

# **Tertialrapport augusti 2018**

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län**

**1 januari – 31 augusti 2018**

**Fastställd av förbundsdirektionen 2018-10-19**

## Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Vårt uppdrag .....	4
Beslutat i förbundsdirektionen.....	5
Årets första åtta månader .....	7
Förvaltningsberättelse.....	8
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	8
Medarbetare .....	11
Vision och mål.....	12
Övergripande målområden .....	12
God ekonomisk hushållning .....	13
Resenär: Kollektivtrafiken utgår från resenärens behov genom att vara attraktiv och modern .....	15
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet .....	15
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka .....	20
Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle .....	22
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering .....	22
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning .....	23
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	24
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	26
Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner .....	28
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	28
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation .....	30
Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång .....	33
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	33
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten .....	34
Ekonomisk analys.....	36
Periodens resultat.....	36
Verksamhetens intäkter och kostnader .....	38
Prognos 2018 .....	43
Sammanställd redovisning .....	47
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning .....	49
Ekonomiska rapporter.....	51
Redovisningsprinciper .....	56
Ekonomisk ordlista .....	57

## Ordförande har ordet

### Nytt år – Nya mål

2018 gäller nya mål för kollektivtrafiken i Västernorrland. Utifrån den regionala utvecklingsstrategins vision och strategiska mål har kommunalförbundet arbetat fram fyra övergripande mål för en kollektivtrafik som utgår från resenärernas behov och bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. För att åstadkomma detta krävs målmedveten politisk styrning med resenären i centrum och att kompetenta och engagerade medarbetare får rätt förutsättningar att verka. De övergripande målen anger ambitionen för kollektivtrafiken år 2030:

*Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov*

*Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle*

*Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner*

*Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång*

Samarbete över våra länsgränser är av största vikt när det gäller kollektivtrafiksystemet. I de fyra nordligaste länen har vi kommit långt, vi har väl utvecklade samarbeten när det gäller produktutbud, och regional tåg- och busstrafik. Utöver det har vi en pågående strategisk diskussion om framtiden. Varje år genomförs två presidieträffar där de politiska ledningarna och de högsta tjänstemännen möts. I mars möttes vi i Luleå bland annat för att diskutera vikten av Norrbottenbanan och det kommande samarbetet i Bussgods Norr. Ett annat gemensamt utvecklingsprojekt är framtagandet av framtidens Biljett- och Betalsystem.

Beslutet om ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram i juni blev en av de sista beslut som Lars Olof Olsson tog som ordförande för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. Lars Olof avled den 6 juli. Med stor sorg konstaterar vi att en engagerad politiker som alltid satte resenärens behov i centrum har lämnat oss.

Jag har god förhoppning om att vi ska fortsätta att arbeta i Lars Olofs anda och tillsammans slutföra denna mandatperiod på ett ansvarsfullt sätt.

Folke Nyström

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

## Vårt uppdrag

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

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

Kommunalförbundets medlemmar har under andra kvartalet 2018 beslutat om nya styrdokument för kommunalförbundet. Styrdokumentet fastställdes av förbundsdirektionen vid sammanträdet 21 september 2018.

Kommunalförbundet leds av en förbundsdirektion som fram till 31 december 2018 består av 22 ledamöter vilka utses av respektive medlems fullmäktige. Från och med nästa mandatperiod består förbundsdirektionen av 9 ledamöter.

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

Direktionen ansvarar även för att:

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

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig långtidsplan. Direktionen beslutar om budget för nästkommande år grundat på långtidsplanens första år.

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

Kommunalförbundet är delägare av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är Bussgods Västernorrland AB, AB Transitio och Samtrafiken i Sverige AB. Vilande bolag är Västernorrlands Länstrafik AB (VLTAB)

## Beslutat i förbundsdirektionen

Fram till och med augusti har tre ordinarie förbundsdirektionsmöten hållits, den 28 mars, den 18 maj och den 3 juni. Nedan redovisas ett urval av förbundsdirektionens beslut.

### § 6 Trafikbokslut 2017

att anse informationen delgiven

### §7 Information från styrgruppen för översyn av styrdokument, ekonomisk fördelningsmodell och organisation

att anse informationen delgiven

### § 13 Långtidsplan 2019-2021

att *Långtidsplan 2019-2021* ska ligga till grund för budgetdialogerna med kommunalförbundets medlemmar inför utarbetandet av Budget 2019

### § 14 Årsredovisning 2017

att fastställa Årsredovisning 2017

### § 16 Timrå kommun subventionerad produkt

att ge kollektivtrafikmyndigheten i uppdrag att från 1/7 2018, och i enlighet med Timrå kommuns begäran, införa avgiftsfria resor på buss för barn- och ungdom 7 – 19 år i Timrå kommun

att utformningen av tid-, resurs- och genomförandeplan sker i samverkan med Timrå kommun

### § 17 Framtidens produkter och system

att myndighetschefen uppdras att utreda och lämna förslag på ett framtida biljett- och betalsystem och produktutbud som ska ersätta nuvarande

att uppdraget om möjligt sker i samverkan med andra kollektivtrafikmyndigheter

att myndighetschefen återredovisar en lägesrapport av ärendet på direktionens sammanträde i september 2018

### § 36 Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlov

att införa ett länsövergripande digitalt sommarlovskort för skolungdom i åk 6-9 i grundskolan och år 1-2 på gymnasiet 2018,

att den digitala produkten är giltig 15 juni – 17 augusti 2018,

att länskortet utgör produktgrund för sommarlovskortet,

att länskortet för denna insats inte får ett värde,

att resande med färdtjänst inte ingår i sommarlovskortet 2018,

att kommunalförbundet tillförs erforderliga resurser,

att eventuella nettokostnader som inte täcks av bidraget fördelas enligt gällande finansieringsmodell samt

att insatsen utvärderas och återrapporteras till förbundsdirektionen under hösten 2018,

att paragrafen direktjusteras,

att inför sommaren 2019 utreda hur färdtjänstresor kan ingå i systemet.

### § 61 Handlingsplan revisionsrapport 2017

att uppdra till myndighetschef att upprätta handlingsplan för revisionsrapport *Grundläggande granskning år 2017*,

**att** uppdra till myndighetschef att upprätta handlingsplan för revisionsrapport *Granskning av årsredovisning 2017*,

**att** handlingsplanerna återredovisas på förbundsdirektionens nästkommande sammanträde.

### **§ 62 Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2030 för Västernorrlands län**

**att** anta *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030 för Västernorrlands län*,

**att** *Regionala trafikförsörjningsprogrammet gäller från 2018-08-01*.

### **§ 63 Delårsrapport Tertial 1 2018**

**att** fastställa Tertialrapport april 2018,

**att** uppdra till myndighetschefen att vidta åtgärder för att hålla beslutad budget för administrativa kostnader 2018 samt att konsekvensbeskriva dem vid förbundsdirektionens möte 21 september,

**att** uppdra till myndighetschefen att inleda samtal med upphandlande trafikföretag om tillgång till HVO för länets busstrafik över tid.

### **§ 64 Upphandling av särskild persontrafik och linjelagd kollektivtrafik**

**att** ge myndighetschefen i uppdrag att påbörja förberedelserna inför upphandling av särskild persontrafik och linjelagd trafik,

**att** ge myndighetschefen i uppdrag att återrapportera arbetsläget under hösten 2018.

**att** ge förbundsdirektionen i uppdrag att organisera en upphandlingsorganisation med en politisk referensgrupp för detta.

### **§ 65 Benämning och instruktion enligt KL 7 kap 1-2§§**

**att** benämningen ska vara förbundsdirektör,

**att** förbundsdirektören vid sin ledning av myndigheten ska följa de anvisningar som framgår under rubriken *Ledning av förvaltningen* nedan,

**att** direktören ska verkställa uppdrag beslutade av förbundsdirektionen.

### **§ 66 Informationssäkerhetspolicy**

**att** fastställa förslaget på Informationssäkerhetspolicy.

## Årets första åtta månader

Första dagarna i februari drabbades Västernorrland av ett kraftigt snöfall med en klass 2 varning från SMHI. Snöfallet skapade stora problem med snöröjning och under torsdagen den första februari gick det inte att upprätthålla kollektivtrafiken i länet utifrån ett säkerhetsperspektiv. All trafik ställdes in i hela länet. Tågtrafiken ställdes in helt under fem dygn då Trafikverket inte hade tillräckliga resurser för att snöröja rälsen på Botniabanan.

Myndigheten var del av den krisorganisation som upprättades under ledning av Länsstyrelsen. Den inställda trafiken testade myndighetens krisledning och gav anledning till reflektion över framförallt vikten av en väl fungerande kommunikation. Det är viktigt att medlemmar, andra organisationer och resenärer känner förtroende för vår hemsida och främst söker aktuell information där. Dialogen med trafikföretagen Nobina och Mittbuss fungerade mycket väl och var en avgörande faktor för att vi kunde hantera krisläget.

Processen med att ta fram nya styrdokument för Kommunalförbundet har intensifierades under årets första månader. Ny förbundsordning och nytt samverkansavtal är beslutade hos respektive medlem. Styrgruppen för framtagande av nya styrdokument avser nu att gå vidare och se över organisering och ekonomisk fördelningsmodell för kollektivtrafiken i länet.

Förbundsdirektionen beslutade efter remiss och fördjupande samråd under våren om ett nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram den 13 juni.

Kollektivtrafikmyndighetens ansvar och insatser i det länsgemensamma projektet KOLL 2020 är omfattande och vi har nu upphandlat optiska läsare till samtliga linjelagda bussar för att möjliggöra enklare validering av digitala biljetter. Myndigheten ansvarar även för information, marknadsföring och åtgärder inom Mobility Management inom ramen för projektet. Sammantaget bidrar Koll 2020 till ökat resande med kollektivtrafiken i länet.

Verksamheten vid Din Tur kundcenter utvecklas och nya kunder väljer att köpa tjänster av myndigheten. Dalatrafik och Xtrafik har ingått avtal om jourtid på kvällar och helger. Timrå kommun flyttade över sin färdtjänsthandläggning till Din Tur kundcenter i juli.

Projektet Hållbara Resor går in i slutfasen och myndigheten har upphandlat en digital lösning för företagskort. Ett digitalt företagskort ger bestående resultat som underlättar resandet för de som reser i tjänsten.

Våren präglades av ett intensivt arbete med införandet av kommunalt subventionerade produkter i Härnösand, Sundsvall och Timrå. Dessa insatser krävde att andra planerade insatser till viss del fick stå tillbaka. Vi kan dock konstatera att de gemensamt framtagna tid- och resursplanerna för införande av produkterna kunde hållas tack vare en stor arbetsinsats och ett gott samarbete.

Utöver de kommunala subventionerade produkterna har myndigheten realiserat regeringens beslut om avgiftsfritt resande för skolungdomar under sommarlovet. 17 800 ungdomar omfattades av subventionen som gällde på både tåg och buss i hela länet. Sommarlovskortet fanns tillgängligt både i vår app och som kort för de ungdomar som inte hade tillgång till en smartphone.

I Sundsvall pågår ett omfattande arbete med att förbättra kollektivtrafikens infrastruktur. Navet flyttas och omarbetas för bättre tillgänglighet och ökad trygghet. Den nya knutpunkten i Sundsvall kommer att heta Hållplats Stenstan. Även Sundsvall C och stationsområdet kommer att byggas om för att anpassas till nya behov. Utöver detta sker en rad andra satsningar och ombyggnationer i Sundsvalls vägnät som alla påverkar kollektivtrafiken och våra resenärer. En sådan stor och viktig investering kräver en omfattande insats från myndigheten främst vad gäller trafikplanering och information.

# Förvaltningsberättelse

## Omvärldsanalys och förväntad utveckling

### Hållbarhet

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för minskade klimatutsläpp. Det visar en ny rapport om kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål som konsultföretaget WSP tagit fram på uppdrag av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Bakgrunden till rapporten är riksdagens och regeringens beslut om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyget) ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Det är ett mycket ambitiöst mål. De åtgärder som redan genomförts och beslutats räcker inte för att nå målet. Kollektivtrafiken, som i rapporten omfattar all persontrafik med buss, tåg, spårväg, tunnelbana, taxi samt skärgårdstrafik, står i dag för bara fyra procent av koldioxidutsläppen, en andel som har minskat kraftigt sedan 2010. Kollektivtrafiken har kommit långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 86 procent av förnyelsebara drivmedel. Läger man till spårtrafiken stiger andelen ytterligare.

Regeringen har tillsatt en utredning som ska kartlägga hur biogasens nytta som resurs kan tas till vara på bästa sätt och ge förslag på hur biogas kan ges konkurrenskraftiga villkor genom långsiktigt stabila spelregler. Utredaren ska bland annat analysera biogasens konkurrensvillkor utifrån utvecklingen i transportsektorn och hur biogas kan användas för att kostnadseffektivt nå de energi- och klimatpolitiska målen. Utredningen ska redovisas senast den 3 juni 2019. Svensk Kollektivtrafik har tillsammans med Sveriges Bussföretag skrivit en debattartikel om att omställning till fossilfria bussar kräver stabila regler. De senaste årens gröna omställning av busstrafiken riskerar att stanna av om kollektivtrafiken inte får ett genomtänkt, hållbart och långsiktigt regelverk om beskattning av biobränslen som gynnar en fortsatt grön omställning.

Den 1 juli 2018 trädde regeringens förordning om reduktionsplikt i kraft. Förordningen kompletterar lagen om reduktionsplikt som beslutades av riksdagen 2017. Lagen och förordningen reglerar hur drivmedelsleverantörerna ska minska utsläppen av växthusgaser från bensin och diesel genom att blanda in biodrivmedel. Under 2018 har ett utredningsförslag varit ute på remiss som föreslår ändringar i förordningen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bränsle. Förändringen föreslås träda i kraft 1 januari 2019 och innebär att råvaran Palm Fatty Acid Destillate (PFAD) inte längre ska betraktas som restprodukt. PFAD har varit en viktig råvara till biodrivmedel i Sverige. Uppskattningsvis 40-50 procent av all HVO tillverkades av PFAD år 2017. De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet på HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad efterfrågan.

I Västernorrland utgör HVO en mycket hög andel av bussarnas drivmedel. Ökande efterfrågan och minskad tillgång till följd av ändring av reduktionsplikt och hållbarhetskriterier för biodrivmedel riskerar ge prisökningar på drivmedlet. Beräkningar från Svensk kollektivtrafik ger en bedömd prisökning fram till december 2019 motsvarande i snitt 2 procent i månaden. Det skulle det innebära 36 procent prisökning jämfört med dagens priser. Utöver prisökning ger det minskade utbudet sämre förutsättningarna att uppfylla de långsiktiga klimatmålen. Att skapa goda förutsättningar till en hållbar och energieffektiv kollektivtrafik är angeläget. Det kommer därför vara viktigt att avsätta tillräckliga upphandlingsresurser inför kommande trafikupphandling. Allt för att säkerställa en fordonsflotta som harmoniserar med de långsiktiga hållbarhetsmålen.

