mellan alla ägare.   | ✓      |
| Framtagande av en strategi för stationsuppehåll i tågtrafiken   | Påbörjad men inte avslutad. Med anledning av resursbrist omprioriterad till nästa år. En planerad fördjupning av regional stationsstrategi ligger med i samverkansprojektet Koll 2020.  | ✗      |
| Uppföljning av arbetet inom ramen för samverkansavtalet   | Inte genomförd. Samverkansavtalen inte utarbetade under 2015 med anledning av resursbrist och oklar ansvarsfördelning.  | ✗      |
| Framtagande av samverkansavtal mellan KTM och trafikföretag som bedriver kommersiell trafik i Västernorrland  | Inte genomförd. Samverkansavtalen inte utarbetade under 2015 med anledning av resursbrist.  | ✗      |
| Ansvara för revidering av trafikförsörjningsprogrammet  | Projektet påbörjat och ansvaret kommunicerat till medlemmarna och övriga berörda.   | ✓      |
| Översyn av målet för fördubblad marknadsandel   | Inte påbörjad. Aktiviteten genomförs som en del av omarbetning av regionalt trafikförsörjningsprogram. Omarbetning av trafikförsörjningsprogrammet senarelagts på grund av resursbrist. | ✗      |
| Uppdatering av trafikförsörjningsprogrammets hemsida  | Ej genomförd. En revidering av trafikförsörjningsprogrammet trädde i kraft 21 december och en uppdatering av fattat beslut har inte verkställts.  | ✗      |

## Årsredovisning

| Trafik och infrastruktur   |  |        |
|--|--|--------|
| Aktivitet  | Analys   | Status |
| Utvärdera Byabuss-projektet under våren för ställningstagande senast 1 juni 2015 om eventuell fortsatt verksamhet hösten 2015  | Utvärdering genomförd och beslut togs i förbundsdirektionen 2015-06-17 om att avveckla myndighetens del i Byabussen under hösten 2015.   | ✓      |
| Ta fram en projektplan för bytespunktsprojektet. Mata in data från 2013 års inventering i befintligt system och fortsätta inventering av länets bytespunkter   | Data från 2013 års inventering inmatad. Medel för ytterligare inventering finns ej avdelat under 2015.   | ✗      |
| KTM planerar skolskjuttrafik i Sollefteå-, Kramfors- och till viss del Örnsköldsviks kommun  | Genomförd  | ✓      |
| Linje 20 Njurunda – Sundsvall ska slås samman och samordnas med linje 609/611 i Söråker - (Stavreviken) - Timrå – Sundsvall.   | Genomförd  | ✓      |
| Analysera konsekvenserna av den utbudsminskning som genomförts i Sundsvalls tätort under sommaren 2014 med syfte att bevaka resandeutvecklingen  | Genomförd  | ✓      |
| Linje 10 anpassas vad gäller tider för att bättre svara mot behoven av gods- och persontransporter.  | Genomförd med avseende på persontransporter. Anpassningen av godsbehovet är svåra att tillgodose om trafiken ska anpassas efter resenärernas behov.  | ✓      |
| I samråd med Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten upphandla person- och godstrafik mellan Sundsvall och Umeå med trafikstart december 2016.   | Inte genomfört. Beslut om allmän trafikplikt mellan Härnösand – Örnsköldsvik beslutades i förbundsdirektionen 2015-12-18 enligt redovisat förslag. Upphandlingen sker under första halvåret 2016.                | ✗      |
| Utarbeta underlag för beslut om trafikplikt på sträckan Sundsvall – Umeå   | Beslut i december 2015, sträckan Härnösand – Örnsköldsvik.   | ✓      |
| Leda analysarbetet angående eventuell omläggning av trafik i Örnsköldsviks kommun  | Genomförd. Under året har myndigheten i samarbete med Örnsköldsviks kommun och trafikföretaget Nobina arbetat fram ett förslag på nytt trafikupplägg och tagit fram behovet av nödvändiga infrastrukturåtgärder. | ✓      |
| Utöka pendlingstrafiken mellan Långsele och Sollefteå för en kostnad om cirka 51 000 kronor  | Genomförd  | ✓      |
| Förändring av ett par turer på linje 14 till anropsstyrd trafik i Härnösands kommun  | Genomförd  | ✓      |
| Förändring av Matforstrafiken enligt önskemål som framkommit under budgetmötena. Förändringen innebär en kostnadsökning på 2,45 mnkr som ej är finansierad i nuvarande budget. Genomförs under förutsättning att finansiering beslutas av Sundsvalls | Förslag med kostnad presenterad för Sundsvalls kommun. Sundsvalls kommun har inte beslutat enligt förslag.   | ✓      |

## Årsredovisning

|   |  |   |
|---|--|---|
| kommun.   |  |   |
| Leda en analys av linje 5 med särskilt fokus på området Birsta.   | Genomförd  | ✓ |
| Linje 313 planeras från landsbygdstrafik till kompletteringstrafik.   | Genomförd  | ✓ |
| Genomlysning av landsbygdstrafik kommer att göras inom ramen för samverkansavtal mellan Mittbuss, Härnösands kommun och Kollektivtrafikmyndigheten  | Ej påbörjad. Samverkansavtalet inte utarbetat.   | ✗ |
| Delta i revidering av trafikförsörjningsprogrammet med fokus på utveckling av trafik- och infrastrukturstrategi, samt en tydligare plan för hur miljömålen ska uppnås och tillgängligheten förbättras | Aktiviteten genomförs som en del av omarbetning av regionalt trafikförsörjningsprogram. Omarbetning av trafikförsörjningsprogrammet har senarelagts på grund av resursbrist. | ✗ |
| Ta fram statistik som ligger till grund för kostnader som regleras i ett stationstjänsteavtal med Svenska Reseterminaler AB (SRAB).   | Genomförd  | ✓ |
| Hockeybussar till Modos hemmamatcher. Kramfors kommun och Örnsköldsviks kommun har fattat beslut om fortsatt trafik under säsongen 2015-2016.   | Genomförd, startade i september 2015.  | ✓ |
| Aktivt delta i planerandet av ett nytt resecentrum i Sundsvall  | Genomförd. Myndigheten ingår i arbetsgruppen Resecentrum Sundsvall.  | ✓ |
| Delta i Trafikverkets arbete med synpunkter för att förbättra för kollektivtrafiken vid upprustning av E4 Överhörnas – Örnsköldsvik   | Genomförd. Myndigheten har medverkat i Åtgärdsvalsstudie E4 Södra infarten Örnsköldsvik.   | ✓ |

## Årsredovisning

| Marknad   |   |        |
|---|---|--------|
| Aktivitet   | Analys  | Status |
| Samarbete med trafikföretag för att uppmärksamma kollektivtrafiken under Bussens dag.   | Genomförd   | ✓      |
| Marknadsföra nya resmöjligheter som linjelagd SÄKO-trafik innebär   | Genomförd   | ✓      |
| Marknadsföra trafikomläggning i Timrå och Njurunda, samt linje 10   | Genomförd   | ✓      |
| Informera om övergång till kontantfritt i tätortstrafiken   | Genomförd   | ✓      |
| Sprida kunskap om tillgången till realtidssystemet i länet  | Systemet inte driftsatt under 2015.   | ✗      |
| Marknadsföring av nya funktioner i appen Din Tur: <ul style="list-style-type: none"> <li>- företagsbiljett,</li> <li>- enkelbiljett i hela länet, samt</li> <li>- koppla på Linkon (SJs försäljningssystem) för att köpa en biljett i hela Sverige</li> </ul> | Genomförd   | ✓      |
| Marknadsföra ett reskort som är flexibelt, lätt att förstå och enkelt att använda   | Ej genomfört, produktbyte framflyttat till 2016.                                | ✗      |
| Uppdaterad och korrekt reseinformation vid bytespunkter och andra offentliga platser  | Genomförd. Att säkerställa korrekt information är ett ständigt pågående arbete. | ✓      |