### Upphandling

Bus Nordic är ett samarbete mellan de nationella branschorganisationerna för kollektivtrafik och huvudstadsregionerna i de nordiska länderna. Syftet är att ta fram en gemensam uppsättning funktionskrav för bussar som ger en rekommenderad standard för bussar inom Norden. Samarbetet påbörjades i maj 2017 och den första versionen av den gemensamma standarden är klar att implementeras under hösten 2018. Rekommendationen gäller bussar tagna i trafik första gången 1/6 2019 i trafikavtal som upphandlas med Bus Nordic som kravbilaga.

Förenklingsutredningen har på regeringens uppdrag lämnat ett slutbetänkande ”Möjligt, tillåtet och tillgängligt – förslag till enklare och flexibla upphandlingsregler samt vissa regler om



överprövningsmål” (SOU 2018:44). Syftet är att ge enklare och flexibla regler kring offentlig upphandling. Upphandlande myndighet ska själv få bestämma hur varje upphandling ska genomföras, så länge information om upplägget är tydligt. Lagstiftningen ska ange ramarna för myndigheternas handlingsutrymme och det ska finnas skyddsregler för leverantörer som vill delta i upphandlingar. Det ska dessutom bli lättare för leverantörer att rätta fel och brister i ett inlämnat anbud.

För att minska antalet överprövningsmål i domstol föreslår utredningen att den som begär överprövning ska betala en ansökningsavgift om 7 500 kr och att den part som förlorar målet ska betala den vinnande partens processkostnader. Detta kan enligt utredningen stimulera leverantörer att använda andra alternativ än överprövning, t.ex. att vända sig till den upphandlande myndigheten innan tilldelningsbeslut har meddelats för att påtala fel och brister. Lagen föreslås träda i kraft 1 juli 2019.

Myndigheten för delaktighet ska i ett regeringsuppdrag kartlägga och analysera kvaliteten i utförande av färdtjänstresor. Om analysen visar att åtgärder behövs för att förbättra kvaliteten bör förslag på åtgärder lämnas. I uppdraget ingår att ta fram vägledning och stöd till kommuner och regionala upphandlande myndigheter för att göra det möjligt för upphandlande myndigheter att säkerställa god kvalitet i färdtjänsten. Uppdraget ska redovisas till regeringskansliet senast den 30 november 2018.

Utredningen om samordning av särskilda persontransporter föreslår att det även i fortsättningen ska vara frivilligt att lämna över huvudmannaskapet för särskilda persontransporter från kommuner till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. För att stärka samordningen föreslår utredningen istället att det bör skapas forum för regelbundna samråd för alla intressenter, att samordningsarbetet ska redovisas i kommunernas och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram och att de kommuner som inte överlämnat ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska skicka sitt senaste trafikförsörjningsprogram till den regionala kollektivtrafikmyndigheten för offentliggörande.

I Västernorrland kommer upphandlingsarbetet av särskilda persontransporter att påbörjas under 2018, med tidig dialog. Upphandling kommer att genomföras gemensam för de medlemmar i kommunalförbundet som önskar medverka i en samordning av de särskilda persontransporterna. Utöver detta planeras för en samlad bedömningsfunktion för sjukresor med placering vid kundcenter. Denna förändring syftar till att ge en enhetlig bedömning av sjukresebehovet och lämpligt färd sätt.

## **Resenär**

Transportstyrelsen har haft regeringens uppdrag att utreda vad som behövs för att öka användningen bälte i buss och hitta nya tekniska lösningar för att förmå fler att använda bälten. Från den 1 oktober gäller därför nya regler om bältesanvändning i buss. De nya bestämmelserna innebär att det blir obligatoriskt att informera om skyldigheten att använda bälte i buss. Informationen ska inte ges hela tiden, utan det är möjligt att göra lokala anpassningar.

Trafikanalys fått ett regeringsuppdrag om att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionshinder. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 29 mars 2019. I förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram har ambitionerna och prioriteringar för att öka tillgänglighet i kollektivtrafiksystemet tydliggjorts. Ökade satsningar på tillgänglighet kommer att ske de närmaste åren. Inom ramen för Koll 2020 sker ett viktigt arbete för att driva arbetet med tillgänglighetsanpassningar framåt med tidshorisonten 2020.

Regionförstoring och vidgade arbetsmarknadsregioner är ett viktigt medel för att skapa tillväxt i Sverige. Ett större upptagningsområde och flexibla arbetsmarknad säkerställer att företagen kan anställa rätt personer till sin verksamhet. I Västernorrlands län har vi höga ambitioner för att säkerställa god turtäthet och verka för en attraktiv kollektivtrafik som möjliggör arbets- och studiependling. Ambitioner för anpassning av hållplatser och bytespunkter, tillgång till god resenärsinformation ska ge ett bra alternativ till bilen.

Projektet Koll 2020 är ett viktigt utvecklingsprojekt som bidrar till ovanstående. Upphandling av tillgänglighetsanalys och resvaneundersökning pågår. Inom ramen för projektet har optiska läsare upphandlats och installationer i bussar påbörjas under hösten. Detta möjliggör i sin tur ett ökat digitalt produktutbud.

I enlighet med beslutat regionalt trafikförsörjningsprogram och genom projektet Koll 2020 kommer stora insatser genomföras för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken. Förutom insatser i fordon sker insatser för att tillgängliggöra hållplatser och bytespunkter. I Sundsvall pågår arbetet med att färdigställa hållplats Stenstan och arbetet med att skapa ett nytt resecentrum i Sundsvall fortsätter vilket är viktiga insatser för ökad tillgänglighet.

Beslutet om statligt stöd om 350 miljoner under 2018-2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet verkställdes i Västernorrland. Av de totalt 350 miljonerna beviljades Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland 8,7 miljoner. Av totalt 17 800, aktiverade 10 000 ungdomar sin färdhandling. Av dessa reste 7 400 ungdomar och det totala resandet uppgick till 146 00 resor i länet.

Resenärernas behov står i fokus och vi ligger i framkant i utvecklingen. För att göra det krävs omvärldskunskap, mod att våga välja och långsiktighet i besluten. Det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken. Resenärerna erbjuds en kollektivtrafik med god komfort anpassad för arbets- och studiependling. Produktutbudet är enhetligt, enkelt att förstå och relevant i hela länet. Produkterna ska också kunna användas för resor över länsgränserna. För att hela resan ska vara möjlig är det centralt att bil, gång och cykel planeras för att fungera tillsammans med kollektivtrafiken. Det ska vara enkelt att ta steget att börja resa kollektivt. Vi arbetar strategiskt och långsiktigt med beteendepåverkande insatser för att få fler bilister att börja resa kollektivt.

## Medarbetare

### Hälsa och sjukfrånvaro

Sjuktalet har minskat jämfört med uppföljningen per april, till den nivå vi låg på under 2017. Allt fler medarbetare väljer att använda friskvårdsbidraget.

### Lönerevision

Lönesamtalen påbörjades i april och samtliga var färdigställda i juni. Lönerevisionen fastställdes i juli. Ny lön meddelades alla medarbetare i löneprogrammet. Medarbetare på semester, föräldraledighet eller annan frånvaro meddelades via post.

### Jämställdhet och mångfald

Arbetet med att revidera jämställdhetsplanen påbörjades våren.

### Kompetensutveckling

Utbildning i hjärt- och lungräddning (HLR) samt hjärtstartare utfördes av företagshälsovården Ådalshälsan på arbetsplatsen i Kramfors i juni, och 15 medarbetare deltog. Likvärdig utbildning planeras av företagshälsovården för Din Tur Kundcenter hösten.

### Policys och handlingsplaner

Handlingsplanen framtagen efter medarbetarundersökningen 2017 för bättre arbetsmiljö följs upp enligt fastlagd plan. Personalsystemet *Medarbetarguiden* inköptes i juni och ersätter personalhandböckerna som arbetsplatserna tidigare tillämpat. Medarbetarguiden blir också en vägledande guide för chefer.

### Antal årsarbetare

Rekrytering av två tjänster, en it-gruppchef och en vakant tjänst som intäktcontroller påbörjades under våren. I augusti avbröts rekryteringen av IT-gruppchef med anledning av det ekonomiska läget. På Din Tur Kundcenter har två internrekryteringar av tjänsterna som trafikresurs slutförts och tjänsterna tillträdde i augusti. Rekrytering av två vakanta tjänster har under augusti påbörjats, dels en trafiksamordnare och dels en tillsvidareanställning.

För att genomföra uppgifterna på Din Tur kundcenter dygnet runt under hela året behövs tillgång till en vikariepool. Det har varit en hög omsättning på antalet vikarier då många väljer att lämna Din Tur kundcenter efter en kort period. Detta bidrar till ökningen av det sammanräknade antalet arbetade timmar vilket redovisas som antal årsarbetare.

Rekrytering till vakanta tjänster samt rekrytering av projektmedarbetare för Koll 2020 ökar antalet årsarbetare under året.

Myndigheten har under året anställt en utvecklingschef, en projektledare och två trafiksamordnare. Tabellen nedan redovisar antal årsarbetare oavsett anställningsform vid augusti månads utgång och april månadsutgång 2018 samt december månads utgång 2017 respektive 2016.

Antal årsarbetare	Aug 2018	Apr 2018	2017	2016
<b>Kvinnor</b>	35	32	32	30
varav tillsvidareanställda	31	31	30	-
<b>Män</b>	20	18	16	15
varav tillsvidareanställda	17	17	14	-
<b>Summa</b>	55	50	48	45
varav tillsvidareanställda	48	48	44	-

## Vision och mål

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

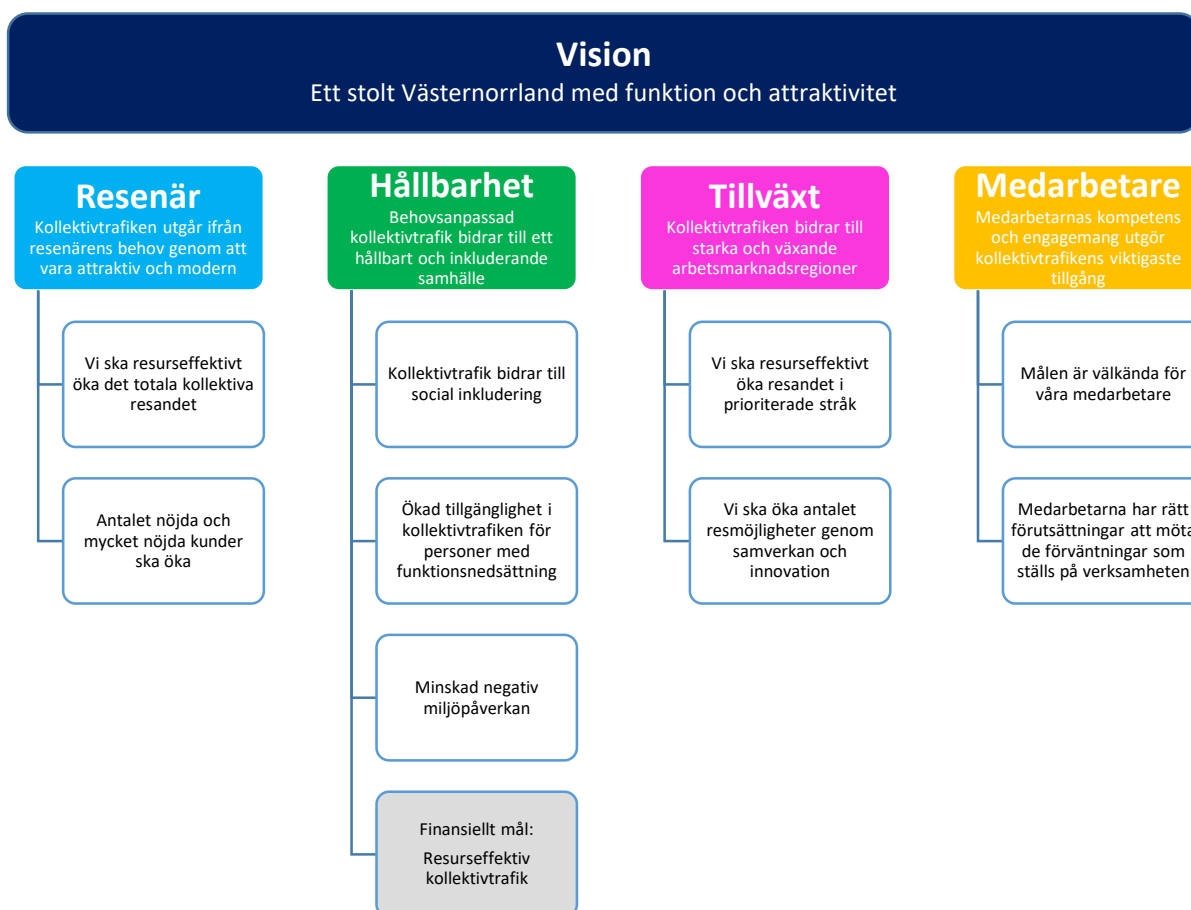
Kollektivtrafiken är en förutsättning för att uppnå ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken skapar möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför boendeorten. Det leder till en bättre matchad arbetsmarknad och bättre förutsättningar för individer och organisationer att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

## Övergripande målområden

De strategimål som anges i den regionala utvecklingsstrategin innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och stärkt innovationsförmåga. Utifrån vision och strategimål har fyra övergripande målområden arbetats fram. *Resenär, Hållbarhet, Tillväxt* och *Medarbetare*. Inom varje målområde finns ett övergripande mål som anger ett önskat tillstånd 2030.

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

Tio delmål konkretiserar de övergripande målen. Kopplat till varje delmål har strategiskt viktiga åtgärder identifierats för att de övergripande målen ska uppnås till 2030. Delmålen följs upp årligen. Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik utgör även kommunalförbundets finansiella mål.



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

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

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

Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi.

### Riktlinjer för god ekonomisk hushållning

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2018* antogs av förbundsdirektionen.

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

### Metod

Målen ska utvärderas utifrån graden av uppfyllande. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhetsmål och finansiellt mål som sammanfattningsvis ger underlag för måluppfyllnad.

Definition av måluppfyllnad:

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

Under respektive målområde beskrivs de åtgärder som ska genomföras under 2018. Åtgärderna är förankrade med medlemmarna i Långtidsplan och budgetdialog. Uppföljning för åtgärder beslutade i budget 2018 sker tertialvis efter april, augusti och december månad. Respektive åtgärd erhåller då en status för respektive period.

Definition av status åtgärder:

- ✓ = Genomförd
- ✗ = Ej genomförd

### **Kollektivtrafikbarometern**

Kommunalförbundet använder Kollektivtrafikbarometern (Kollbar) för att mäta ett flertal av de indikatorer som ligger till grund för bedömning av måluppfyllelse för delmålen. Kollbar är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Kommunalförbundet deltar tillsammans med ett tjugotal andra organisationer i undersökningen och får genom den ett mätbart och objektiva resultat för kundupplevd kvalitet.

Undersökningen har genomförts sedan 2001 och riktar sig till allmänheten mellan 15-85 år. Den mäter vad ett slumpmässigt urval av befolkningen – både de som reser med kollektivtrafik och de som inte gör det – anser om kollektivtrafiken.

Totalt sett över landet omfattar undersökningen ca 70 000 respondenter varav ca 2 400 kommer från Västernorrland.

2017 lanserades en ny version av Kollbar med en mängd förändringar för att anpassa undersökningen till framtidens krav. En av förändringarna är att man har bytt huvudsaklig mätmetod. Metoden telefonintervju har nu bytts till webbenkät. Sammantaget innebär förändringarna att undersökningen blir statistiskt säkrare, får ett bredare urval och fler respondenter. Dock är förändringarna så pass omfattande att jämförelser mellan åren måste göras med stor försiktighet och att data för våra indikatorer inte är jämförbara med data från tidigare år.

## **Resenär: Kollektivtrafiken utgår från resenärens behov genom att vara attraktiv och modern**

### **Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet**

En attraktiv och modern kollektivtrafik leder till fler resenärer. Vi ska därför erbjuda kollektivtrafik med god komfort anpassad för arbets- och studiependling.

Vi strävar mot hög turtäthet i tätortstrafiken för att den ska vara "tidtabellslös" och inte behöva anpassas efter den regionala trafiken. Den regionala trafiken ska i så hög grad som möjligt kunna konkurrera tidsmässigt med bilen.

Det är viktigt att vi identifierar och vidtar de åtgärder som får bilresenärer att välja kollektivtrafik.

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
<b>Måluppfyllnad</b>	↑	↓	
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>Satsningen på subventionerade produkter för barn- och skolungdom, vuxna samt seniorer i flera av medlemskommunerna har bidragit till ett ökat resande och fått ett tydligt genomslag i resandestatistiken med den linjelagda busstrafiken. Vi ser också ett ökat resande för vuxna i Örnsköldsvik som bedöms bero på förbättrat linjenät och infrastrukturåtgärder som gynnar kollektivtrafiken. Sammantaget innebär dessa positiva värden för resandet att vi ändrar årsprognosen.</p> <p>Resandet i linjelagd kollektivtrafik har en svag positiv utveckling. Detta trots en vinter 2018 som genererade många förseningar och inställda turer. Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet har stagnerat jämfört med april 2018. Resandet utvecklas positivt i åldersgruppen 7-19 som ett resultat av stora kommunala subventioner, samma positiva resandeutveckling ser vi även i åldersgruppen 20-65 år. Med ökat resande i åldersgruppen 20-65 år så kan de största miljöfördelarna nås med kollektivt resande då färre bilar används för resande. För åldersgruppen 20-65 år så är valet att resa kollektivt främst kopplat till faktorer som bra resandemöjligheter, restidskvoter, resandeförhållanden samt ett enkelt, prisvärt och samlat produktutbud.</p> <p>I Härnösands kommun ökar resandet med 34 procent i åldersgruppen 20 år och äldre. Det ökande resandet bedöms vara en följd av införandet av den nya produkten från 1 juni riktad till åldersgruppen. I Örnsköldsviks kommun ser vi en ökning av antalet vuxna resenärer med fem procent, vilket är ett återtagande av tidigare års nedgång av resandet i åldersgruppen. Satsningar har gjorts i ett förbättrat linjenät i tätorten. I Kramfors kommun är resandeminskningen 15 procent i åldersgruppen vuxna. Orsakerna bakom resandeminskningen är till del beroende av Migrationsverkets utveckling av asylboenden i kommunen och kringliggande kommuner.</p> <p>Den linjelagda grundläggande kollektivtrafiken i Västernorrlands landsbygd baseras till stora delar på behov från skolresande och därmed uppstår svårigheter för överflyttning för bilresenärer till resande i kollektivtrafiken. Skolresande innebär ofta många stopp och därmed dålig restidskvot vilket är en avgörande faktor för minskat bilresande. Nyttan i att skolbarn reser i den allmänna kollektivtrafiken och inte inom särskild anordnad skolskjuts har samhällsekonomiska fördelar men det harmoniserar inte nödvändigtvis mot utveckling av resandet för arbetspendling under detta delmål från Trafikförslagsprogrammet. Vidare så är resenärer inte nöjda med den information som ges, varken för planerade eller oförutsedda händelser, vilket behöver förbättras för att nå målet.</p> <p>Utveckling av resandeförhållanden är resurskrävande både personellt och ekonomiskt. Förtroendet hos resenärerna att kollektivtrafiken kommer i tid behöver även utvecklas genom exempelvis förbättring av linjenät i tätortstrafiken där förseningar uppstår i Sundsvall och Örnsköldsvik. Genom ny trafikplanering som genomförs under 2018-19 så kan tidshållning sannolikt förbättras.</p> <p>Den regionala tågtrafiken har drabbats av stora driftproblem vintern 2018, och kommer att ha svårt att nå en positiv resandeutveckling jämfört med 2017.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2018	Utfall apr 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2017	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	11	12	12	8	11
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken	6 794 357	3 771 746	11 550 000	6 777 264	10 631 108
<i>varav buss (Din Tur)</i>	<i>6 479 357</i>	<i>3 618 433</i>	<i>11 000 000</i>	<i>6 428 264</i>	<i>10 093 854</i>
<i>varav tåg (Norrtåg)</i>	<i>315 000</i>	<i>153 313</i>	<i>550 000</i>	<i>349 000</i>	<i>537 254</i>
Antalet påbörjade skolkortsresor <sup>1</sup>	808 754	564 760	1 600 000	912 748	1 543 269
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	5 671 406	3 053 670	9 400 000	5 515 516	8 550 585
<i>varav landsbygdstrafik</i>	<i>1 459 439</i>	<i>718 015</i>	<i>2 820 000</i>	<i>1 398 543</i>	<i>2 123 334</i>
<i>varav tätortstrafik</i>	<i>4 211 967</i>	<i>2 335 655</i>	<i>6 580 000</i>	<i>4 116 973</i>	<i>6 427 251</i>
Antal resor med företagskort	108 786	64 433	200 000	-	177 747
<i>varav resor med buss</i>	<i>100 177</i>	<i>59 811</i>	<i>170 000</i>	-	<i>154 746</i>
<i>varav resor med tåg</i>	<i>8 609</i>	<i>4 622</i>	<i>30 000</i>	-	<i>23 001</i>
Total omsättning av företagskortet (kr)	5 141 454	2 953 837	10 000 000	-	8 719 330
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet ”Avgångstiderna passar mina behov” (%)	60/36	62/37 <sup>3</sup>	60	-	59/36
<i>Nationellt snitt<sup>2</sup></i>	<i>68/54</i>	<i>68/54</i>			<i>67/51</i>
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%)	66/66	66/67:	60	-	66/65
<i>Nationellt snitt</i>	<i>76/75</i>	<i>76/75</i>			<i>76/76</i>
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att resa med Din Tur” (%)	65/44	65/43	60	-	69/47
<i>Nationellt snitt</i>	<i>74/62</i>	<i>74/61</i>			<i>75/60</i>
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det känns tryggt att resa med Din Tur” (%)	67/57	67/57	80	-	72/62
<i>Nationellt snitt</i>	<i>72/67</i>	<i>72/67</i>			<i>71/66</i>

<sup>1</sup> De kommunala subventionerna minskar behovet av skolkortsresor

<sup>2</sup> Nationellt snitt är medelvärde i Kollbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet

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



Tidhållning: Andelen som instämmer i påståendet "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur" (%)	46/40	46/40	60		53/47
<i>Nationellt snitt</i>	47/45	48/45			48/46
Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra" (%)	33/32	40/41	60		42/41
<i>Nationellt snitt</i>	53/52	55/54			54/52
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förseningar och stopp är bra" (%)	27/27	28/28	50		24/24
<i>Nationellt snitt</i>	43/42	43/42			42/42
Köpa biljetter: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort" (%)	73/73	76/75	60		73/70
<i>Nationellt snitt</i>	77/75	77/75			74/72

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<b>Utreda möjligheten att skapa anropsstyrd trafik av pluslinjen 630</b>  <b>Beskrivning av aktivitet:</b> Resandet med linje 630 som trafikerar inom Timrå kommun är lågt och kan istället genomföras som anropsstyrd trafik vilken är en mer resurseffektiv trafiklösning.	0,0	Trafik-chef	X	Ej påbörjad. Utredningen kommer att genomföras under året.
<b>Analysera linjenätsutredning i Sundsvalls tätort som genomförs hösten 2017</b>  <b>Beskrivning av aktivitet:</b> Sundsvalls kommun genomförde under 2017 en linjenätsanalys med en utgångspunkt att använda för nytt linjenät.	0,0	Trafik-chef	X	Påbörjad. Arbetet med Sundsvalls linjenät har pågått under perioden. Arbetet är omfattande och linjenätsanalysen är endast en bidragande faktor till det slutgiltiga linjenätet i Sundsvall. Sundsvalls linjenät förväntas vara planerat under 2018 men ska senare införas som trafik sannolikt i delar för tidtabellskiftet 2019 och lejonparten 2020.
<b>Analysera effekterna av Örnsköldsviks kommuns beslut hösten 2017 om infrastrukturåtgärder och förändringar av linjenätet</b>  <b>Beskrivning av aktivitet:</b> Ett förändrat trafikupplägg för Örnsköldsviks tätort genomfördes vid tidtabellskiftet i december 2017. Örnsköldsviks kommun gör en upphandlad analys av effekterna och RKM analyserar även utfallet för trafikupplägget.	0,0	Trafik-chef	X	Påbörjad. Arbetet med att se över effekterna för Örnsköldsviks tätortstrafik har påbörjats i en arbetsgrupp med kommunen, trafikutförare och RKM. Trafikupplägget är fortfarande nytt och det är för tidigt att dra slutsatser kring dess effekter särskilt då vintern påverkat resandet påtagligt.  RKM kommer att färdigställa en analys under slutet av året som kan vara indikativ för eventuella trafikförändringar för 2019 eller 2020.

### Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken

Tabellen nedan visar antalet påstigande, inklusive skolkort, i de olika trafikområdena. De största ökningarna ser vi i S6 på linje 50 mellan Härnösand och Örnsköldsvik. Även O22 Härnösands landsbygd och O18 Sundsvall – Matfors uppvisar en kraftig ökning. De trafikområden som tappar resande är O2, O7 och den regionala tågtrafiken.

Trafikområde	Trafikering	Aug 2018	Aug 2017	Aug 2016	Aug 2015	Förändring 2018 - 2017
O2	Höga Kusten	42 571	50 038	58 233	48 368	-15%
O3	Sollefteå tätort	46 553	45 971	43 619	35 785	1%
O45	Sollefteå landsbygd	74 348	76 013	82 531	70 103	-2%
O6	Örnsköldsviks tätort	740 786	707 010	484 721	452 038	5%
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	62 001	71 485	63 093	52 082	-13%
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	89 126	90 457	82 448	81 753	-1%
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	88 981	95 152	83 447	84 758	-6%
O10	Härnösands tätort	342 419	318 060	282 384	229 954	8%
O1415	Sundsvalls tätort	3 375 574	3 402 725	3 199 051	3 251 581	-1%
O16	Sundsvall – Holm och Liden	77 068	71 911	72 949	70 869	7%
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	800 957	765 548	833 622	812 878	5%
O18	Sundsvall – Matfors	137 357	125 703	112 068	110 047	9%
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	226 208	248 153	235 242	201 431	-9%
O22	Härnösand landsbygd	70 588	64 256	60 850	55 948	10%
O23	Ånge landsbygd	97 989	100 762	105 181	97 529	-3%
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	16 431	15 748	23 358	10 793	4%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	13 253	12 869	13 664	10 793	3%
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	145 661	138 984	126 557	122 501	5%
S6	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	31 486	27 419	-	-	15%
	<b>Totalt (ej tåg)</b>	<b>6 479 357</b>	<b>6 428 264</b>	<b>5 880 487</b>	<b>5 799 211</b>	<b>1%</b>
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanan	315 000	349 000			-10%

## Resande per ålderskategori och kommun

I följande tabeller redovisas antalet påbörjade resor per kommun till och med augusti i relation till 2017, exklusive regional tågtrafik.

### Ålderskategori upp till 19 år, inklusive skolkort

Kommun	2018	2017	Förändring
Ånge	54 606	58 393	-6%
Timrå	144 155	136 883	5%
Härnösand	182 124	162 831	12%
Sundsvall	1 436 438	1 343 242	7%
Kramfors	106 526	116 192	-8%
Sollefteå	99 241	103 209	-4%
Örnsköldsvik	594 165	596 641	0%
<b>Totalt</b>	<b>2 617 255</b>	<b>2 517 391</b>	<b>4%</b>

### Ålderskategori 20 till 65 år

Kommun	2018	2017	Förändring
Ånge	12 607	11 623	8%
Timrå	106 379	98 085	8%
Härnösand	190 161	141 420	34%
Sundsvall	1 848 055	1 809 124	2%
Kramfors	83 567	98 119	-15%
Sollefteå	62 044	59 346	5%
Örnsköldsvik	331 547	315 619	5%
<b>Totalt</b>	<b>2 634 360</b>	<b>2 533 336</b>	<b>4%</b>

### Ålderskategori 66 år och äldre

Kommun	2018	2017	Förändring
Ånge	2 479	1 876	32%
Timrå	8 540	8 224	4%
Härnösand	18 894	19 241	-2%
Sundsvall	877 124	947 234	-7%
Kramfors	8 009	6 793	18%
Sollefteå	9 931	8 399	18%
Örnsköldsvik	50 701	49 658	2%
<b>Totalt</b>	<b>975 678</b>	<b>1 041 425</b>	<b>-6%</b>

## Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

För att stödja våra resenärer med svar på deras frågor har vi ett dygnet runt-öppet kundcenter. Vid oförutsedda händelser ska vi kommunicera genom hemsida och mobil-app. Genom realtidssystemet ska resenären kunna följa trafiken och se om förseningar har uppstått.

Vårt produktutbud ska vara enkelt och anpassat utifrån resenärens behov och göra resande över länsgränsen möjlig.

Genom dialog med kommunerna och Trafikverket ska vi verka för att bytespunkterna upplevs som trygga och bekväma.