## Årsredovisning

| IT  |   |        |
|---|---|--------|
| Aktivitet   | Analys  | Status |
| Revidera IT-policy  | Ej påbörjad med anledning av resursbrist.   | X      |
| Göra en plan byggd på reviderad IT-policy för successiv utveckling och förvaltning av IT-miljö och teknisk standard | Ej påbörjad med anledning av att IT-policy ej reviderats.   | X      |
| Anskaffning av nödvändig ny utrustning  | Genomförd   | ✓      |
| Genomföra nytt pris och biljettutbud  | Skolkort och företagskort är införda. Övriga produkter slutförs 2016 samtidigt som ny tågoperatör börjar trafikera Norrtågstrafiken, vilket underlättar införandet.         | X      |
| Förenklat länsöverskridande resande genom ny kortstandard och gemensam kortdatabas med de fyra nordligaste länen    | Ej genomförd. Ska införas samtidigt i de fyra nordliga länen, förutsättningarna för ett gemensamt införande fanns inte under 2015.  | X      |
| Anskaffa nytt administrativt system för skolornas beställning av skolkort   | Inte genomförd. Har genomfört utformning av produkten med leverantör under 2015.  | X      |
| Påbörja implementering av realtidssystem  | Inte genomförd. Tester genomförda under 2015, med kvarstående utvecklingsbehov. Utvecklingen av realtidssystemet har fördröjts av systemuppdateringar och omprioriteringar. | X      |
| Översyn av tekniskt behov vid uppgradering telefonbyte  | Genomförd   | ✓      |

## Årsredovisning

| <b>Beställningscentralen</b>   |   |               |
|--|---|---------------|
| <b>Aktivitet</b>   | <b>Analys</b>   | <b>Status</b> |
| Anpassa avgångstiderna för längre sjukresor (över tre mil) för att undvika fordonsbrist på eftermiddagarna | Genomförd   | ✓             |
| Planering av ny trafik inför trafikstart   | Genomförd   | ✓             |
| Planera för att kunna delta i Sveriges Bästa Kundservice 2016  | Inte genomförd. Omprioritering av kundservice utvecklingsbehov.   | ✗             |
| Undersöka förutsättningarna att säkerställa funktion vid samhällspåfrestningar                             | Genomförd. Reservkraftbehovet analyserat och kravställt.  | ✓             |
| Uppgradera telefonväxel vid telefonbyte på grund av utdaterad utrustning                                   | Inte genomförd. Uppgraderingen beställd under 2015.   | ✗             |
| En eventuell omorganisation på beställningscentralen kan komma att göras beroende på trafikavtalens utfall | En trafikledartjänst har tagits bort. Inget behov av omorganisation under 2015. Behovet av antalet vikarietimmor har minskat i och med Sundsvalls kommuns egna upphandling av färdtjänst. | ✓             |



## Årsredovisning

### Ekonomisk analys

#### Årets resultat

Kommunalförbundet redovisar ett positivt resultat om 0,2 mnkr. Verksamhetens nettokostnader uppgår till 436,4 mnkr och medlemsbidraget uppgår till 436,6 mnkr. Det positiva resultatet består av en utvecklingsreserv som har lösts upp under året, vilket medför en ökad intäkt om 0,2 mnkr. Reserven avsåg projektmedel från början av 2000-talet där vi kan konstatera att det inte finns några återbetalningskrav eller några förväntade kostnader för projektet.

I årets resultat ingår två jämförelsestörande poster. Det är dels en realisationsvinst som uppstod vid avyttring av en anläggningstillgång med 0,1 mnkr och dels viten från trafikföretag för kvalitetsbrister med 1,1 mnkr. Det kan jämföras med föregående år då jämförelsestörande poster uppgick till 3,7 mnkr. Exkluderas de jämförande posterna, uppgår nettokostnaderna till 437,6 och ger ett negativt resultat om 1,0 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år är motsvarat resultat förbättrat med 1,6 mnkr, exkluderat jämförelsestörande poster.

Föregående år uppgick nettokostnaderna till 419,2 mnkr. När dessa jämförelseposter är exkluderade uppgick nettokostnaderna till 422,9 mnkr och avvikelserna mellan åren är 14,7 mnkr, vilket motsvarar en ökning på 3,4 procent. Avskrivningskostnaderna uppgick till 8,0 mnkr vilket är 1,3 mnkr högre än föregående år.

Medlemmarna har under året erlagt 420,9 mnkr enligt budget och årets medlemsbidrag uppgår till 436,6 mnkr. Avvikelsen är 15,7 mnkr vilket motsvarar 3,7 procent av den totala budgeten.

I *Delårsrapport 2015* prognostiserades verksamhetens nettokostnader till 449,6 mnkr, vilket är en avvikelse på 28,7 mnkr i förhållande till budgeterat medlemsbidrag. Den största orsaken till den prognostiserade avvikelserna var en för högt budgeterad intäktsnivå för skolkort.

Verksamhetens nettokostnader har i årsbokslutet minskat till 436,4 mnkr, en förbättring med 13,0 mnkr gentemot vad som tidigare prognostiserats i senaste delårsrapporten. Orsaken till de minskade nettokostnaderna är lägre trafik kostnader om 5,2 mnkr, lägre kostnad för tågtrafik med 3,4 mnkr, högre intäkter om 2,6 mnkr, lägre förvaltningskostnader och kostnader för administration SÄKO med 2,2 mnkr.

#### 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. Från kommunalförbundets resultat på 0,2 mnkr avgår realisationsvinster om 0,1 mnkr.

Balanskravsutredningen visar att balanskravsresultatet för 2015 klarar kommunallagens balanskrav, det vill säga att intäkterna överstiger kostnaderna. I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år som ska återföras.

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

## Årsredovisning

## Verksamhetens nettokostnader

| Verksamhetens nettokostnader (mnkr) | Utfall 2015   | Budget 2015   | Budget-avvikelse | Budget-avvikelse % | Utfall 2014   | Avvikelse 2015 - 2014 | Avvikelse % |
|-------------------------------------|---------------|---------------|------------------|--------------------|---------------|-----------------------|-------------|
| Landsbygdstrafik                    | -155,4        | -138,5        | -16,8            | 12 %               | -137,9        | -17,5                 | 13 %        |
| varav intäkter                      | 73,3          | 97,6          | -24,3            | -25 %              | 87,4          | -14,1                 | -16 %       |
| varav kostnader                     | -228,7        | -236,1        | 7,5              | -3 %               | -227,7        | -1,0                  | 0,5 %       |
| Tätortstrafik                       | -98,9         | -82,6         | -16,5            | 20 %               | -92,5         | -6,3                  | 7 %         |
| varav intäkter                      | 64,2          | 76,4          | -12,2            | -16 %              | 44,4          | 19,8                  | 45 %        |
| varav kostnader                     | -163,2        | -159,0        | -4,2             | 3 %                | -134,9        | -28,3                 | 21 %        |
| SÄKO                                | -104,8        | -113,0        | 8,1              | -7 %               | -110,0        | 5,2                   | -5 %        |
| varav färdtjänst                    | -42,9         | -57,1         | 14,2             | -25 %              | -55,8         | 12,9                  | -23 %       |
| varav sjukresor                     | -62,0         | -55,9         | -6,2             | 11 %               | -54,2         | -7,8                  | 14 %        |
| Tågtrafik                           | 25,8          | 33,0          | 7,2              | -22 %              | -24,1         | -1,7                  | 7 %         |
| varav intäkter                      | 5,8           | 6,0           | -0,2             | -3 %               | 6,7           | -0,9                  | -13 %       |
| varav kostnader                     | -31,6         | -39,0         | 7,4              | -19 %              | -30,8         | -0,8                  | 3 %         |
| Biljettsystem, avskrivning          | -5,0          | -5,0          | 0,0              | 0 %                | -5,0          | 0,0                   | 0 %         |
| Stationsavgifter                    | -1,8          | -1,8          | 0,0              | -1 %               | 0,0           | -1,8                  | -           |
| Förvaltningskostnader               | -29,9         | -30,5         | 0,6              | -2 %               | -34,9         | 5,0                   | -14 %       |
| Administration SÄKO                 | -15,0         | -17,0         | 2,1              | -12 %              | -14,4         | -0,6                  | 4 %         |
| Finansnetto                         | 0,0           | 0,5           | -0,5             | -101 %             | 1,4           | -1,4                  | -           |
| <b>Nettokostnader</b>               | <b>-436,6</b> | <b>-420,9</b> | <b>-15,7</b>     | <b>3,7 %</b>       | <b>-417,8</b> | <b>-19,1</b>          | <b>4,5%</b> |

## Landsbygds- och tätortstrafik

Nettokostnaderna för landsbygds- och tätortstrafik uppgick till 254,2 mnkr och budgeterade nettokostnader uppgick till 221,0 mnkr. Det innebär en avvikelse med 33,3 mnkr högre nettokostnader än budgeterat och den främsta orsaken är intäkterna.