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
<b>Måluppfyllnad</b>	↓	↓	
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Ingen av indikatorvärdena kommer upp till målvärde för perioden. Utfallet är i samtliga fall lägre än de högt satta målvärdena för mätperioden.</p> <p>Vi ser en marginell ökning av nöjdheten med Din Tur, samtliga förändringar är små varför vi är försiktiga med att dra slutsatser om tendens av nöjdheten totalt.</p> <p>Åtgärderna för att förbättra audiellt utrop pågår, men hastigheten i införandet går långsamt. Ambitionen är att nå bästa möjliga kvalitet på realtidsinformationen med redan investerad teknik. Upphandling av 270 optiska läsare har genomförts. Upphandlingen finansieras av Koll 2020. Installation av optiska läsare i Din Tur bussar genomförs under årets sista tre månader. Utvecklingen av digitala produkter är beroende på finansiering och bedöms få genomslag under 2019-2020.</p> <p>Åtgärder för bättre fungerande information på digitala tavlor kommer att genomföras under året.</p> <p>Utfallet visar att Kommunalförbundet måste prioritera ytterligare medel och resurser för att nå delmålet.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2018	Utfall apr 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2017	Utfall 2017
Andelen nöjda och mycket nöjda resenärer <sup>4</sup> (%)	-	-	55	-	-
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	52/41	50/39	70	-	53/39
<i>Nationellt snitt</i>	59/53	60/53		-	58/51
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	76/76	74/75	85	-	74/74
<i>Nationellt snitt</i>	78/78	80/80		-	76/76
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	24/18	25/18	55	-	26/16

<sup>4</sup> Kan ej följas upp, saknar mätvärde i statistiken från Kollbar

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<p><b>Utveckla system för att leverera realtidsinformation och möjlighet till köp av biljetter via mobiltelefon.</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> Utveckla hörbarhet på utropssystem i bussarna och skyltning av avgångstider på hållplatser samt utveckla digitala produkter för köp via mobiltelefon samt möjlighet att validera digitaliserade produkter.</p>	0,4	Adm chef	X	<p>Ny inriktning är att basera utropen på trafikföretagens egen teknik i bussarna. Därför kommer vi inte att satsa resurser för att utveckla realtidsfrekvensen och kan räkna med lägre kostnader.</p>
<p><b>Installera optiska läsare till samtliga bussar i den upphandlade i trafiken</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> Vår bedömning är att det kräver en investering om 2,0 mnkr som kan skrivas av på fem år. Det innebär en årlig kostnad om 0,4 mnkr. All övergång till digitala lösningar ska ske med en övergångsperiod för att säkerställa bästa möjliga tillgänglighet för så många som möjligt.</p>	0,4	Adm chef	X	<p>Påbörjad. Är upphandlade för leverans i september 2018. Installeras under hösten -18. Finansieras genom Koll 2020. Lägre kostnad än beräknat för inköp.</p> <p>En lägre årlig driftkostnad än beräknat för licenser. Kostnaden blir totalt 10 800 kr för alla läsare (270st *40kr)</p>

## Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

### Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Med social inkludering menar vi att människor kan ta del av viktiga samhällsfunktioner oavsett ekonomiska, fysiska eller psykiska förutsättningar.

Kollektivtrafik kan bidra till att överbrygga sociala skillnader. Med en relevant kollektivtrafik har fler människor möjlighet till sysselsättning. Därför går det inte endast att mäta antalet resande och kostnaden för kollektivtrafik för att utvärdera behovet av kollektivtrafik. En busslinje kan ibland vara ekonomiskt försvarbar ur ett samhällsperspektiv trots lågt resande. Däremot är det hela tiden viktigt att värdera alternativa lösningar som kan vara mer kostnadseffektiva men ändå fylla samma behov. I dialogen med våra medlemmar konsekvensbeskriver vi åtgärder ur ett socialt perspektiv.

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
<b>Måluppfyllnad</b>	↑	↑	
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>Samtliga åtgärder är genomförda. Insatser från resenärsvärdar har succesivt ökat sedan starten 2017. Målvärdet för 2018 är uppnått. Under sommarlovet erbjöds alla skolungdomar från årskurs sex till andra året på gymnasiet avgiftsfritt resande på både buss och regional tågtrafik i hela länet. Av totalt 17 800 skolungdomar aktiverade 10 000 elever korten varav 7 400 genomförde 146 000 resor.</p> <p>Utöver regeringens satsning på sommarlovskortet har omfattandesatsningar gjorts för att subventionera det kollektiva resandet främst för barn och skolungdomar i Härnösand, Timrå och Sundsvalls kommuner. Dessa satsningar bedöms påverka måluppfyllnaden positivt. Användare av Din Tur-app har ökat med ca 9 procent jämfört med föregående tertiäl och ligger 16 procent över målvärdet. En delförklaring till den ökade mängden användare ligger i att sommarens Sommarlovskort distribuerades via app.</p> <p>Indikatorer för information och köpa färdhandling visar på en relativt låg nöjdhet i förhållande till nationellt snitt och målvärde. Bemötande på bussar visar på upplevelse som överstiger målvärdet. Bemötandet service/information har dock sjunkit sedan april och ligger under målvärde. Den samlade bedömningen är trots indikatorernas utveckling att vi uppfyller delmålet.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2017	Utfall 2017
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvärdar	1019	643	1000	-	527
Antalet användare av Din Tur-app			289 800	-	
<i>Genomsnitt/mån t o m april</i>	28 059	25 667	24 150	-	23 610
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	72/71	72/72 <sup>5</sup>	60	-	85/82
<i>Nationellt snitt</i>	76/77	77/78		-	78/79
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	65/66	70/71	70	-	67/64
<i>Nationellt snitt</i>	71/70	71/70			73/72

<sup>5</sup> Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer och yy = antal procent av allmänheten)

Information ombord: Andel som instämt i påståendet ”Jag får den information jag behöver ombord”	63/62	63/64	70	-	64/69
<i>Nationellt snitt</i>	72/72	72/72			74/74
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)”	66/66	66/67	70	-	66/65
<i>Nationellt snitt</i>	76/75	76/75			76/76
Köpa färdhandlingar: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort”	73/73	76/75	70	-	73/70
<i>Nationellt snitt</i>	77/75	77/75			74/72

Uppföljning av åtgärder för måluppfyllnad	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<b>Upprätta handlingsplaner för införandet av kommunala subventionerade produkter i Sundsvall och Härnösand</b>  <b>Beskrivning av aktivitet:</b> Enligt beslut i direktionen juni 2017 ska i samverkan med kommunala tjänstemän, trafikföretag och systemleverantörer en tid- och resursplan upprättas som stöd för införandet.	0,0	Adm chef	✓	Produkterna införda enligt beslutad tidsram 1 juni. Handlingsplanerna upprättade som stöd i införandet.
<b>Upprätta handlingsplaner för införandet av kommunala subventionerade produkter i Timrå</b>  <b>Beskrivning av aktivitet:</b> Enligt beslut i direktionen 28 mars ska i samverkan med kommunala tjänstemän, trafikföretag och systemleverantörer en tid- och resursplan upprättas som stöd för införandet.	0,0	Adm chef	✓	Produkten införd enligt beslutad tidsram 1 juli. Handlingsplan upprättad som stöd i införandet.
<b>Utärbeta en konsekvensanalys för införandet av Sommarlovskortet</b>  <b>Beskrivning av aktivitet:</b> Regeringen har beslutat om att erbjuda de regionala kollektivtrafikmyndigheterna möjligheten att införa ett gratis sommarlovskort för särskild åldersgrupp skolelever.	0,0	Adm chef	✓	Konsekvensanalys framgår av ärendebeskrivningen i beslutsunderlaget inför förbundsdirektionens beslut 18 maj 2018.

## Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Vi satsar på att förbättra tillgängligheten i all trafik genom realtidssystem, audiell och visuell hållplatsinformation. Vi eftersträvar också god information om vilken tillgänglighet resenären kan förvänta sig i vår trafik genom hemsida, kundtjänst och app.

Den särskilda persontrafiken regleras i särskild lagstiftning och gör resande möjligt för de som inte kan ta del av den allmänna kollektivtrafiken.

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↓	↓	

**Analys**

Bedömningen är att målet inte uppfylls.

Ny teknisk plattform för utrop är anskaffad och håller på att installeras med början i Härnösands kommun. Flera faktorer påverkar resenärernas upplevelse audiella och visuella utropen på bussarna. Hörbarheten är beroende av en exakt inställning i varje bussmodell. Kvaliteten på högtalarna i bussarna varierar, platsen i bussen avgör dessutom hörbarheten. De visuella utropen består av skyltar ombord på bussar samt på hållplatser och bytespunkter. Den tekniska nivån i bussarna varierar mellan trafikområden vilket har påverkan på kvaliteten.

Inför nästa bussupphandling är det viktigt att fastställa definierade krav på det audiella- och visuella systemet i länets bussar och på hållplatser och bytespunkter.

I uppföljningen T2 kan inte andel bussar med audiellt- och visuellt utrop redovisas då underlag för framtagande av antal saknar systemstöd.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2017	Utfall 2017
Andel fordon som kontrollerats (%)	30	19	90	-	25
Andel bussar med audiellt utrop (%)	-	-	95	-	-
Andel bussar med visuellt utrop (%)	-	-	95	-	-

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<b>Ta fram riktlinjer för hur bytespunkter runt om i länet ska utformas samt var de geografiskt ska placeras</b>	0,0	Trafikchef	X	Påbörjad. Regionalt trafikförsörjningsprogram som beslutas i juni 2018 ligger grund för utvecklingen av arbetet avseende riktlinjer för bytespunkter. I Koll 2020 så finns viktiga utredningar såsom om tillgänglighet som kommer att ligga som grund för riktlinjer för bytespunkter. Åtgärden förväntas färdigställas under 2019.
<b>Realisera projektet En kollektivtrafik för alla under 2020 (Wilhelm och Partners)</b>	0,0	Utvecklings- chef	X	Aktiviteten är bortprioriterad i trafikförsörjningsprogrammet efter inkomna remissynpunkter och genomförda fördjupade samråd. Arbetet som leddes av Wilhelm och Partners har resulterat i bilagan om tillgänglighet i trafikförsörjningsprogrammet.

**Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan**

Varje resa som en person gör med kollektivtrafik istället för med bil minskar påverkan på miljön. Sedan 2016 bedrivs all upphandlad linjelagd kollektivtrafik med fossilfria drivmedel. Vi jobbar vidare med att minska miljöpåverkan genom att få fler att resa med kollektivtrafik istället för bilen.

Vi ska fortsätta vårt arbete med att anpassa bussarnas storlek efter transportens behov och därmed minska den totala energianvändningen i den linjelagda kollektivtrafiken.

Vi ser en tendens till att sjukresorna ökar och blir längre. Vi ska verka för att fler har möjlighet att göra sina sjukresor i den linjelagda kollektivtrafiken.

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
--	---------------	---------------	--



<b>Måluppfyllnad</b>	↑	↑	
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>Utsläppen för bussar i den linjelagda kollektivtrafiken fortsätter hålla stabilt låga nivåer. Avtalen för upphandlad linjelagd kollektivtrafik är neutrala mot drivmedel men ger miljöincitament till trafikföretaget för drift med godkända fossilfria bränslen.</p> <p>De upphandlade trafikföretagen använder biodrivmedlet hydrerad vegetabilisk olja (HVO100) i Västernorrland. Bränsletillverkare har inblandning med mellan 20-50 procent av en restprodukt från palmoljetillverkning kallad PFAD. Regeringen förväntas besluta om att ändra förordningen så att PFAD inte längre kommer att klassas som en restprodukt. Detta tillsammans med reduktionsplikten innebär att råvarubasen för framställning av HVO 100 reduceras kraftigt.</p> <p>HVO100 är idag det tveklöst mest använda biobränslet för busstrafik och vi tillsammans med landets övriga trafikhuvudmän och trafikföretag känner stark oro om framtida tillgång av bränslet. En brist på HVO100 kan innebära att bussar körs på fossildiesel igen vilket ger negativa miljöeffekter.</p> <p>Vidare så behöver Västernorrland bli bättre på hållbart resande. Överflytten från bil till buss är stagnerad och därmed så fortsätter människor att använda egen bil för transporter.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2017	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	11	12	12	8	11
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimme (g/kWh)	1,24	1,29	1,30	1,33	1,34
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,1	3,2	3,1	3,2	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	99,3	99,0	97,0	93,3	98,2
Nettoutsläpp koldioxid för all linjelagd busstrafik (ton) <sup>6</sup>	-	-	-	-	2 277

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<b>Anskaffning av en el-buss för att trafikera Kramfors centrumlinje</b>	0,6	Trafik-chef	X	Genomförs ej. En elbuss är svår att införa in i Kramforstrafikens omlopp då denna måste depåladda och får för kort drifttid. Infrastruktur för en elbuss är omotiverad ur ett kostnadsnyttaperspektiv mot nuvarande HVO-drift.
<b>Utveckla dialogen med trafikföretagen inom den särskilda persontrafiken för att öka användningen av fossilfria drivmedel</b>	0,0	Trafik-chef	X	Påbörjad. RKM har en dialog med upphandlade företag om möjligheterna att använda fossilfria drivmedel. Härnösands upphandlade särskilda persontrafik har sedan slutet av 2017 50 procent inblandning av fossilfria bränslen.
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> För att minska energianvändningen och bidra till en bättre stadsmiljö har det inkommit önskemål om att anskaffa en el-buss till centrumlinjen i Kramfors.				
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> Mellan 2014-2016 har stort fokus legat på omställning mot mer hållbara drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken. Arbetet har påbörjats även i den särskilda persontrafiken och den kommer att prioriteras under de kommande tre				

<sup>6</sup> Redovisas i Årsredovisning 2018

åren. Vi kommer att föra dialog med trafikföretagen och se hur vi succesivt kan genomföra en hållbar omställning.				
<b>Trafikföretag som bedriver trafik med fossilfria drivmedel ska lyftas fram som goda exempel</b>	0,0	Trafik-chef	X	Ej påbörjad. Under 2018 kommer vi att informera om goda exempel på Din Tur Facebooksida om trafikföretag inom den särskilda persontrafiken som använder fossilfria bränslen.
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> Vi ska lyfta fram goda exempel på sociala medier som ett incitament för omställning.				

## Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Resurseffektiv kollektivtrafik innebär att vi bedriver kollektivtrafik utifrån de behov som finns. Där det finns få resenärer kan det behövas alternativ till linjelagd kollektivtrafik. Det kan till exempel handla om att ersätta linjer med anropsstyrd trafik där resenären måste boka sin resa i förväg.

Vi kommer att följa upp vad varje resa kostar för skattebetalaren och analysera möjligheter att minska den skattefinansierade delen genom att exempelvis öka intäkterna för varje resa. Det kan stå i konflikt med att skapa kollektivtrafik som ekonomiskt är tillgänglig för alla.