## Intäkter för landsbygds- och tätortstrafik

Utfallet för de totala intäkterna uppgår till 137,5 mnkr och budgeterade intäkter uppgår till 174,0 mnkr. Det innebär att intäkterna är 36,5 mnkr lägre än budget. Största orsaken till avvikelserna är att helårseffekten av direktionens beslut i juni 2014 om att halvera skolkortspriserna, inte fanns med i budget för 2015. Ytterligare en orsak till avvikelserna är att intäktsnivån för tätortstrafiken är för högt budgeterad.

I jämförelse med föregående år ökar intäkterna för tätortstrafiken med 22,8 mnkr vilket kan förklaras av förändrat skolkortspris samt förändrad avtalsform. I Sundsvalls tätort har avtalet ändrats från ett nettoavtal till ett incitamentsavtal. Nettoavtalet innebär att trafikföretaget erhölet samtliga intäkter inom avtalsområdet. I ett nettoavtal är kostnaderna för trafiken därmed lägre. Incitamentsavtalet innebär att trafikföretaget får ersättning per produktion men ersätts även med del av intäkterna. Det innebär att kostnaderna för trafiken är högre med nuvarande avtalsform.

| Belopp, mnkr               | Utfall 2015  | Budget 2015  | Budget-avvikelse | Utfall 2014  | Avvikelse 2015 - 2014 |
|----------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|-----------------------|
| Biljettintäkter, landsbygd | 44,2         | 44,6         | -0,4             | 44,5         | -0,3                  |
| Biljettintäkter, tätort    | 56,5         | 60,3         | -3,8             | 35,6         | 20,9                  |
| Intäkter skolkort          | 29,8         | 61,0         | -31,2            | 43,8         | -14,0                 |
| Bussgods                   | 1,6          | 2,5          | -0,9             | 2,4          | -0,8                  |
| Resplus                    | 2,4          | 2,7          | -0,3             | 2,6          | -0,2                  |
| Bidrag (Samverkandesystem) | 3,0          | 3,0          | 0,0              | 3,0          | 0,0                   |
| <b>Summa intäkter</b>      | <b>137,5</b> | <b>174,0</b> | <b>-36,5</b>     | <b>131,9</b> | <b>5,6</b>            |

## Årsredovisning

### Kostnader för landsbygdstrafik och tätortstrafik

Kostnaderna för landsbygdstrafiken utgör den största avvikelser om 9,1 mnkr lägre än budget. Det beror bland annat på att det budgeterades för kostnader motsvarande 2,4 mnkr för att utöka trafiken med fler turer på linje 41 till Matfors, som inte har genomförts under året. Under andra halvåret av 2014 förändrades turtätheten mellan Bredsand och Sundsvall inom avtalsområdet Timrå/Njurunda och det budgeterades för en ökad avtalskostnad. I början av 2015 gjordes en omläggning av trafiken vilket medförde lägre kostnader och att avvikelser i förhållande till budget är 2,0 mnkr. För linje 10 är kostnaderna 2,0 mnkr lägre än budget, detta med anledning av att kostnaden för januari om 1,0 mnkr belastade 2014, samt att ett nytt avtalspris medförde lägre kostnader med 1,0 mnkr. Ytterligare en orsak till budgetavvikelsen är att utfallet för indexuppräknings<sup>13</sup> blev lägre än de budgeterade tre procenten, vilket ger en avvikelse på 2,0 mnkr för landsbygdstrafiken.

Kostnaderna för förstärkningstrafiken är 1,4 mnkr högre än budget och 1,5 mnkr högre än föregående år. Avvikelsen beror bland annat på förändringar i avtalsområdet Timrå/Njurunda. Det har varit ett ökat behov av förstärkningstrafik i Timrå, förstärkningspriset var högre än vad som budgeterats, samt att förstärkningskostnader på 0,4 mnkr för 2014 finns med i årets resultat.

| Belopp, mnkr         | Utfall 2015   | Budget 2015   | Budget-<br>avvikelse | Utfall 2014   | Avvikelse 2015 -<br>2014 |
|----------------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|--------------------------|
| Landsbygdstrafik     | -221,1        | -230,2        | 9,1                  | -221,5        | 0,4                      |
| Förstärkningstrafik  | -2,9          | -1,4          | -1,4                 | -1,4          | -1,5                     |
| Kompletteringstrafik | -2,2          | -2,4          | 0,3                  | -2,7          | 0,5                      |
| Bankkostnad          | -2,5          | -2,0          | -0,5                 | -2,1          | -0,4                     |
| <b>Summa</b>         | <b>-228,7</b> | <b>-236,1</b> | <b>7,5</b>           | <b>-227,7</b> | <b>-0,9</b>              |

Kostnaderna för tätortstrafiken är 3,0 mnkr högre än budget vilket motsvarar 1,3 procent av budget. En orsak till avvikelser är utökad trafik för linje 4 i Sundsvall där linjen har förlängts till Bredsand. Kostnaderna, som inte fanns med i budget, uppgick till 3,6 mnkr. En ytterligare orsak till avvikelser är att linje 5 i Sundsvall har förstärkts med en buss och längre körtider med syftet att förbättra tidtabellens kvalitet. Kostnaden för linje 5 uppgick till 1,2 mnkr och fanns inte med i budget. Sundsvalls tätort har ett lägre avtalspris motsvarande 0,8 mnkr än budgeterat. Det som även medför lägre kostnader för tätortstrafik är kostnadsfördelningen mellan tätorts- och landsbygdstrafik där utfallet är lägre än vad som budgeterats för tätortstrafiken.

Kostnaderna för tätortstrafiken har ökat med 27,2 mnkr i förhållande till föregående år. Ökningen beror till största delen på förändrad avtalsform för Sundsvalls tätort. Nettoavtalet innebar att trafikföretaget erhöll samtliga intäkter inom avtalsområdet. I ett nettoavtal är kostnaderna för trafiken därmed lägre. Det innebär att kostnaderna för trafiken är högre med nuvarande avtalsform.

Kostnaderna för förstärkningstrafik är 0,6 mnkr högre än budget. Det beror på att linje 1 i Sundsvall förstärktes med extra fordon i samband med olika händelser, bland annat att Bergsåkersbron stängdes under en period och att Sundsvall arrangerade SM-veckan.

| Belopp, mnkr        | Utfall 2015 | Budget 2015 | Budget-<br>avvikelse | Utfall 2014 | Avvikelse 2015 -<br>2014 |
|---------------------|-------------|-------------|----------------------|-------------|--------------------------|
| Tätortstrafik       | -161,0      | -158,0      | -3,0                 | -133,8      | -27,2                    |
| Förstärkningstrafik | -0,8        | -0,2        | -0,6                 | -0,1        | -0,7                     |
| Bankkostnad         | -1,5        | -0,9        | -0,6                 | -1,0        | -0,5                     |

<sup>13</sup> Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett indextal. 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.

## Årsredovisning

|              |               |               |             |               |              |
|--------------|---------------|---------------|-------------|---------------|--------------|
| <b>Summa</b> | <b>-163,2</b> | <b>-159,0</b> | <b>-4,2</b> | <b>-134,9</b> | <b>-28,3</b> |
|--------------|---------------|---------------|-------------|---------------|--------------|

I både landsbygds- och tätortstrafik ingår en post för bankkostnader som fördelas per medlem, där utfallet uppgick till 4,0 mnkr. Budgeten för motsvarande kostnader var 2,4 mnkr vilket innebär en budgetavvikelse om 1,1 mnkr. I bankkostnader ingår provisionskostnad till försäljningsställen vilket uppgick till 2,0 mnkr. Ytterligare poster som ingår är bland annat avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning.