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
<b>Måluppfyllnad</b>	↓	↓	
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet inte uppnås.</p> <p>Bedömningen grundar sig främst på att myndigheten ännu inte påbörjat arbetet med att optimera trafikutbudet utifrån prioriterade stråk och antal påstigande. Ansatsen är att öka resandet i prioriterade stråk samt att identifiera linjer med lågt resande som på sikt ska ersättas med anropsstyrd trafik, alternativt avvecklas. Inom ramen för Koll 2020 genomförs en tillgänglighetsanalys, en resvaneundersökning samt en linjenätsanalys. Dessa analyser kommer att ligga till grund för ett omfattande arbete för att öka relevansen av planerad trafik och därmed stärka resurseffektiviteten.</p> <p>Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ligger på 11 procent, vilket är oförändrat jämfört med utfallet 2017, men en ökning jämfört med augusti 2017. Budgetavvikelsen för verksamhetens nettokostnader uppgår till 0,1 procent till och med augusti, vilket innebär en mycket god budgetföljsamhet. Prognosen visar en budgetavvikelse för verksamhetens nettokostnader med 3,8 mnkr vilket motsvarar 0,7 procent.</p> <p>Nettokostnaderna per resa ökar för perioden. Andelen samordnade sjukresor ligger lägre än föregående period föregående år.</p> <p>Anropsstyrd trafik är kostnadseffektiv för det behov som finns inom områden med lågt antal resande. Av de 103 upphandlade anropsstyrda linjerna i länet nyttjas mindre än hälften av de anropsstyrda linjerna. För att öka attraktiviteten behöver tekniska stödsystem utvecklas för att underlätta beställning och betalning av resan. Informationen om den anropsstyrda trafiken måste utvecklas mot de resenärsgupper som är berörda. Antal nyttjade linjer med anropsstyrd trafik har inte ökat under året.</p> <p>Kommunala- och statliga subventioner medför att finansiering via intäkter från resenärer i den linjelagda kollektivtrafiken kommer att minska och därmed minskar självfinansieringsgraden.</p> <p>En viktig uppgift för kommunalförbundet är att arbeta för ökad samordning av sjukresor och färdtjänstresor. Ökad samordning leder till lägre kostnader för förbundets medlemmar. Från och med 1 augusti gäller ett nytt trafikavtal för färdtjänst i Sollefteå. Avtalet innebär att sjukresor och färdtjänstresor inte kan samordnas, vilket kommer att leda till högre kostnader 2018 och under avtalsperioden fram till 2021. Sedan tidigare har Sundsvalls kommun upphandlat färdtjänstresor i eget avtal.</p> <p>Det finns en tendens till fler ensamåkande under 2018, vilket kan vara en delförklaring till att antalet samordnade resor minskat. Antalet sjukresor har ökat med 1,9 procent och även blivit längre jämfört med samma period föregående år.</p>			

Kostnaden per produktionskilometer har ökat vilket till största delen beror på indexökning.

Resandeunderlaget i Ånge kommun är litet, därför påverkas kostnaderna även vid mindre förändringar i resmönstret. Andelen samordnade färdtjänstresor har ökat då särskolesor samordnas i högre grad än tidigare.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2017	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	11	12	12	8	11
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget					
<i>avvikelse i procent</i>	0,2	0,9	0	1,5	2,8
<i>avvikelse mnkr</i>	0,7	1,5	0	5,1	14,2
Nettokostnad per resa (kr) <sup>7</sup>	41,7	36,1	40	40	37,8
<i>varav landsbygdstrafik</i>	96,3	95,3	92	96	93,8
<i>varav tätortstrafik</i>	20,4	17,5	28	19	18,4
Nettokostnad per invånare (kr) <sup>8</sup>	962	448	-	851	1316
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad <sup>9</sup> (%)	22,3	25,2	24,0	22,4	24,3
<i>varav landsbygdstrafik</i>	17,0	19,5	19,0	17,0	18,8
<i>varav tätortstrafik</i>	29,6	33,1	32,0	30,0	32,0
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt(%)	4,0	5,3	4,1	4,0	5,5
<i>varav landsbygdstrafik</i>	5,2	7,1	6,6	5,0	7,0
<i>varav tätortstrafik</i>	2,4	2,9	3,0	2,0	3,0
Antal sjukresor	122 625			120 225	
Antal färdtjänstresor	121 169			121 501	
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	372	359	362	362	360
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Totalt Västernorrland</i>	211	196	205	210	209
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Ånge kommun</i>	321	302	318	333	321
Andel samordnade sjukresor (%)	58,4	60,31	58,00	58,6	59,12
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun</i>	57,10	59,03	59,20	58,6	59,23
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	53,00	56,67	53,30	48,7	51,76
Besparing samordnade sjukresor (%)	37,60	38,50	36,80	37,2	37,61
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun</i>	27,5	27,95	28,60	27,8	28,14
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	41,0	44,87	36,50	36,0	37,44

<sup>7</sup> Justerat belopp i kolumn Utfall 2017 jämfört med Årsredovisning 2017.

<sup>8</sup> Nettokostnad per invånare beräknas utifrån kommunalförbundets totala nettokostnad, exklusive regionala tågtrafik, särskild persontrafik och Din Tur kundcenter, genom befolkningens mängden 31 juli.

<sup>9</sup> Självfinansieringsgrad är andelen trafik kostnader för den linjelagda busstrafiken som täcks av externa biljettintäkter.

Kostnad per produktionskilometer (kr)	20,29	20,32	20,05	19,87	
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland	103	103	-	103	103
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland <i>exkl. Sundsvalls kommun</i>	44	37	-	50	56
Kassalikviditet (%)	91	-	100		89

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<p><b>Skapa förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik i glesbygden genom nya och innovativa lösningar</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> Detta skulle ske genom att öppna upp den särskilda persontrafiken, skolskjutsar för allmänheten mindre flexibla bussar av typen ”byabussen”. Utveckling av tjänster för att underlätta samordning av trafikslag och samåkning. Åtgärden kommer att genomföras inom ramen för Koll 2020 i WP 4- Nya tider.</p>	0,0	Trafik- chef	✗	Påbörjad. Arbetet pågår med att analysera möjliga kluster där förutsättningar finns för denna form av flextrafik genom Projekt Koll 2020.
<p><b>Utveckla trafikbokslutet som ett beslutsunderlag</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> Trafikbokslutet behöver utvecklas ytterligare för att utgöra ett relevant beslutsunderlag för kommunalförbundet och dess medlemmar. Trafikbokslutet ligger till grund för bland annat medlemmarnas behovsframställan.</p>	0,0	Trafik- chef	✓	Trafikbokslutet har utvecklats under årets första månader, exempelvis genom GIS-analyser av trafiken vilken ger en översiktlig bild som grund för strategiska beslut.
<p><b>Förstärka ekonomistyrning och intäktsanalys</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> Myndighetens resurser för ekonomistyrning kommer att behöva förstärkas genom nyrekrytering av en controller. Controllern kommer bland annat att arbeta med att utveckla och anpassa intäktsfördelningssystem. Vi behöver säkerhetsställa intäktsfördelningen gentemot trafikföretag, övriga norrlandslän och medlemmar. Nuvarande intäktsfördelningssystem kan ej uppgraderas och saknar support.</p>	0,7	Ekonomi- chef	✗	Påbörjad. Rekrytering av controller pågår och beräknas vara klar under senhösten 2018.
<p><b>Överta handläggning av Timrå kommuns färdtjänst</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> Från och med juni 2018 övertar kommunförbundet handläggningen av färdtjänstresor från Timrå kommun. Fakturering sker enligt avtal.</p>	0,0	Trafik- chef	✓	Övertagandet genomfört.

## ***Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner***

### **Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk**

Prioriterade stråk<sup>10</sup> är de områden i Västernorrland där störst andel av befolkningen är bosatta och arbetar eller studerar i.

För att öka resandet i de prioriterade stråken behöver vi effektivisera den linjelagda busstrafikens ledtider så att kollektivtrafiken kan konkurrera tidsmässigt med bilen. För tågtrafiken ska vi verka för

<sup>10</sup> Prioriterade stråk definieras i det regionala trafikförsörjningsprogrammet

att hålla en hastighet som möjliggör snabbare restider än bilen.

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
<b>Måluppfyllnad</b>	↑	↓	
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>Resandeökningen i de prioriterade stråken är tydliga på landsbygdslinjerna 50, 120, Matforstrafiken och 201 samt Örnköldsviks tätortstrafik. Per augusti ser vi ingen ökning av antalet påbörjade resor i Sundsvalls tätortstrafik, men påbörjade resor bedöms öka till under hösten i och med införandet av subventionerad produkt för barn och skolungdom. Sammantaget innebär detta att vi ändrar årsprognosen.</p> <p>Resandepotentialen är fortfarande stor för linje 201 och där pågår en trafikanalys under 2018 för att i framtiden öka relevansen i trafiken, även linje 90 behöver på sikt ses över så trafiken är relevant för behovet enligt kommande resvaneundersökning.</p> <p>Rörande det största trafikområdet, tätortstrafiken i Sundsvall, så kommer ett förslag på ny trafikplanering presenteras under slutet av 2018 för ett succesivt införande baserat på de ekonomiska förutsättningarna. Det tillsammans med en moderniserad infrastruktur innebär att vi gör en bedömning om en positiv resandeutvecklingen de kommande åren.</p> <p>I Örnköldsvik gjordes en trafikomläggning inför 2018 och en vidareutveckling sker 2018-19. Resultatet hittills är en med positiv resandeutveckling även om den främst är kopplad till avgiftsfritt resande för barn och skolungdom. Utgångspunkten för framtidens trafikutveckling i Örnköldsvik bör vara att locka fler vuxna att åka kollektivt.</p>			

Indikatorer att följa upp målet	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2017	Förändring aug 2017 - aug 2018	Utfall 2017
Antalet resor i de prioriterade stråken <sup>11</sup> (nedan sammanslaget)	5 622 058	2 918 804	-	5 599 086	0%	8 283 048
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 190 698	444 611	-	1 140 351	4%	1 787 743
Tätortstrafik Sundsvall	3 375 574	1 802 662	-	3 402 725	0%	5 304 841
Tätortstrafik Örnköldsvik	740 786	470 218	-	707 010	5%	1 148 670
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	315 000	153 313	-	349 000	-10	537 254

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<b>Utreda fortsatt förstärkningstrafik eller ökad turtäthet på linje 120</b>	0,0	Trafik-chef	X	Påbörjad. Linjen har förstärktes inför sommartidtabell 2018 och kommer även fortsätta ses över i samband med tidtabellskiftet i december 2018.
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> Linje 120 är en prioriterad linje med många resenärer. Vi behöver särskilt se över linjen med fokus på att ha god turtäthet och bra restider. Åtgärden kan innebära ökade kostnader på sikt.				

<sup>11</sup> Antal resor inklusive skolkort

<p><b>Utreda förstärkt trafik samt snabbare trafik på linje 201</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> Linje 201 är en stark pendlingslinje men den har relativt dåliga restidskvoter i jämförelse med bilen. Därför finns det anledning att se över restiderna och behovet av förstärkning. Åtgärden kan innebära ökade kostnader på sikt.</p>	0,0	Trafik- chef	X	Påbörjad. Dialog med trafikutförare rörande utveckling är påbörjad. Linjens hållplatslägen och dragning kommer genomlysas under året.
<p><b>Delta i arbetet med nytt resecentrum i Sundsvall</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> Ett nytt resecentrum i Sundsvall kommer att vara en strategiskt viktig nod för kollektivtrafiken i länet.</p>	0,0	Trafik- chef	✓	Planeringen av Sundsvalls resecentrum är genomförd. Projektet går nu mot en genomförandefas vilket innebär endast mindre insatser för RKM.
<p><b>Delta i arbetet med ombyggnationen av Navet i Sundsvall</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> Navet är en viktig kollektivtrafiknod i länet. Där är det mycket trafik som passerar och många människor som uppehåller sig. Det är av stor vikt att Navet blir en attraktiv mötesplats som lockar till resande och att resenären kan känna sig trygg där.</p>	0,0	Trafik- chef	✓	RKM har deltagit styrgrupp och arbetsgrupp för den nya centrala hållplatsen i Sundsvall (hållplats Stenstan). Projektet går under vintern 2019 in i en genomförandefas vilket innebär endast mindre insatser för RKM.
<p><b>Utreda den regionala trafiken i de prioriterade stråken för att eventuellt förstärka vid behov.</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> I tidigare planer har arbetet med att ta fram en stationslägesstrategi funnits med. Arbetet pausade i och med att projekt Koll 2020 aktualiserades och att det görs inom ramen för projekt Mittstråket. Med stöd av Koll 2020 bör arbetet med att ta fram en stationslägesstrategi återigen prioriteras och medel avsättas.</p>	0,0	Trafik- chef	X	Ej påbörjad. De prioriterade stråken definieras i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet. Stationslägesstrategi tas fram 2019 efter att linjenätsanalys är framtagen

## Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

Vi samverkar med de angränsande länen för att nå gemensamma lösningar för produktutbud, produktgiltighet och teknikutveckling samt kommunikation med resenärerna. Genom samverkan med den kommersiella trafiken ökar antalet resmöjligheter. Därför strävar vi efter gränslösa tekniska lösningar med öppna system i enlighet med nationella standarder.

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
<b>Måluppfyllnad</b>	↑	↓	
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>De i budget beslutade åtgärderna kommer att genomföras under året och bedömningen är att de kommer ha så stor betydelse för uppfyllandet av delmålet att prognosen ändrats.</p> <p>Vi ser ett ökat antal användare av Din Tur app som är vår viktigaste kommunikationsyta med resenärerna. I dialog med X-trafik planeras ett utökat långsiktigt samarbete för resor över länsgräns. Sammantaget innebär detta att vi ändrar årsprognosen.</p> <p>Dialog pågår med X-trafik med inriktning att förlänga nuvarande samverkansavtal för att skapa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem mellan länen som förbättrar anslutningsmöjligheter, enkla biljettlösningar för resenär samt länsöverskridande trafikinformation. Förlängningen beräknas vara underskriven under sista kvartalet och är ett led i att skapa en ökad biljettsamverkan och skapa förutsättningar för ökade resalternativ över länsgränsen.</p>			

En plan för nästa generations biljett- och betalssystem beräknas vara klar innan årsskiftet inom ramen för pågående projekt.

Optiska läsare planeras vara installerade i samtliga bussar före årsskiftet. Biljettmaskiner anskaffas för att klara behovet av redundans och möjlighet att utrusta tillkommande fordon. Biljettmaskiner i bussar för linjelagd persontrafik prioriteras före skolbussar.

Sommarlovskort infördes mellan juni till augusti för skolungdomar mellan årskurs sex till andra året på gymnasiet. Inom ramen för projekt Hållbara Resor kommer företagskortet att digitaliseras före årsskiftet.