### Särskild kollektivtrafik

Kostnaden för SÄKO uppgår till 104,9 mnkr varav färdtjänstresor står för 42,9 mnkr och sjukresor för 61,9 mnkr. Budgeten för SÄKO uppgår till 113,0 mnkr fördelat på färdtjänstresor 57,1 mnkr och sjukresor 55,9 mnkr. För färdtjänstresor är kostnaderna 14,2 mnkr lägre än budgeterat. Det beror främst på minskade kostnader med 13,6 mnkr för Sundsvalls kommun eftersom Sundsvalls kommun själva har upphandlat färdtjänstresor. En förändring som trädde i kraft från mitten av juni 2015.

Kostnaderna för sjukresor är högre än budgeterat motsvarande 6,0 mnkr och vid jämförelse med föregående år har kostnaderna ökat med 7,7 mnkr. Antalet sjukresor är fler än beräknat och sjukresan har i snitt blivit längre. Det beror bland annat på vårdköer som gör att patienter remitteras till sjukhus längre bort än det närmaste.

För Örnsköldsviks kommun är kostnaderna 0,6 mnkr högre än budgeterat och det beror bland annat på fler färdtjänstresor. Härnösands kommun har färre färdtjänstresor och kostnaderna är 0,6 mnkr lägre än budget. Timrå kommun har fler färdtjänstresor jämfört med föregående år, trots det är kostnaderna lägre än budget. Kostnaderna är även lägre än föregående år. Timrå kommun förlängde befintligt avtal i direktupphandlingen som redan hade låga priser och från den 1 november är kostnaderna 16 procent lägre än budgeterat. Kramfors kommun har färre antal färdtjänstresor men med en högre kostnad än budgeterat. Det är en prisökning både på direktupphandlingen från den 14 juni men även från 1 november.

| Nettokostnader, mnkr       | Utfall 2015  | Budget 2015  | Budget-<br>avvikelse | Utfall 2014  | Avvikelse 2015<br>- 2014 |
|----------------------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|--------------------------|
| Landstinget Västernorrland | 61,9         | 55,9         | 6,0                  | 54,2         | 7,7                      |
| Sundsvalls kommun          | 7,1          | 20,7         | -13,6                | 19,4         | -12,4                    |
| Örnsköldsviks kommun       | 10,3         | 9,7          | 0,6                  | 9,6          | 0,8                      |
| Härnösands kommun          | 3,9          | 4,5          | -0,6                 | 4,2          | -0,3                     |
| Kramfors kommun            | 8,7          | 8,6          | 0,1                  | 7,7          | 1,0                      |
| Sollefteå kommun           | 4,9          | 5,0          | -0,1                 | 4,7          | 0,2                      |
| Timrå kommun               | 4,5          | 5,3          | -0,8                 | 5,1          | -0,5                     |
| Ånge kommun                | 3,4          | 3,2          | 0,2                  | 2,9          | 0,5                      |
| <b>Summa</b>               | <b>104,9</b> | <b>113,0</b> | <b>-8,1</b>          | <b>107,9</b> | <b>-3,0</b>              |

## Årsredovisning

### Tågtrafik

Nettokostnaden för tågtrafiken uppgår till 25,8 mnkr, varav 25,2 mnkr är driftskostnader och 5,6 mnkr ersättning till Botniatåg för biljettgiltighet. Intäkterna för tågtrafiken uppgår till 5,8 mnkr och avser biljettintäkter. I och med bokslutet 2014 hade vi en fordran på 2,6 mnkr och enligt försiktighetsprincipen bokfördes även en skuld med motsvarande belopp om 2,6 mnkr. Skulden har återförts under året vilket minskar driftkostnaden. Norrtåg AB redovisar lägre kostnader om 4,1 mnkr lägre än budget och överskottet har bokförts som en skuld till ägarna för att kunna möta ett eventuellt kommande beslut om minskad statlig finansiering. Utöver årets resultat på 4,1 mnkr, finns tidigare nämnda fordran på 2,6 mnkr från 2014 och sammantaget är vår fordran på Norrtåg 6,8 mnkr.

| Tågtrafik, mnkr              | Utfall 2015  | Budget 2015  | Budget-avvikelse | Utfall 2014  |
|------------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|
| Biljettintäkter              | 5,8          | 6,0          | -0,2             | 6,7          |
| Driftkostnad                 | -25,2        | -32,0        | 6,8              | -25,2        |
| Kostnad för biljettgiltighet | -6,4         | -7,0         | 0,6              | -5,6         |
| <b>Summa nettokostnad</b>    | <b>-25,8</b> | <b>-33,0</b> | <b>7,2</b>       | <b>-24,1</b> |

### Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnaderna redovisar ett resultat som är 0,6 mnkr lägre än budget. Största avvikelsen finns under externa kostnader där kostnaderna är 0,7 mnkr högre än budget. Det beror bland annat på att konsultkostnaderna är högre än budget. Främsta orsaken är konsulter i samband med årsbokslutet 2014 och delårsrapporterna, samt konsulter i samband med att upphandlingen av särskild kollektivtrafik överklagades och senarelades. Det innebär att det genomfördes en direktupphandling för SÄKO-trafiken mellan juni och oktober.

Marknad redovisar ett överskott om 0,4 mnkr vilket kan förklaras med att budgeterade kostnader för marknadsinsatser för nytt produktutbud och realtidssystem inte har verkställts under året. Personalkostnader visar ett överskott om 0,4 mnkr i förhållande till budget vilket bland annat beror på en pensionsavgång, vakanser samt att utfallet för lönerrevisionen blev 0,1 mnkr lägre än budgeterat. Biljettmaskin redovisar 0,3 mnkr lägre kostnader än budgeterat. Det beror till stor del på att nya kortämnen blev billigare än budgeterat samt att införandet av ny produkt enligt taxeutredningen inte genomfördes under året. Direktionen redovisar ett underskott om 0,2 mnkr och det beror bland annat på att det varit fler möten än vad som budgeterats.

| Nettokostnader (mnkr)               | Utfall 2015  | Budget 2015  | Budget-avvikelse | Utfall 2014  | Avvikelse 2015-2014 |
|-------------------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|---------------------|
| Personalkostnader                   | -13,9        | -14,3        | 0,4              | -13,7        | -0,2                |
| Biljettmaskin (drift och underhåll) | -5,3         | -5,6         | 0,3              | -5,2         | -0,1                |
| IT och telefoni                     | -4,2         | -4,4         | 0,2              | -4,0         | -0,2                |
| Externa kostnader                   | -3,9         | -3,2         | -0,7             | -6,8         | 2,9                 |
| Marknad                             | -1,3         | -1,8         | 0,4              | -4,4         | 3,1                 |
| Direktionen                         | -0,9         | -0,7         | -0,2             | 0,0          | 0,0                 |
| Strategisk planering                | -0,2         | -0,3         | 0,1              | -0,6         | 0,4                 |
| Hållplats                           | -0,2         | -0,3         | 0,1              | -0,2         | 0,0                 |
| <b>Summa</b>                        | <b>-29,9</b> | <b>-30,5</b> | <b>0,6</b>       | <b>-34,9</b> | <b>5,0</b>          |

## Årsredovisning

### Administration SÄKO

Kostnaderna för administration SÄKO är 2,1 mnkr lägre än budgeterat. Största avvikelsen finns under personalkostnader, med 1,7 mnkr lägre kostnader än budgeterat. Det beror bland annat på restriktivare vikarietillsättning, omfördelning av arbetspass för ordinarie personal istället för att betala ut dyrare övertidsersättning, att vakanser inte har tillsatts samt att en budgeterad utbildning i kundbemötande inte har genomförts under året. IT och telefoni redovisar ett överskott om 0,5 mnkr i förhållande till budget. Det beror bland annat på att kostnaden för uppgradering av telefonväxel blev lägre än budgeterat samt att kostnader för ett nytt reservströmsaggregat belastar 2016.

| Nettokostnader (mnkr) | Utfall 2015  | Budget 2015  | Budget-<br>avvikelse | Utfall 2014  | Avvikelse<br>2015-2014 |
|-----------------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|------------------------|
| Personalkostnader     | -11,5        | -13,2        | 1,7                  | -10,6        | -0,9                   |
| IT och telefoni       | -2,4         | -2,9         | 0,5                  | -2,3         | -0,1                   |
| Externa kostnader     | -0,7         | -0,6         | -0,1                 | -1,2         | 0,5                    |
| Marknad               | -0,4         | -0,3         | -0,1                 | -0,3         | -0,1                   |
| <b>Summa</b>          | <b>-15,0</b> | <b>-17,0</b> | <b>2,1</b>           | <b>-14,4</b> | <b>-0,6</b>            |

### Medlemsbidrag

Det totala medlemsbidraget uppgår till 436,6 mnkr och fördelas på medlemmarna utifrån den fördelningsmodell som beslutats av medlemmarnas fullmäktige i samband med bildandet av Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

Medlemsbidrag från medlemmarna uppgår till 436,6 mnkr. Budgeterat medlemsbidrag uppgår till 420,9 mnkr, vilket innebär en avvikelse om 15,7 mnkr i förhållande till budget. Den största orsaken till avvikelsen kan förklaras av att helårseffekten av förändringen för intäkter skolkort inte finns med i budget.

| Medlemsbidrag (mnkr)       | Utfall 2015  | Budget 2015  | Budget-<br>avvikelse | Utfall 2014  | Avvikelse<br>2015-2014 |
|----------------------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|------------------------|
| Landstinget Västernorrland | 178,7        | 177,4        | -1,4                 | 169,0        | 9,7                    |
| Sundsvalls kommun          | 106,2        | 103,4        | -2,8                 | 114,2        | 8,0                    |
| Örnsköldsviks kommun       | 59,4         | 54,4         | -4,9                 | 53,5         | 5,9                    |
| Härnösands kommun          | 25,5         | 22,9         | -2,5                 | 21,9         | 3,6                    |
| Kramfors kommun            | 22,3         | 22,0         | -0,3                 | 20,3         | 2,0                    |
| Sollefteå kommun           | 16,7         | 16,3         | -0,4                 | 16,5         | 0,2                    |
| Timrå kommun               | 17,5         | 15,5         | -2,0                 | 14,4         | 3,1                    |
| Ånge kommun                | 10,3         | 8,8          | -1,5                 | 9,1          | 1,2                    |
| <b>Summa medlemsbidrag</b> | <b>436,6</b> | <b>420,9</b> | <b>-15,7</b>         | <b>418,9</b> | <b>17,8</b>            |

## Årsredovisning

### 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. Årets första helårsprognos visar nettokostnader om 457,2 mnkr. Vid en jämförelse mellan prognosen i april och prognosen i augusti har nettokostnaderna minskat med 7,6 mnkr. Nettokostnaderna vid årets slut uppgick till 436,4 mnkr och avvikelserna är 13,0 mnkr jämfört med den sista prognosen.

### Intäkter

Budgetavvikelsen för skolkorten samt biljettintäkter för tätortstrafik identifierades under vårens budgetdialoger med medlemmarna och togs i beaktande vid prognosarbetet under året. Prognosavvikelsen per april var 0 mnkr och prognosavvikelsen per augusti 2,6 mnkr.

| Intäkter, mnkr             | Utfall 2015  | Prognos aug  | Prognos april | Budget 2015  |
|----------------------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| Biljettintäkter, landsbygd | 44,2         | 43,3         | 44,7          | 44,6         |
| Biljettintäkter, tätort    | 56,5         | 55,6         | 55,3          | 60,3         |
| Skolkort                   | 29,8         | 29,0         | 30,7          | 61,0         |
| Bussgods                   | 1,6          | 1,5          | 1,5           | 2,5          |
| Resplus                    | 2,4          | 2,4          | 2,3           | 2,7          |
| <b>Summa</b>               | <b>134,5</b> | <b>131,9</b> | <b>134,5</b>  | <b>171,0</b> |

### Kostnader

Prognosavvikelsen för trafik kostnader vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per augusti är 5,0 mnkr vilket motsvarar drygt en procent av kostnaderna. I den första delårsrapporten per april prognostiserades kostnaderna till 398,4 mnkr, vilket var 3,3 mnkr högre än budget. I den sista prognosen uppgick kostnaderna till 396,9 mnkr. Orsaken till prognosavvikelsen är bland annat att utfallet för indexuppräknings<sup>14</sup> blev lägre än vad som prognostiserats för och att genomförda trafikförändringar blev lägre än vad som prognostiserats.

| Kostnader, mnkr          | Utfall 2015   | Prognos aug   | Prognos april | Budget 2015   |
|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Landsbygdstrafik         | -221,1        | -225,2        | -224,9        | -230,2        |
| Tätortstrafik            | -161,0        | -161,4        | -162,7        | -158,0        |
| Förstärkning, landsbygd  | -2,9          | -3,2          | -3,2          | -1,4          |
| Förstärkning, tätort     | -0,8          | -1,0          | -1,0          | -0,2          |
| Komplettering, landsbygd | -2,2          | -2,3          | -2,5          | -2,4          |
| Bankkostnad, landsbygd   | -2,5          | -2,4          | -2,6          | -2,0          |
| Bankkostnad, tätort      | -1,5          | -1,4          | -1,5          | -0,9          |
| <b>Summa</b>             | <b>-391,9</b> | <b>-396,9</b> | <b>-398,4</b> | <b>-395,1</b> |

<sup>14</sup> 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.

## Årsredovisning

### 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 106,6 mnkr och i den andra delårsrapporten hade prognosen för kostnaderna minskat till 104,5 mnkr. Antal sjuk- och färdtjänstresor är svår att prognostisera eftersom antalet resor påverkas av olika faktorer, såsom vilket tillstånd som finns för att åka sjuk- och färdtjänstresor, en åldrande befolkning med större behov av särskild kollektivtrafik och brist på vårdplatser vilket gör att patienten måste åka sjukresor till och från vården.

| Kostnader för sjuk- och färdtjänstresor, mnkr | Utfall 2015   | Prognos aug   | Prognos april | Budget 2015  |
|---|---------------|---------------|---------------|--------------|
| Landstinget Västernorrland                    | -61,9         | -60,3         | -60,8         | 55,9         |
| Sundsvalls kommun                             | -7,1          | -7,1          | -7,1          | 20,7         |
| Örnsköldsviks kommun                          | -10,3         | -10,3         | -10,5         | 9,7          |
| Härnösands kommun                             | -3,9          | -4,0          | -4,5          | 4,5          |
| Kramfors kommun                               | -8,7          | -9,1          | -9,3          | 8,6          |
| Sollefteå kommun                              | -4,9          | -5,3          | -5,5          | 5,0          |
| Timrå kommun                                  | -4,5          | -4,9          | -5,3          | 5,3          |
| Ånge kommun                                   | -3,4          | -3,5          | -3,6          | 3,2          |
| <b>Summa</b>                                  | <b>-104,9</b> | <b>-104,5</b> | <b>-106,6</b> | <b>113,0</b> |

### Medlemsbidrag

Prognosen per sista augusti visar nettokostnader som uppgår till 449,6 mnkr, vilket är 7,6 mnkr lägre än första prognosen. Årets resultat för medlemsbidraget uppgick till 436,6, det innebär att medlemsbidraget minskade med 12,9 mnkr.

| Medlemsbidrag (mnkr)       | Utfall 2015  | Prognos aug  | Prognos april |
|----------------------------|--------------|--------------|---------------|
| Landstinget Västernorrland | 178,7        | 181,1        | 187,6         |
| Sundsvalls kommun          | 106,2        | 111,4        | 109,6         |
| Örnsköldsviks kommun       | 59,4         | 60,4         | 61,7          |
| Härnösands kommun          | 25,5         | 25,9         | 26,5          |
| Kramfors kommun            | 22,3         | 23,3         | 23,6          |
| Sollefteå kommun           | 16,7         | 18,4         | 18,9          |
| Timrå kommun               | 17,5         | 18,3         | 18,7          |
| Ånge kommun                | 10,3         | 10,8         | 10,6          |
| <b>Summa</b>               | <b>436,6</b> | <b>449,6</b> | <b>457,2</b>  |



## Årsredovisning

### Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har vi intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att bedriva kollektivtrafik. Årets resultat för den sammanställda redovisningen uppgick till 0,1 mnkr vilket kan jämföras med föregående år då resultatet uppgick till 1,2 mnkr.