Samtliga planerade åtgärder kommer att genomföras under året, vilket innebär att målet anses uppfyllas.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2017	Utfall 2017
Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	2 <sup>12</sup>	-	0
<i>SJ Botniabanen (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	4	-	
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>	22	-	17	-	
Andel bussar med installerade optiska läsare (%)	0	0	95	-	0
Andel produkter som är digitaliserade <sup>13</sup> (%)	20	20	80	-	20
Antalet användare av Din Tur-app			289 800	-	
Genomsnitt/mån	28 059	25 667	24 150		23 610

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<b>Ta fram en plan för nästa generations biljett- och betalssystem i samverkan med de fyra nordligaste länen</b>	0,0	Adm chef	X	Ej genomförd. Pågående projekt som ska slutredovisa resultat under året.
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> Åtgärden kan innebära en investerings- och driftskostnad på sikt.				
<b>Investera nya biljettmaskiner</b>	0,6	Adm chef	X	Ej påbörjad. Behov att förnya biljettmaskinparken då de nuvarande modellerna är på väg ut ur marknaden. Vi behöver redundans i antalet maskiner för underhåll. Vi prioriterar att utrusta bussar i linjelagstrafik före bussar i skoltrafik. Genomförs under året.
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> Vi ser ett behov av att köpa in ytterligare biljettmaskiner för att utrusta de bussar som idag saknar biljettmaskiner (t ex skolbussar). Åtgärden gör det möjligt att kunna nyttja skoltrafiken till den allmänna linjelagda trafiken.				
<b>Investera biljettautomater i Sundsvall</b>	0,1	Adm chef	X	Påbörjad. Sundsvalls kommun ansvarar för inskaffande av inledningsvis 2 biljettautomater. Vår insats är att säkerställa att kommunikation med FARA tekniska system fungerar. Arbetad tid avräknas budget 100 tkr.
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> I väntan på att produkterna digitaliseras kan det finnas ett behov av att investera i biljettautomater i Sundsvall. Tanken är att på det sättet minska trycket på laddning ombord på buss vilket orsakar förseningar i trafiken.				
<b>Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och</b>	0,5	Adm chef	✓	Pågående samverkan med X-trafik. Inriktning att förlänga nuvarande samverkansavtal med två år

<sup>12</sup> I budgetskrivelse uttrycks mätvärdet som 6000 för SJ (9 dubbelturer per dygn=9\*2\*365) och 30 000 för X-trafik avgångar per år. Det bedöms inte vara ett funktionellt indikatorvärde för uppföljning av målet.

<sup>13</sup> Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad per sista augusti.

<p><b>trafik. Aktiviteten påbörjas redan under 2017</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> I dag trafikerar X-trafik med både buss- och tågtrafik till Sundsvall. Det ekonomiska värdet för Västernorrland för trafiken uppgår till ca 2,0 mnkr. Nuvarande avtal reglerar både kostnader och biljettgiltigheter. Ersättningen för 2018 uppgår till 1 mnkr och kommer successivt att öka till 2 mnkr till 2020. Dialog med X-trafik har inletts om en fortsättning på nuvarande samverkansavtal.</p>	<p>till 2020. I samband med Njurundastationens invigning ska biljettsamverkan inledas.</p>
<p><b>Utveckla biljettsamverkan med kommersiella aktörer</b>                      0,0                      Adm chef                      <b>X</b></p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> Norrtåg kommer att inleda en dialog om biljettsamverkan med SJ.</p>	<p>I ansvarsfördelning mellan kollektivtrafikmyndigheten och Norrtåg har det beslutats att det är Norrtågs styrelse som ansvarar för dialogen med SJ om en biljettsamverkan.</p> <p>Inga nya kommersiella trafikföretag har etablerats sig i Västernorrland under perioden.</p>



## Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

### Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

Väl kända mål som genomsyrar hela verksamheten bidrar till medarbetarnas engagemang.

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
<b>Måluppfyllnad</b>	↑	↑	
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>Målen i Trafikförsörjningsprogrammet kommuniceras med alla medarbetare under 2018.</p> <p>Under personaldag i maj med all personal kommunicerades målen i Trafikförsörjningsprogrammet.</p> <p>I medarbetarsamtal och lönesamtal med närmaste chef utvärderas förmågan att nå kollektivtrafikmyndighetens mål och mål nedbrutna på individnivå.</p> <p>Indikatorerna följs upp i medarbetarenkät som genomförs under december 2018.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2017	Utfall 2017
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%)	-	-	62	-	42
<i>Benchmark<sup>14</sup></i>					62
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%)	-	-	100	-	72
<i>Benchmark myndigheter</i>					74

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<b>Att införa en verksamhetsplaneringsprocess</b>	0,0	Ekonomi-chef	✓	En verksamhetsplaneringsprocess är införd och kommer att utvecklas ytterligare inför arbetet med verksamhetsplan 2019.
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> Arbetet med att införa en verksamhetsledningsprocess kommer att slutföras under 2018.				
<b>Årlig personaldag med fokus på mål och verksamhetsstyrning</b>	0,0	HR-chef	✓	Personaldagen genomfördes den 26 maj med fokus på mål och planer för framtiden samt föreläsning och övningar i området feedback.
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> Personaldag med fokus på mål, verksamhetsstyrning och området feedback som identifierats i handlingsplanen för bättre arbetsmiljö.				

<sup>14</sup> Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

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

För att nå satta mål måste mål och medel harmonisera med varandra. Genom en tydlig planeringsprocess ges medarbetarna förutsättningar att på ett effektivt sätt prioritera sitt arbete för att bidra till måluppfyllelsen. Uppdraget till myndigheten utgår från kommunalförbundets styrdokument och direktionens beslutade ambitionsnivå.

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
<b>Måluppfyllnad</b>	↓	↓	
<p><b>Analys</b></p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Medarbetarenkäten genomförs i december 2018, i den framgår resultatet för medarbetarindex.</p> <p>Sjuktalet har sjunkit, men på grund av en längre sjukskrivningsperiod ligger utfallet över målvärdet. Då vi är en liten arbetsplats ger sjukskrivning av få medarbetare stort utslag i statistiken.</p> <p>Vi är långt under målvärdet för antal registrerade friskvårdstimmar. Vi ser en positiv utveckling av andel medarbetare som använder friskvårdsbidraget.</p> <p>Under våren har arbetsbelastningen varit hög i samband med införandet av sex nya produkter i länets kollektivtrafik, avgiftsfri kollektivtrafik i två kommuner, subventionerade produkter i två kommuner samt avgiftsfri kollektivtrafik för alla skolelever mellan årskurs sex och andra året på gymnasiet.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2017	Utfall 2017
Medarbetarindex <sup>15</sup> , hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	62	-	56
Sjuktalet (%)	4,9	8,1	3,7	-	4,8
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	96	71	1 400 <sup>16</sup>	-	-
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	39	18	50	-	16

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<b>Utveckla verksamhetsplaneringsprocessen</b>	0,0	Ekonomi- chef	X	En verksamhetsplaneringsprocess är införd och kommer att utvecklas ytterligare i och med arbetet med verksamhetsplan 2019.
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> Budgetbeslutet ska brytas ner i en verksamhetsplan som beskriver ansvar och medel för att uppnå ambitionen i budgeten.				
<b>Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning</b>	0,0	HR-chef	X	Ej påbörjad. Medarbetarindex redovisas efter genomförd medarbetarundersökning december 2018.
<b>Beskrivning av aktivitet:</b> Under hösten 2018 genomförs en medarbetarundersökning riktad till alla medarbetare vid myndigheten.				

<sup>15</sup> Medarbetarindex utgår från arbetsklimat, ledarskap organisation samt visioner och mål.

<sup>16</sup> Antalet friskvårdstimmar kan mätas för medarbetare som arbetar dagtid vardagar. Medarbetare som arbetar skift kan inte utöva friskvård under arbetstid. Tidregistrering av friskvårdstimmar i tidsystemet Agda påbörjades 2018.

<p>Indexområdena är Ledarskap, Organisation, Mål-och vision samt Arbetsmiljö. Undersökningen möjliggör att vi får fram ett medarbetarindex som kan jämföras med förgående år samt med andra arbetsplatser.</p>	
<p><b>Följa upp handlingsplan som har utarbetats från resultaten av 2017 års medarbetarenkät</b>      0,0      HR-chef      ✓</p> <p><b>Beskrivning av aktivitet:</b> Handlingsplanen följs upp under årets fyra skyddskommittémöten i samverkan med arbetsplatsernas skyddsombud samt på personalmöten, enhetsmöten, och verksamhetsmöten.</p>	<p>Fyra förbättringsområden ledarskap, arbetsmiljö/arbetsklimat, organisation och vision och mål ligger till grund för uppföljning i handlingsplanen.</p> <p>Handlingsplanen finns tillgänglig för medarbetarna på intranätet.</p>

## Ekonomisk analys

### Periodens resultat

Kommunalförbundet redovisar ett resultat om 0,0 mnkr för perioden januari till och med augusti. Verksamhetens nettokostnader uppgår till 350,8 mnkr vilket innebär en ökning av nettokostnaderna med 22,2 mnkr motsvarande 7 procent mellan åren. Anledningen till nettokostnadsökningen är ökade intäkter med 1,3 mnkr samt ökade kostnader med 24,4 mnkr. Kostnadsökningen härrör främst till indexuppräknings mellan åren, resandeincitament, särskild persontrafik samt tågtrafiken. Avskrivningskostnaderna uppgår till 2,2 mnkr vilket är 0,4 mnkr lägre än föregående år.

Kommunerna har sedan 2016 möjlighet att subventionera hela eller delar av värdet på kommunkortet och får då bekosta underskottet som uppstår mellan prislstan och subventionerat pris. Kommunalförbundet fakturerar kommunen underskottet, tillika subventionen, och den finns med som en intäkt för kommunalförbundet. Kommunal biljettsubvention är 13,4 mnkr högre än föregående år. Det beror främst på att Härnösands kommun, Sundsvalls kommun samt Timrå kommun införde subventionerade kommunkort under juni och juli.

Årets medlemsbidrag uppgår till 280,4 mnkr och i jämförelse med föregående år är ökningen 8,8 mnkr vilket motsvarar 3 procent.

Belopp, mnkr	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	90,5	89,2	1,3	2%
Verksamhetens kostnader	-439,2	-414,8	-24,4	6%
Jämförelsestörande poster	0,0	-0,5	0,5	0%
Avskrivningar	-2,2	-2,6	0,4	-14%
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-350,8</b>	<b>-328,6</b>	<b>-22,2</b>	<b>7%</b>
Kommunala biljettsubventioner	70,4	57,0	13,4	24%
Medlemsbidrag	280,4	271,7	8,8	3%
<b>Årets resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0%</b>

### Budgetföljsamhet

Verksamhetens intäkter uppgår till 90,5 mnkr och uppvisar en avvikelse mot budget motsvarande 8,4 mnkr. Intäkterna är således 10 procent högre än vad som budgeterats. Kostnaderna är 2 procent högre än budget och uppgår till 438,2 mnkr.

Kommunal biljettsubvention är 12,2 mnkr högre än budget, motsvarande 21 procent. Det beror till största del på att Härnösands kommun, Sundsvalls kommun och Timrå kommun har infört subventionerade kommunkort under perioden vilket inte var budgeterat för. Budgetavvikelsen för medlemsbidraget uppgår till 12,9 mnkr. Budgeterat medlemsbidrag uppgår till 293,3 mnkr och avvikelsen motsvarar 4 procent.

Belopp, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	90,5	82,1	8,4	10%
Verksamhetens kostnader	-439,2	-430,5	-8,6	2%
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	0%
Avskrivningar	-2,2	-3,1	0,8	-26%
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-350,8</b>	<b>-351,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,2%</b>
Kommunala biljettsubventioner	70,4	58,2	12,2	21%
Medlemsbidrag	280,4	293,3	-12,9	-4%
<b>Årets resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0%</b>

## Balanskravet

Balanskravet innebär att kommunalförbundets intäkter ska överstiga kostnaderna varje enskilt år. Ett underskott mot balanskravet ska återställas inom de tre kommande budgetåren. Enligt balanskravet ska realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar avräknas mot balanskravet. Balanskravsutredningen visar att balanskravsresultatet för perioden är 0 mnkr. Eftersom kommunalförbundet finansieras av medlemmarna innebär det att såväl positiva som negativa resultat fördelas på medlemmarna i efterskott vid bokslutet och att balanskravet kommer att uppfyllas. I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år som ska återföras.

Balanskravsutredning (mnkr)	2018-08-31	2017	2016	2015	2014
<b>Periodens resultat enligt resultaträkningen</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	-0,1	-1,1
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Återföring av orealiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Periodens resultat efter balanskravsjusteringar</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>1,1</b>
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Periodens balanskravsresultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>1,1</b>

## Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För perioden till och med augusti uppgår likviditeten till 91 procent vilket innebär att den är har ökat jämfört med 2017. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent. Rörelsekapitalet uppgår till -23,7 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder. Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet uppgår till 0,5 procent jämfört med 2017 då soliditeten uppgick till 0,6 procent. Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de tre senaste åren.

Resultat och kapacitet	2018-08-31	2017	2016	2015	2014
Likviditet (%)	91	89	89	82	59
Rörelsekapital, mnkr	-23,7	-25,8	-26,8	-34,5	-42,5
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,5	0,6	0,5	0,7	1,1
Eget kapital, mnkr	1,3	1,3	1,3	1,3	1,1

## Verksamhetens intäkter och kostnader

Verksamhetens nettokostnader är 0,7 mnkr lägre än vad som budgeterats för perioden, vilket motsvarar 0,2 procent.

Biljettintäkterna är 1,1 mnkr högre än budget för perioden. Vid en jämförelse med föregående år har biljettintäkterna minskat med 2,4 mnkr. Införandet av subventionerade kommunkort samt ungdomars avgiftsfria resande under sommarmånaderna påverkar intäktsnivån mellan åren. För skolkort är intäkterna 2,1 mnkr lägre än budget. Vid jämförelse med föregående år har skolkortsintäkterna ökat med 1,2 mnkr.

För särskild persontrafik är kostnaderna 1,8 mnkr högre än budget och främsta orsakerna är högre kostnader för sjukresor samt högre kostnader för färdtjänst inom Härnösands kommun.

Sammanställning, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall aug 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Biljettintäkter	64,9	63,9	1,1	2%	67,4	-2,4	-4%
Skolkortsintäkter	11,8	13,9	-2,1	-15%	10,5	1,2	12%
Samverkande system, bidrag	2,3	2,0	0,3	17%	2,0	0,3	17%
Bussgodsintäkter	0,5	0,6	-0,1	-21%	0,5	0,0	-11%
Resplusintäkter	1,8	1,7	0,1	5%	1,7	0,1	2%
Trafikkostnader, inkl avskrivning fordon	-293,0	-295,0	2,0	-1%	-275,5	-17,5	6%
Kompletteringstrafik	-1,3	-1,6	0,3	-16%	-1,2	-0,1	15%
Biljettsamverkan X-trafik	-0,7	-0,7	0,0	0%	0,0	-0,7	-
Särskild persontrafik	-71,9	-70,1	-1,8	3%	-69,8	-2,1	3%
Nettokostnader för tågtrafik	-31,0	-31,0	0,0	0%	-29,9	-1,0	4%
Stationsavgifter	-1,2	-1,3	0,1	-7%	-1,4	0,2	-15%
Administrativa nettokostnader	-32,7	-32,9	0,2	-1%	-32,5	-0,2	1%
Realtidssystem	-0,4	-0,4	0,0	0%	0,0	-0,4	-
Avskrivning, övrigt	0,0	-0,7	0,7	0%	-0,5	-0,5	-94%
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-350,8</b>	<b>-351,5</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,2%</b>	<b>-328,7</b>	<b>-22,2</b>	<b>7%</b>
Kommunal biljettsubvention	70,4	58,2	12,2	21%	57,0	13,4	24%
Medlemsbidrag	280,4	293,3	-12,9	-4%	271,7	8,8	3%
<b>Periodens resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Trafikkostnader för linjelagd busstrafik

Trafikkostnaderna uppgår till 293,0 mnkr för perioden och budgeterade kostnader uppgår till 295 mnkr. Budgetavvikelsen är således 2,0 mnkr vilket motsvarar 1 procent. Det är lägre kostnader än budgeterat både inom tätort- och landsbygdstrafik.