#### Bussgods i Västernorrland AB

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland 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 fortsatt arbetet med att effektivisera transporterna, omförhandla avtal och analysera kostnader. Att bygga linjer med egna transportmedel som kompensation för bortfall i busstrafiken är en strategi. Verksamheten har drabbats hårt av förändringarna på linje10 mellan Sundsvall och Umeå där turen inte längre går upp till Umeå och turtätheten är lägre. Antalet frakter har minskat med 38 procent jämfört med 2014. För att hålla nere kostnaderna har två terminaler avvecklats, Kramfors och Härnösand. Effekt väntas 2016. Bussgods redovisar ett negativt resultat på 0,1 mnkr.

#### 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 oss. Samtrans redovisar ett negativt resultat om 1 600 kronor.

#### Norrtåg AB

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland äger 25 procent av Norrtåg AB. Övriga ägare är Region Jämtland Härjedalen, Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län. Norrtåg skall för ägarna bedriva persontrafik med tåg i respektive län, mellan länen och angränsande län enligt överenskommelse med staten samt tillhandahålla tågfordon och verkstad.

Under året har bolaget upphandlat ett nytt avtal för drift av tågtrafiken med start i augusti 2016. Avtalet sträcker sig fram till december 2025. Ny operatör efter Botnietåg AB blir Tågkompaniet AB.

Resandet inom Norrtågssystemet har utvecklats positivt med en ökning på två procent. Totalt uppgår resandet till 1 392 000 resenärer 2015. Största ökningen med sex procent, har skett på sträckan Umeå – Sundsvall där det görs 668 000 resor per år. De flesta resorna sker till studier eller arbete.

Norrtåg AB redovisar ett bättre resultat än budget med 25,0 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, uteblivna höjningar av fordonshyra och minskat behov av ersättningsfordon. Utöver årets resultat på 4,1 mnkr, har vi en fordran på 2,6 mnkr som hänförs till 2014 och sammantaget är vår fordran på Norrtåg 6,8 mnkr.

#### Västernorrlands läns Trafik AB

VLTAB är ett helägt dotterbolag vars syfte är att administrera och hantera de avtal som är tecknade i bolagets namn. De flesta trafikavtal ligger under VLTAB och flyttades inte över vid bildandet av Kollektivtrafikmyndigheten. Nuvarande trafikavtal sträcker sig som längst till 2015. VLTAB redovisar ett nollresultat.

## Årsredovisning

### Medarbetare

#### Hälsa och sjukfrånvaro

Den totala sjukfrånvaron har ökat från 3,7 procent år 2014 till 3,8 procent. Kvinnornas sjuktal har ökat och männens har minskat i förhållande till 2014. Långtidsfrånvaron har också minskat medan gruppen anställda 50 år och äldre har ökat. Den totala sjukfrånvaron kan inte härledas till stressrelaterade diagnoser som 2014, utan står för diagnoser av andra sjukdomar.

| Sjukfrånvaro (%)          | 2015 | 2014 |
|---------------------------|------|------|
| Summa frånvaro            | 3,8  | 3,7  |
| Långtidsfrånvaro          | 13,3 | 15,8 |
| Summa frånvaro kvinnor    | 4,5  | 3,4  |
| Summa frånvaro män        | 2,5  | 4,3  |
| Anställda 29 år och yngre | 1,2  | 4,3  |
| Anställda 30-49 år        | 2,3  | 3,5  |
| Anställda 50 år och äldre | 6,4  | 3,7  |

#### Löne- och medarbetarsamtal

Medarbetarsamtalen planerades till senare delen av hösten men flyttades fram till mars och april månad 2016 beroende på att tillsättningen av trafikchefstjänsten inte färdigställdes förrän i december månad. Lönekonferens med lönesättande chefer genomfördes 2015-03-16. Lönerevisionen per 1 april fastställdes den 18 maj. Lönekartläggning genomfördes och redovisades för Vision den 25 september.

#### 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. Nu gällande jämställdhetsplan ska revideras under 2016.

#### Policyarbete

Alkohol- och drogpolicy färdigställdes och antogs av direktionen den 18 december. Plan för framtagning och revideringar av policy och handlingsplaner upprättades i december.

#### Antal årsarbetare

Under året har viktiga personalrekryteringar genomförts. Fyra chefer har rekryterats, myndighetschef, administrativ chef, economichef och trafikchef. I oktober anställdes en kommunikationschef med pressansvar och i november en projektledare för Hållbara resor.

Totalt är 49 anställda på Kollektivtrafikmyndigheten. Av dessa är 32 kvinnor och 17 män. I ledningsgruppen sitter totalt sju personer varav fem är kvinnor och två är män.

| Könsfördelning (antal) | Ånge | Kramfors | Ledningsgruppen |
|------------------------|------|----------|-----------------|
| Kvinnor                | 20   | 12       | 5               |
| Män                    | 8    | 9        | 2               |
| Summa                  | 28   | 21       | 7               |

#### Pensioner

Pensionskostnaderna för personal uppgick till 1,6 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.

## Årsredovisning

### **Förväntad utveckling**

Ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram ska utarbetas under 2016. Nya mål ska formuleras, som överensstämmer med kommunalförbundets medlemmars ambition och finansieringsförmåga för den kollektiva trafiken i länet i ett längre tidsperspektiv. Trafikförsörjningsprogrammet ska utgå ifrån den regionala utvecklingsstrategin och ta sikte på 2030.

Finansieringen av kollektivtrafiken de närmaste åren bedöms ske inom mycket begränsade ramar. Då en medlem har det totala ansvaret för de administrativa kostnaderna, innebär det att den medlemmen har ett avgörande inflytande i vilken grad förnyelse och utveckling av stödsystem kan ske för alla medlemmars behov. För att öka och effektivisera resandet och nå de prioriterade resenärsgруппerna genom aktiv påverkan, krävs resurser i form av kompetens och utveckling av tekniska stödsystem.

Ökad samverkan med de fyra nordligaste länen skapar bättre resenärsanpassad kollektivtrafik och bygger förutsättningar för bra verksamhet i en storregion 2019. Tillsammans äger vi Norrtåg AB där den regionala tågtrafiken bedrivs. 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 vi ska bidra till att uppmuntra och stärka genom goda förbindelser. Samverkan med andra parter är långsiktigt förpliktigande och binder resurser enligt de överenskommelser som görs.

Satsningar för att utveckla kollektivtrafiken för framtiden bör göras så att de geografiska gränserna suddas ut och att resenärerna reser med samma förutsättningar i hela länet. Dessutom att resor till och från angränsande län och regioner på samma sätt kan göras med nya produkter som är enkla att förstå och använda.

Utvecklingen av järnvägsnätet från Härnösand och söderut till Gävle samt på Ådalsbanan är strategiskt viktiga satsningar som är avgörande för länets möjligheter till utveckling.

En förutsättning för att vi ska kunna öka det kollektiva resandet är att vi kan förbättra kollektivtrafikens flexibilitet genom fler och snabbare turer. För att kunna åstadkomma detta krävs utökade resurser. Ett sätt att öka resurserna är att minska nettokostnaderna genom att exempelvis öka intäkterna. Just nu ser utvecklingen det motsatta, där den skattefinansierade delen av kollektivtrafikkostnaden ökar och den resenärsfinansierade delen minskar. Denna utveckling riskerar leda till besparing av trafik för att hämta hem intäktsbortfall.

Under 2016 planeras samverkansprojektet med arbetsnamnet Koll 2020, som har till syfte att utveckla länets kollektivtrafik och tillhörande infrastruktur. Projektet är uppdelat i fyra insatsområden: Mål, strategi och kunskap, Förändringsarbete, Förenkla användning av kollektivtrafik samt Nya tider. Förhoppningen är att Koll 2020 kommer att innebära en satsning om 50- 60 mnkr på att skapa förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling.

I december 2015 förändrade SJ sin morgontågtrafik mellan länet och Stockholm. Tåget med ankomsttid 9.40 ersattes med X2000 vilket medför en restidsminskning på cirka 20 minuter. X2000 är inte utrustad med ERTMS vilket innebär att tågen startar i Sundsvall, istället för som tidigare i Härnösand. Med anledning av denna förändring ändrade vi en bussavgång från Härnösand för att ansluta till tåget i Sundsvall.

Sverigeförhandlingen kan innebära stora investeringar i järnvägsinfrastrukturen mellan Gävle och Härnösand. En investering som skulle innebära helt andra förutsättningar för att utveckla den regionala kollektivtrafiken och därmed skapa förutsättningar att förtäta länet genom minskade restider.

Förslag om en storregion har presenterats, där Västernorrland föreslås bilda gemensam region med Jämtland, Västerbotten och Norrbotten. Regionbildningen kan komma att genomföras 2019. Hur kollektivtrafiken ska organiseras är ännu oklart.

## Årsredovisning

## Ekonomiska rapporter

## Resultaträkning

| Belopp i mnkr                             | Not | Kollektivtrafikmyndigheten |               | Sammanställd redovisning |               |
|---|-----|----------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
|   |     | 2015                       | 2014          | 2015                     | 2014          |
| Verksamhetens intäkter                    | 1   | 147,1                      | 140,6         | 194,0                    | 186,7         |
| Verksamhetens kostnader                   | 2   | -576,6                     | -556,8        | -623,6                   | -601,4        |
| Jämförelsestörande poster                 | 3   | 1,2                        | 3,7           | 1,2                      | 3,7           |
| Avskrivningar                             | 6   | -8,0                       | -6,7          | -8,2                     | -6,9          |
| <b>Verksamhetens nettokostnader</b>       |     | <b>-436,4</b>              | <b>-419,2</b> | <b>-436,6</b>            | <b>-419,6</b> |
| Medlemsbidrag                             | 4   | 436,6                      | 419,0         | 436,6                    | 419,0         |
| Finansiella intäkter                      |     | 0,0                        | 0,3           | 0,0                      | 0,9           |
| Finansiella kostnader                     |     | 0,0                        | 0,0           | 0,1                      | 0,0           |
| Jämförelsestörande finansiella poster     | 5   | 0,0                        | 1,1           | 0,0                      | 1,1           |
| <b>Resultat före extraordinära poster</b> |     | <b>0,2</b>                 | <b>1,1</b>    | <b>0,1</b>               | <b>1,3</b>    |
| Extraordinära intäkter                    |     | 0,0                        | 0,0           | 0,0                      | 0,0           |
| Extraordinära kostnader                   |     | 0,0                        | 0,0           | 0,0                      | 0,1           |
| <b>Årets resultat</b>                     |     | <b>0,2</b>                 | <b>1,1</b>    | <b>0,1</b>               | <b>1,2</b>    |

## Kassaflödesanalys

| Belopp i mnkr  | Not | Kollektivtrafikmyndigheten |              | Sammanställd redovisning |              |
|--|-----|----------------------------|--------------|--------------------------|--------------|
|  |     | 2015                       | 2014         | 2015                     | 2014         |
| <b>Den löpande verksamheten</b>  |     |                            |              |                          |              |
| Årets resultat   |     | 0,2                        | 1,1          | 0,1                      | 1,3          |
| Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar                                 |     | -0,1                       | 0,0          | -0,1                     | 0,0          |
| Avskrivningar  |     | 8,0                        | 6,7          | 8,2                      | 6,9          |
| Ökning av avsättningar   |     | 0,0                        | 0,0          | 3,6                      | 0,0          |
| Betald skatt   |     |                            |              | 0,0                      | 0,0          |
| <b>Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b> |     | <b>8,1</b>                 | <b>7,8</b>   | <b>11,8</b>              | <b>8,2</b>   |
| <b>Kassaflöden från förändringar i rörelsekapitalet</b>                            |     |                            |              |                          |              |
| Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar                                  |     | -26,9                      | 42,8         | -30,0                    | 48,8         |
| Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga skulder                                     |     | 91,5                       | -69,7        | 95,7                     | -88,1        |
| <b>Kassaflöden från den löpande verksamheten</b>                                   |     | <b>72,8</b>                | <b>-19,1</b> | <b>73,9</b>              | <b>-31,2</b> |
| <b>Investeringsverksamheten</b>  |     |                            |              |                          |              |
| Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar                             |     | 0,0                        | 0,0          | 0,0                      | 0,0          |
| Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar                              |     | -0,2                       | -14,8        | -0,3                     | -14,8        |
| Försäljning av inventarier   |     | 0,1                        | 0,0          | 0,1                      | 0,0          |
| <b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>                                    |     | <b>-0,1</b>                | <b>-14,8</b> | <b>-0,2</b>              | <b>-14,8</b> |
| <b>Finansieringsverksamheten</b>   |     |                            |              |                          |              |
| Amortering   |     | 0,0                        | 0,1          | 0,0                      | 0,1          |
| <b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>                                   |     | <b>0,0</b>                 | <b>0,1</b>   | <b>0,0</b>               | <b>0,1</b>   |
| <b>Årets kassaflöde</b>  |     | <b>72,6</b>                | <b>-33,9</b> | <b>77,3</b>              | <b>-46,1</b> |
| Likvida medel vid periodens början   |     | 37,5                       | 71,4         | 67,8                     | 113,9        |
| Likvida medel vid periodens slut   |     | 110,2                      | 37,5         | 145,2                    | 67,8         |

## Årsredovisning

**Balansräkning**

| Belopp i mnkr                                       | Not | Kollektivtrafikmyndigheten |              | Sammanställd redovisning |              |
|---|-----|----------------------------|--------------|--------------------------|--------------|
|   |     | 2015                       | 2014         | 2015                     | 2014         |
| <b>TILLGÅNGAR</b>                                   |     |                            |              |                          |              |
| <b>Anläggningstillgångar</b>                        |     |                            |              |                          |              |
| <b>Immateriella anläggningstillgångar</b>           |     |                            |              |                          |              |
|   |     | 0,0                        | 0,0          | 0,0                      | 0,0          |
| <b>Materiella anläggningstillgångar</b>             |     |                            |              |                          |              |
| Mark, byggnader och tekniska anläggningar           |     | 0,0                        | 0,0          | 0,0                      | 0,0          |
| Maskiner och inventarier                            | 6   | 16,0                       | 23,9         | 16,4                     | 24,4         |
| <b>Finansiella anläggningstillgångar</b>            |     |                            |              |                          |              |
| 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          |
| <b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>      |     | <b>19,8</b>                | <b>19,7</b>  | <b>1,0</b>               | <b>1,0</b>   |
| <b>Summa anläggningstillgångar</b>                  |     | <b>35,8</b>                | <b>43,6</b>  | <b>17,4</b>              | <b>25,4</b>  |
| <b>Omsättningstillgångar</b>                        |     |                            |              |                          |              |
| Kortfristiga placeringar                            | 8   | 0,0                        | 0,0          | 1,1                      | 1,1          |
| Kortfristiga fordringar                             | 9   | 50,1                       | 23,2         | 54,4                     | 24,5         |
| Kassa och bank                                      |     | 110,2                      | 37,5         | 145,2                    | 67,8         |
| <b>Summa omsättningstillgångar</b>                  |     | <b>160,2</b>               | <b>60,7</b>  | <b>200,7</b>             | <b>93,5</b>  |
| <b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>                             |     | <b>196,0</b>               | <b>104,3</b> | <b>218,2</b>             | <b>118,9</b> |
| <b>EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>       |     |                            |              |                          |              |
| <b>Eget kapital</b>                                 |     |                            |              |                          |              |
| Reservfond  |     | 0,0                        | 0,0          | 0,0                      | 0,0          |
| Balanserat resultat                                 |     | 1,1                        | 0,0          | 3,0                      | 1,8          |
| Årets resultat                                      |     | 0,2                        | 1,1          | 0,1                      | 1,2          |
| <b>Summa eget kapital</b>                           |     | <b>1,3</b>                 | <b>1,1</b>   | <b>3,1</b>               | <b>3,0</b>   |
| <b>Avsättningar</b>                                 |     |                            |              |                          |              |
| Avsättningar för pensioner                          |     | 0,0                        | 0,0          | 0,0                      | 0,0          |
| Andra avsättningar                                  |     | 0,0                        | 0,0          | 3,6                      | 0,0          |
| <b>Summa avsättningar</b>                           |     | <b>0,0</b>                 | <b>0,0</b>   | <b>3,6</b>               | <b>0,0</b>   |
| <b>Skulder</b>                                      |     |                            |              |                          |              |
| Långfristiga skulder                                |     | 0,0                        | 0,0          | 0,0                      | 0,0          |
| Kortfristiga skulder                                | 10  | 194,7                      | 103,2        | 211,5                    | 115,8        |
| <b>Summa skulder</b>                                |     | <b>194,7</b>               | <b>103,2</b> | <b>211,5</b>             | <b>115,8</b> |
| <b>SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b> |     | <b>196,0</b>               | <b>104,3</b> | <b>218,2</b>             | <b>118,9</b> |