Försäljningsprovision och bankkostnader ligger i nivå med budget. I bankkostnader ingår bland annat avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning, till exempel biljettköp via app, swish eller kort via hemsidan.

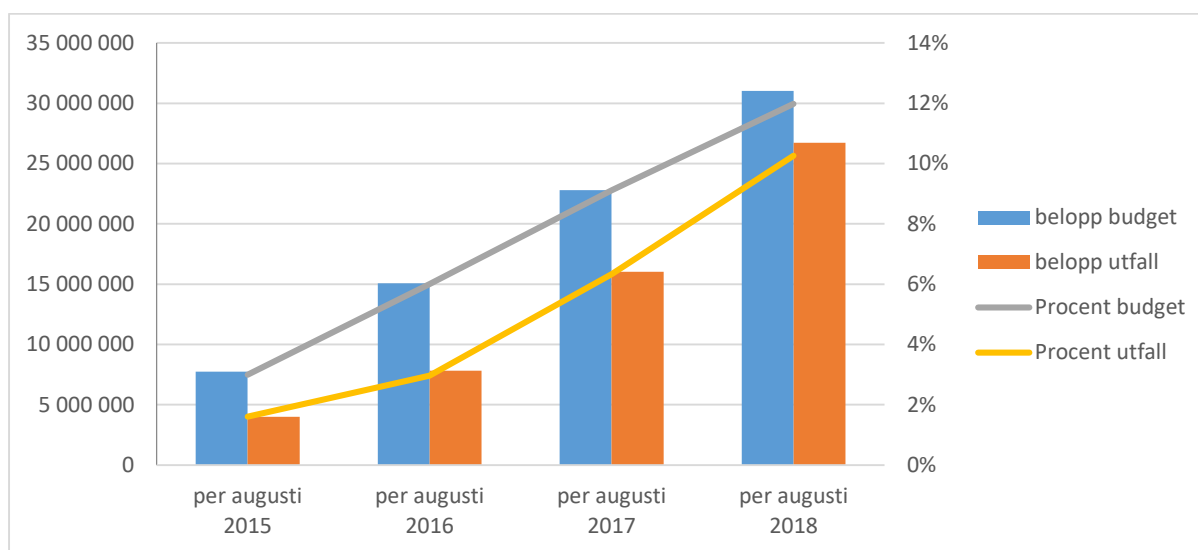
I jämförelse med föregående år har kostnaderna ökat med 8,5 mnkr för tätortstrafiken och 8,8 mnkr för landsbygdstrafiken. Det beror främst på kostnader för indexutvecklingen.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall aug 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Tätortstrafik	-122,1	-123,0	0,9	-1%	-113,6	-8,5	7%
Landsbygdstrafik	-168,0	-169,1	1,1	-1%	-159,2	-8,8	6%
Försäljningsprovision	-1,2	-1,2	0,0	0%	-1,0	-0,2	20%
Bankkostnader m m	-1,7	-1,7	0,0	0%	-1,7	0,0	0%
<b>Summa</b>	<b>-293,0</b>	<b>-295,0</b>	<b>2,0</b>	<b>-1%</b>	<b>-275,5</b>	<b>-17,5</b>	<b>6%</b>

## Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång), samt PPI (oljeprisindex) alternativt HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja). Procentfördelningen mellan olika index i indexmodellen varierar mellan trafikavtalen. Trafikkostnaderna uppräknas årligen med tre procent. För budget 2018 är indexuppräknningen tolv procent från trafikstart 2014, tillika basår för indexberäkningen.

Diskrepansen mellan budgeterad indexnivå och utfall har under året minskat betydligt. För den indexmodell som till största del regleras utifrån tätortstrafiken är snittindex för perioden 9,2 procent. Motsvarande indexmodell som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken är snittindex 12 procent.



## Tätortstrafik

Den totala kostnaden för tätortstrafiken uppgår till 122,1 mnkr till och med augusti. I förhållande till budgeterade kostnader om 123,0 mnkr uppgår avvikelser till 0,9 mnkr, motsvarande 1 procent.

Den största budgetavvikelsen om 2,9 mnkr utgörs av kostnader för index. Kostnaderna uppgår till 10,2 mnkr vilken kan jämföras med budget om 13,1 mnkr. Det beror på att indexutvecklingen är lägre än vad som budgeterats.

Trafikkostnaden uppgår till 105,2 mnkr och är 0,9 mnkr högre kostnader än budget. Främsta orsaken till budgetavvikelsen är att kostnaderna för utökad trafik inom Örnköldsviks tätort är högre än vad som budgeterats.

För resandeincitament är kostnaden 5,1 mnkr och budget uppgår till 3,7 mnkr. Det innebär högre kostnader om 1,4 mnkr. Resandet ökar med 210 216 resor inom Sundsvalls tätort vid jämförelse med 2015 som är basåret för resandeincitamentetsavtalet. Det ökade resandet leder till högre kostnader än budgeterat, motsvarande 1,5 mnkr. En orsak till det ökade resandet är införandet av sommarlovskortet. Sommarlovskortet innebär avgiftsfritt resande i hela länet för barn från årskurs 6 till andra året på gymnasiet. För Örnköldsviks tätort är resandeincitamentskostnaden något lägre än budget motsvarande 0,1 mnkr.

Kostnaderna för förstärkningstrafik är 0,2 mnkr lägre än budget och det beror på främst på minskad förstärkningstrafik inom Örnköldsvik tätort.

Vid en jämförelse med föregående år har den totala kostnaden för tätortstrafiken ökat med 8,5 mnkr. Indexutveckling är den främsta orsaken till avvikelser. Trafikkostnaderna har ökat med 3,1 mellan åren och den främsta orsaken är utökad trafik inom Örnköldsviks tätort men även en effekt av utökade trafik i Sollefteå tätort. Kostnaden för resandeincitament ökar med 1,6 mnkr mellan åren.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall aug 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Trafikkostnad	-105,2	-104,3	-0,9	1%	-102,1	-3,1	3%
Index	-10,2	-13,1	2,9	-22%	-6,6	-3,6	55%
Resandeincitament	-5,1	-3,7	-1,4	38%	-3,5	-1,6	46%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0	0%	-0,1	0	0%
Förstärkningstrafik	-0,6	-0,8	0,2	-25%	-0,4	-0,2	50%
Avskrivning fordon	-1,0	-1,0	0	0%	-1,0	0	0%
<b>Summa</b>	<b>-122,1</b>	<b>-123,0</b>	<b>0,9</b>	<b>-1%</b>	<b>-113,6</b>	<b>-8,5</b>	<b>7%</b>

### Landsbygdstrafik

Den totala kostnaden för landsbygdstrafiken uppgår till 168,0 mnkr och budget uppgår till 169,1 mnkr. Budgetavvikelsen är således 1,1 mnkr vilket motsvarar 1 procent.

Kostnaden för index uppgår till 16,6 mnkr och i förhållande till budget är avvikelsen 1,3 mnkr lägre kostnader. Det beror på att indexutvecklingen är lägre för landsbygdstrafiken än vad som budgeterats.

Trafikkostnaden uppgår till 146,0 mnkr jämfört med budget om 147,3 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 1,3 mnkr. Orsakerna till avvikelsen är bland annat trafikförändringar i och med förändrad färdväg för linje 132 och linje 133 inom trafikområde Sundsvalls landsbygd. En ytterligare orsak är att kostnaden för linje 50 är 0,2 mnkr lägre än budget.

För resandeincitament är kostnaden 1,7 mnkr och budget uppgår till 0,4 mnkr. Det innebär högre kostnader om 1,3 mnkr. Resandet ökar inom trafikområde Timrå/Njurunda och Matfors vid jämförelse med basåret för resandeincitamentsberäkningen. Det ökade resandet leder till högre kostnader än vad som är budgeterat. För Timrå/Njurunda är budgetavvikelsen 1,1 mnkr och för Matfors är budgetavvikelsen 0,2 mnkr. En orsak till det ökade resandet är införandet av sommarlovskortet.

Kostnaden för förstärkningstrafik är 0,4 mnkr högre än budget. Budgetavvikelsen beror främst på ökad förstärkningstrafik inom Sollefteå landsbygd med 0,1 mnkr, Ådalen 0,1 mnkr och Timrå/Njurunda med 0,2 mnkr.

Vid en jämförelse med föregående år har den totala kostnaden för landsbygdstrafiken ökat med 8,8 mnkr. Indexutveckling är den främsta orsaken till avvikelsen. Trafikkostnaden har ökat med 0,6 mnkr mellan åren och det beror bland annat på tidigare nämnda trafikförändringar i och med förändrad färdväg för linje 132 och linje 133 inom trafikområde Sundsvalls landsbygd. Kostnaderna för resandeincitament ökar med 0,8 mnkr mellan åren.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall aug 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Trafikkostnad	-146,0	-147,3	1,3	-1%	-145,9	-0,1	0%
Index	-16,6	-18,0	1,4	-8%	-8,7	-7,9	91%
Resandeincitament	-1,7	-0,3	-1,4	467%	-0,9	-0,8	89%
Miljöincitament	-0,7	-0,8	0,1	-13%	-0,7	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-2,1	-1,7	-0,4	24%	-1,9	-0,2	11%
Avskrivning fordon	-1,0	-1,0	0,0	0%	-1,0	0,0	0%
<b>Summa</b>	<b>-168,0</b>	<b>-169,1</b>	<b>1,1</b>	<b>-1%</b>	<b>-159,2</b>	<b>-8,8</b>	<b>6%</b>

### Kompletteringstrafik

Kostnaden för kompletteringstrafiken uppgår till 1,3 mnkr och budgeterade kostnader uppgår till 1,6 mnkr. Budgetavvikelsen är 0,3 mnkr vilken motsvarar 19 procent. Avvikelsen beror främst på kompletteringstrafik genom anropsstyrd taxi inom Kramfors kommun och Härnösands kommun.



Kostnadsslag, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall aug 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Kompletteringstrafik, anropsstyrd taxi	-0,9	-1,2	0,3	-23%	-0,8	-0,1	13%
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,4	-0,4	0	0%	-0,4	0	0%
<b>Summa</b>	<b>-1,3</b>	<b>-1,6</b>	<b>0,3</b>	<b>-19%</b>	<b>-1,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>8%</b>

### Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 71,6 mnkr per augusti och budgeten motsvarande period uppgår till 70,1 mnkr. En orsak till budgetavvikelsen är att index har budgeterats med en uppräknings om 1 procent och utfallet för index blev drygt 2 procent.

Största budgetavvikelsen är under sjukresor där budgetavvikelsen är 1,0 mnkr. Kostnaden för sjukresor uppgår till 46,2 mnkr och för samma period föregående år uppgick kostnaderna till 44,0 mnkr vilket innebär en ökad kostnad om 2,2 mnkr. Antalet sjukresor har ökat med 2 400 resor samt att även längden på sjukresor har ökat jämfört med föregående år vilket leder till ökade kostnader.

Sollefteå kommun har upphandlat sina resor själv från och med augusti i år och därför är kostnaderna 0,4 mnkr lägre än föregående år.

För Härnösands kommun är kostnaderna 0,9 mnkr högre än budget vilket motsvarar en budgetavvikelse om 33 procent. Det totala resandet i Härnösand har ökat med 1 394 resor vilket ger ökade kostnader 0,5 mnkr jämfört med samma period föregående år. Den största avvikelsen beror bland annat på att Härnösands kommun har lagt över särskoleresor till Din Tur kundcenter i en högre grad än tidigare där de utfördes med egna fordon. Särskoleresorna omfattar totalt 709 fler resor än tidigare år. Även kostnaderna för daglig verksamhet har ökat jämfört med samma period.

Kramfors kommun redovisar 0,4 mnkr lägre kostnader än budget samt 0,2 mnkr lägre kostnad i jämförelse med föregående år. Det är totalt 514 färre resor än 2017 vilket ger en kostnadsminskning med 0,2 mnkr. Antalet särskoleresor har jämfört med samma period föregående år minskat med 195 resor vilket medför minskade kostnader med 0,1 mnkr.

I Örnsköldsviks kommun är skillnaden mellan utfall och budget en ökning med 0,4 mnkr, jämfört med föregående års utfall per augusti är skillnaden 0,1 mnkr högre kostnader.

Antalet resor i Timrå kommun har ökat med 755 resor jämfört med föregående år, varav den största ökningen består av färdtjänstresor. Kostnaden jämfört med föregående år har ökat med 0,1 mnkr.

I Ånge kommun fortsätter antalet resor att minska, det totala antalet resor har under perioden minskat med 440 resor. Den största minskningen består av färdtjänstresor där det är 816 färre resor, antalet särskoleresor har däremot ökat med 159 resor. Utfallet per augusti är 0,2 mnkr lägre än både budget och tidigare år.

Medlemmar, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall aug 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Region Västernorrland	-46,2	-45,2	-1,0	2%	-44,0	-2,2	5%
Ånge kommun	-1,9	-2,2	0,3	-13%	-2,2	0,3	-14%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Timrå kommun	-2,8	-2,7	-0,2	6%	-2,7	-0,1	4%
Härnösands kommun	-3,5	-2,6	-0,9	33%	-3,0	-0,5	17%
Kramfors kommun	-6,5	-6,9	0,4	-6%	-6,7	0,2	-3%
Sollefteå kommun	-3,3	-3,3	0,0	3%	-3,7	0,4	-11%
Örnsköldsviks kommun	-7,6	-7,2	-0,3	5%	-7,5	-0,1	1%
<b>Summa</b>	<b>-71,9</b>	<b>-70,1</b>	<b>-1,8</b>	<b>3%</b>	<b>-69,8</b>	<b>-2,1</b>	<b>3%</b>

### Administrativa nettokostnader

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 32,7 mnkr och budget är 32,9 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 0,2 mnkr, vilket motsvarar 1 procent lägre kostnader.

Störst avvikelse finns under personal där kostnaderna är 1,3 mnkr lägre än budget. Det beror främst på en vakant kontrollertjänst med 0,7 mnkr, förändring av två tillsvidarejänster på kundcenter motsvarande 0,3 mnkr samt lägre kostnad för arbetsgivaravgifter 0,2 mnkr. För perioden har intäkterna ökat med 0,1 mnkr i och med nya kundtjänstavgifter.

Externa kostnader redovisar högre kostnad än vad som budgeterats med 0,7 mnkr. Det beror bland annat på högre kostnader för konsultarvode inom juridiska tjänster samt även arvode för revision. I Ånge har en justering av arbetsmiljö skett efter fjolårets ombyggnad av lokalerna. Bland annat har mer ljudabsorbeter kommit på plats.

Inom ekonomienheten har införandet av e-faktura planerats till hösten och därav har inte några kostnader belastat enheten under perioden.

Marknad redovisar 0,2 mnkr lägre i kostnader jämfört med budget. Till och med augusti har ett stort arbete lagts ned på att hantera releaser av subventionerade produkter och det har medfört att planerade aktiviteter utgått eller senarelagts. Jämfört med samma period föregående år är utfallet 0,2 mnkr i lägre kostnader.