## Årsredovisning

## Noter

|  | Kollektivtrafikmyndigheten |               | Sammanställd redovisning |               |
|--|----------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
|  | 2015                       | 2014          | 2015                     | 2014          |
| <b>Not 1 Verksamhetens intäkter</b>                | <b>147,1</b>               | <b>140,6</b>  | <b>194,0</b>             | <b>186,7</b>  |
| Biljettintäkter                                    | 100,7                      | 92,9          |                          |               |
| Skolkortsintäkter                                  | 29,8                       | 41,2          |                          |               |
| Övriga intäkter                                    | 16,6                       | 6,5           | 194,0                    | 186,7         |
| <b>Not 2 Verksamhetens kostnader</b>               | <b>-576,6</b>              | <b>-556,8</b> | <b>-623,6</b>            | <b>-603,0</b> |
| Trafikkostnader                                    | -531,0                     | -505,3        |                          |               |
| Personalkostnader inkl direktionen                 | -27,7                      | -26,7         |                          |               |
| Övriga kostnader                                   | -17,9                      | -24,8         | -623,6                   | -603,0        |
| <b>Not 3 Jämförelsestörande poster</b>             | <b>1,2</b>                 | <b>3,7</b>    | <b>1,2</b>               | <b>3,7</b>    |
| Viten  | 1,1                        | 2,0           | 1,1                      | 2,0           |
| Reavinst vid avyttring anl tillgång                | 0,1                        | 0,0           | 0,1                      | 0,0           |
| Återbetalning AFA                                  | 0,0                        | 0,6           | 0,0                      | 0,6           |
| Skadestånd   | 0,0                        | -3,0          | 0,0                      | -3,0          |
| Avskriven skuld Norrtåg AB                         | 0,0                        | 4,1           | 0,0                      | 4,1           |
| <b>Not 4 Medlemsbidrag</b>                         | <b>436,6</b>               | <b>419,0</b>  | <b>436,6</b>             | <b>419,0</b>  |
| Landstinget Västernorrland                         | 178,7                      | 169,0         | 178,7                    | 169,0         |
| Sundsvalls kommun                                  | 106,2                      | 114,2         | 106,2                    | 114,2         |
| Örnsköldsviks kommun                               | 59,4                       | 53,5          | 59,4                     | 53,5          |
| Härnösands kommun                                  | 25,5                       | 21,9          | 25,5                     | 21,9          |
| Kramfors kommun                                    | 22,3                       | 20,3          | 22,3                     | 20,3          |
| Sollefteå kommun                                   | 16,7                       | 16,5          | 16,7                     | 16,5          |
| Timrå kommun                                       | 17,5                       | 14,4          | 17,5                     | 14,4          |
| Ånge kommun  | 10,3                       | 9,1           | 10,3                     | 9,1           |
| <b>Not 5 Jämförelsestörande finansiella poster</b> | <b>0,0</b>                 | <b>1,1</b>    | <b>0,0</b>               | <b>1,1</b>    |
| Realisationsvinst avseende fonder                  | 0,0                        | 1,1           | 0,0                      | 1,1           |
| <b>Not 6 Materiella anläggningstillgångar</b>      |                            |               |                          |               |
| Ingående anskaffningsvärden                        | 50,4                       | 35,7          | 54,2                     | 37,4          |
| Inköp  | 0,2                        | 14,7          | 0,3                      | 14,8          |
| Försäljningar och utrangeringar                    | -0,1                       | 0,0           | -0,1                     | 0,0           |
| Utgående ackumulerade anskaffningsvärden           | 50,5                       | 50,4          | 54,4                     | 52,2          |
| Ingående avskrivningar                             | -26,6                      | -19,9         | -29,2                    | -20,9         |
| Försäljningar och utrangeringar                    | 0,0                        | 0,0           | 0,0                      | 0,0           |
| Avskrivningar                                      | -8,0                       | -6,7          | -8,2                     | -6,9          |
| Utgående ackumulerade avskrivningar                | -34,6                      | -26,6         | -37,7                    | -27,8         |
| <b>Utgående restvärde enligt plan</b>              | <b>16,0</b>                | <b>23,8</b>   | <b>16,7</b>              | <b>24,4</b>   |

## Årsredovisning

|        |  |              |                      | Kollektivtrafikmyndigheten |                            | Sammanställd redovisning |                          |
|--------|--|--------------|----------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|
|        |  |              |                      | 2015                       | 2014                       | 2015                     | 2014                     |
| Not 7  | <b>Finansiella anläggningstillgångar</b>           |              | <b>Kvotvärde, kr</b> | <b>Bokfört värde</b>       | <b>Bokfört värde</b>       | <b>Bokfört värde</b>     | <b>Bokfört värde</b>     |
|        |  | <b>Antal</b> |                      |                            |                            |                          |                          |
|        | Transitio AB                                       | 1000         | 100                  | 1,0                        | 1,0                        | 1,0                      | 1,0                      |
|        | Norrtåg AB   | 500          | 1 000                | 0,5                        | 0,5                        | 0,0                      | 0,0                      |
|        | Västernorrlands läns Trafik AB                     | 15 000       | 1 000                | 15,0                       | 15,0                       | 0,0                      | 0,0                      |
|        | Bussgods i Västernorrland AB                       | 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                      |
|        | <b>Summa</b>                                       |              |                      | <b>19,7</b>                | <b>19,7</b>                | <b>1,0</b>               | <b>1,0</b>               |
|        |  |              |                      |                            | Kollektivtrafikmyndigheten |                          | Sammanställd redovisning |
|        |  |              |                      | 2015                       | 2014                       | 2015                     | 2014                     |
| Not 8  | <b>Kortfristiga placeringar</b>                    |              |                      | <b>0,0</b>                 | <b>0,0</b>                 | <b>1,1</b>               | <b>1,1</b>               |
|        | Noterade aktier och andelar, omsättningstillgångar |              |                      | 0,0                        | 0,0                        | 1,1                      | 1,1                      |
| Not 9  | <b>Kortfristiga fordringar</b>                     |              |                      | <b>50,0</b>                | <b>23,2</b>                | <b>54,4</b>              | <b>24,5</b>              |
|        | Kundfordringar                                     |              |                      | 19,2                       | 11,1                       |                          | 12,6                     |
|        | Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter       |              |                      | 18,9                       | 5,6                        |                          | 6,8                      |
|        | Övriga kortfristiga fordringar                     |              |                      | 11,9                       | 6,5                        |                          | 5,1                      |
| Not 10 | <b>Kortfristiga skulder</b>                        |              |                      | <b>194,7</b>               | <b>103,2</b>               | <b>211,5</b>             | <b>115,9</b>             |
|        | Leverantörsskulder                                 |              |                      | 47,2                       | 41,5                       |                          | 43,2                     |
|        | Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter       |              |                      | 16,8                       | 18,0                       |                          | 45,1                     |
|        | Övriga kortfristiga skulder                        |              |                      | 130,7                      | 43,7                       |                          | 27,6                     |

## Årsredovisning

### Redovisningsprinciper

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndighetens 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        |
| Biljettmaskiner | 5        |
| Datorer         | 3        |

### 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.

#### 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.



## Årsredovisning

### ***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).