Biljettmaskiner visar högre kostnader än budget med 0,6 mnkr. Det har skett en omflyttning av kostnader mellan enheterna för biljettmaskiner och IT och telefoni. Kostnader för GPRS har haft en högre abonnemangskostnad än budgeterad.

Inom IT och telefoni är kostnaderna i paritet med budget. Det beror bland annat på att besparingar från handlingsplanen som upprättades efter årets första uppföljning per april gett effekt. Konsultkostnader för utveckling är högre än budgeterat. Omställningskostnaden för GDPR var inte budgeterad då aktiviteten tillkommit senare än budgetbeslutet. Jämfört med samma period föregående år är kostnaderna 0,7 mnkr lägre.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall aug 2017	Avvikelse aug 2018-2017	Förändring aug 2018-2017 %
Personal	-18,7	-20,0	1,3	-7%	-18,3	-0,4	2%
Externt	-3,3	-2,6	-0,7	27%	-3,6	0,3	-8%
Biljettkontroll	-0,4	-0,4	0,0	0%	-0,2	-0,2	100%
Hållbara Resor	-0,1	-0,0	0,0	0%	0,0	-0,1	-
Koll 2020	-0,1	-0,1	0,0	0%	0,0	-0,1	-
Förbundsdirektion	-0,4	-0,5	0,1	-20%	-0,4	0,0	0%
Ekonomienheten	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Utvecklingsenheten	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1	0,0	0%
Hållplatsarbete	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1	0,0	0%
Marknad	-0,2	-0,4	0,2	-50%	-0,4	0,2	-50%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-4,0	-3,4	-0,6	18%	-3,4	-0,6	18%
IT och telefoni	-5,3	-5,3	0,0	0%	-6,0	0,7	-12%
<b>Summa</b>	<b>-32,7</b>	<b>-32,9</b>	<b>0,2</b>	<b>-1%</b>	<b>-32,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>1%</b>

### Sammanställning medlemsbidrag

Utfallet för medlemsbidraget är 280,4 mnkr och budget är 293,3 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 12,9 mnkr lägre medlemsbidrag än budgeterat vilket motsvarar 4 procent.

Den största procentuella avvikelsen motsvarande 36 procent har Härnösands kommun. Budgetavvikelsen uppgår till 7,0 mnkr och beror främst på införandet av subventionerat kommunkort. Kommunalförbundet fakturerar kommunen underskottet, tillika subventionen, och den finns med som en intäkt för kommunalförbundet, vilket medför ett lägre medlemsbidrag för kommunen.

Sundsvalls kommun har en budgetavvikelse på 9,2 mnkr och den främsta orsaken är införandet av ett subventionerat barnkort vilket medför ett lägre medlemsbidrag för kommunen.

För Örnsköldsviks kommun är medlemsbidraget 2,4 mnkr högre än vad som budgeterats. Det beror bland annat på högre trafikknaster samt högre knaster för färdtjänst.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall aug 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Region Västernorrland	145,3	144,3	-1,0	1%	137,8	-7,5	5%
Ånge kommun	6,8	7,0	0,2	-3%	6,9	0,1	-2%
Sundsvalls kommun	47,2	56,4	9,2	-16%	46,5	-0,7	2%
Timrå kommun	12,5	12,7	0,2	-2%	12,2	-0,3	2%
Härnösands kommun	12,4	19,4	7,0	-36%	18,9	6,5	-35%
Kramfors kommun	17,3	16,9	-0,4	3%	16,9	-0,5	3%
Sollefteå kommun	12,4	12,6	0,2	-2%	12,2	-0,1	1%
Örnsköldsviks kommun	26,6	24,2	-2,4	10%	20,2	-6,4	32%
<b>Summa</b>	<b>280,4</b>	<b>293,3</b>	<b>12,9</b>	<b>-4%</b>	<b>271,7</b>	<b>-8,8</b>	<b>3%</b>

## Prognos 2018

Vid tertialuppföljning per april görs årets första helårsprognos och vid tertialuppföljning per augusti görs kommunalförbundets andra helårsprognos. Prognossäkerheten är en viktig förutsättning för att kunna korrigera eventuella fluktuationer under året och även inför arbetet med budget kommande år.

Årets andra helårsprognos visar en god budgetföljsamhet med en avvikelse för verksamhetens nettokostnad som går mot noll för helåret. Verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 529,7 mnkr mot budgeterade 525,9 mnkr. Nettokostnaderna är 3,8 mnkr högre än budget, vilket motsvarar 0,7 procent. Prognostiserat medlemsbidrag uppgår till 409,9 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 438,6 mnkr. Budgetavvikelse för medlemsbidraget uppgår till 28,7 mnkr, motsvarande 7 procent.

Belopp, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos april	Utfall 2017
Verksamhetens intäkter	135,7	129,3	6,4	5%	140,5	139,7
Verksamhetens kostnader	-661,3	-650,6	-10,7	2%	-665,6	-629,5
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	8,1
Avskrivningar	-4,1	-4,6	0,5	-37%	-4,2	-4,0
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-529,7</b>	<b>-525,9</b>	<b>-3,8</b>	<b>0,7%</b>	<b>-529,3</b>	<b>-485,3</b>
Kommunala biljettsubventioner	119,8	87,3	32,5	27%	94,1	89,2
Medlemsbidrag	409,9	438,6	-28,7	-7%	435,2	396,1
<b>Årets resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0%</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

## Verksamhetens intäkter och kostnader

Biljettintäkterna prognostiseras i paritet med budget till 100,4 mnkr. Det är en minskad intäkt med 6,6 mnkr i jämförelse med föregående år. Införandet av subventionerade kommunkort samt ungdomars avgiftsfria resande under sommarmånaderna påverkar intäktsnivån mellan åren. För skolkort prognostiseras intäkterna 4,5 lägre än budget.

Sammanställning, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos april	Utfall 2017
Biljettintäkter	100,4	100,1	0,3	0%	100,0	106,8
Skolkortsintäkter	18,3	22,8	-4,5	-20%	20,7	23,4
Samverkande system, bidrag	3,3	3,0	0,3	10%	3,6	3,0
Bussgodsintäkter	0,7	0,9	-0,2	-22%	0,7	0,8
Resplusintäkter	2,7	2,5	0,1	4%	2,6	2,6
Trafikkostnader, inkl avskrivning fordon	-442,1	-443,2	1,2	-0,4%	-443,7	-421,5

Kompletteringstrafik	-2,1	-2,4	0,3	-13%	-2,3	-2,0
Biljettsamverkan X-trafik	-1,0	-1,0	0,0	0%	-1,0	-0,5
Särskild persontrafik	-108,7	-106,9	-1,8	2%	-107,0	-107,7
Nettokostnader för tågtrafik	-46,4	-46,4	0,0	0%	-46,4	-36,6
Stationsavgifter	-1,8	-1,9	0,1	-5%	-1,8	-1,8
Administrativa nettokostnader	-51,7	-51,7	0,0	0%	-53,2	-51,0
Realtidssystem	-0,6	-0,6	0,0	0%	0,0	0,0
Avskrivning, övrigt	-0,6	-1,0	0,4	-9%	-1,2	-0,7
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-529,7</b>	<b>-525,9</b>	<b>-3,8</b>	<b>1%</b>	<b>-529,3</b>	<b>-485,3</b>
Kommunal biljettsubvention	119,8	87,3	32,5	37%	94,1	89,2
Medlemsbidrag	409,9	438,6	-28,7	-7%	435,2	396,1
<b>Periodens resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

### Trafikkostnader för linjelagd busstrafik

Den totala trafik kostnaden för linjelagd busstrafik prognostiseras till 442,1 mnkr. Budget för året uppgår till 443,2 mnkr vilket medför en avvikelse om 1,2 mnkr i lägre kostnad.

Prognostiserade kostnader för provision till försäljningsställen uppgår till 1,8 mnkr och är på samma nivå som budget. Försäljningsnivån har legat stabilt under året. Bankkostnader prognostiseras med 0,3 mnkr högre kostnader än budget till följd av fortsatt förändrat köpmönster av biljett. Fler resenärer betalar idag med kort via hemsidan och swish, vilket genererar högre transaktionskostnader än tidigare.

Kostnadsslag, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos april	Utfall 2017
Tätortstrafik	-184,5	-184,5	0,0	0%	-185,0	-175,2
Landsbygdstrafik	-252,9	-254,4	1,5	0%	-254,3	-242,1
Försäljningsprovision	-1,8	-1,8	0,0	0%	-2,8	-1,9
Bankkostnader m m	-2,8	-2,5	-0,3	8%	-1,9	-2,4
<b>Summa</b>	<b>-442,1</b>	<b>-443,2</b>	<b>1,2</b>	<b>-0,4%</b>	<b>-443,7</b>	<b>-421,5</b>

### Indexutveckling

Vid årets andra prognos bedöms snittindex till 12 procent för de olika indexmodellerna. En viss osäkerhet råder, främst för hur drivmedel och KPI kommer att utvecklas under hösten.

### Tätortstrafik

För tätortstrafiken prognostiseras den totala kostnaden till 184,5 mnkr vilket är i paritet med budget.

Prognosen för trafik kostnaden är 0,8 mnkr högre än budget, vilket främst beror på utökad trafik inom Örnköldsviks tätort.

Prognosen för resandeincitament visar kostnader om 8,2 mnkr jämfört med budget om 5,6 mnkr. Avvikelsen uppgår till 2,6 mnkr högre kostnader än budget. Det beror på ökat resande till följd av subventionerade produkter samt införandet av sommarlovskortet under perioden juni, juli och augusti. Prognosen för Örnköldsviks tätort uppgår till 5,2 mnkr och för Sundsvalls tätort uppgår kostnaderna till 3,0 mnkr. Antal resor inom Örnköldsvik har under 2018 ökat med 567 020 resor mot basår 2015 och inom Sundsvall är ökningen 310 000 resor mot basår 2015.

Kostnadsslag, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos april	Utfall 2017
Trafikkostnad	-157,2	-156,4	-0,8	0%	-157,6	-159,6
Index	-16,5	-19,7	3,2	-16%	-17,6	-9,7
Resandeincitament	-8,2	-5,6	-2,6	46%	-7,1	-3,5
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1	-0,1
Förstärkningstrafik	-1,0	-1,2	0,2	-17%	-1,1	-0,8
Avskrivning	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,5	-1,5

<b>Summa</b>	<b>-184,5</b>	<b>-184,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0%</b>	<b>-185,0</b>	<b>-175,2</b>
--------------	---------------	---------------	------------	-----------	---------------	---------------

### Landsbygdstrafik

För landsbygdstrafiken prognostiseras den totala kostnaden till 252,9 mnkr, vilket är 1,5 mnkr lägre kostnader än budgeterat.

Prognosen för trafik kostnad visar 2,3 mnkr lägre kostnad än budget. Avvikelsen beror bland annat på budgeterade medel för att anskaffa en el-buss för att trafikera Kramfors centrumlinje vilket inte kommer att realiseras under året.

Kostnader för resandeincitament prognostiseras till 2,4 mnkr med budget om 0,5 mnkr. Avvikelsen är således 1,9 mnkr högre kostnader än budget och beror bland annat på införandet av sommarlovskortet. Inom trafikområde Timrå/Njurunda är budgetavvikelsen 1,6 mnkr och inom Matfors är budgetavvikelsen 0,3 mnkr.

Kostnadslag, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos april	Utfall 2017
Trafikkostnad	-219,4	-221,7	2,3	-1%	-221,3	-220,8
Index	-25,4	-26,9	1,5	-6%	-25,4	-15,1
Resandeincitament	-2,4	-0,5	-1,9	380%	-2	-0,9
Miljöincitament	-1,1	-1,2	0,1	-8%	-1,2	-1,1
Förstärkningstrafik	-3,1	-2,6	-0,5	19%	-2,7	-2,9
Avskrivning	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,4	-1,4
<b>Summa</b>	<b>-252,9</b>	<b>-254,4</b>	<b>1,5</b>	<b>0%</b>	<b>-254,3</b>	<b>-242,1</b>

### Kompletteringstrafik

Den prognostiserade kostnaden för kompletteringstrafik uppgår till 2,4 mnkr och budget uppgår till 2,3 mnkr. Avvikelsen är 0,1 och beror främst på kompletteringstrafik genom anropsstyrd taxi inom Kramfors kommun och Härnösands kommun.

Kostnadslag, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos april	Utfall 2017
Komplettering, anropsstyrd taxi	-1,8	-1,6	-0,2	13%	-1,5	-1,3
Komplettering, linjelagd taxi	-0,6	-0,7	0,1	-14%	-0,8	-0,6
<b>Summa</b>	<b>-2,4</b>	<b>-2,3</b>	<b>0,1</b>	<b>4%</b>	<b>-2,3</b>	<b>-1,9</b>

### Särskild persontrafik

Prognosen för särskild persontrafik visar 1,8 mnkr högre kostnader i jämförelse med budget. Prognosavvikelsen för sjukresor är ökade kostnader på 0,9 mnkr högre än budgeterat. Prognosen baseras på att resandeutvecklingen kommer att fortsätta att öka i antal samt att det är ett dyrare trafikavtal i Sollefteå från och med 1 augusti 2018.

Sollefteå kommun har upphandlat sina resor själv från och med den 1 augusti vilket innebär att kommunalförbundet inte har några kostnader för färdtjänsten i Sollefteå kommun efter att det...

För Härnösands kommun prognostiserades kostnaderna 0,9 mnkr lägre än vid årets första prognos. Bedömningen är att antal resor kommer att fortsätta att öka men inte i samma höga takt som vid uppföljningen per april då antalet särskoleresor var betydligt fler jämfört med tidigare år. Den prognostiserande kostnaden uppgår till 5,1 mnkr i förhållande till budget om 4,1 mnkr.

Prognosavvikelsen för Kramfors kommun är 0,6 mnkr lägre kostnader än budget. Vid årets första prognos per april bedömdes att resorna skulle fortsätta att minska i en högre omfattning än vad utfallet per augusti visar.

För Örnsköldsviks kommun är prognosen 0,4 mnkr högre än budget och 0,1 mnkr högre än utfallet 2017. Prognosen per april låg närmare utfallet än prognosen i augusti.

Prognosen för Timrå kommun är densamma som i den första tertialrapporten, avvikelserna mot budget är 0,4 mnkr högre kostnader. Bedömningen är att resandet kommer att fortsätta att öka i samma nivå som per april.

Ånge kommun redovisar prognostiserade kostnader om 3,1 mnkr jämfört med budget om 3,5 mnkr. Prognosen baseras på en fortsatt minskning av resandet under året jämfört med föregående år.

Kostnadslag, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos april	Utfall 2017
Region Västernorrland	-70,9	-70,0	-0,9	1%	-70,0	-67,7
Ånge kommun	-3,1	-3,5	0,4	-11%	-3,1	-3,4
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0	-14%	0,0	-0,1
Timrå kommun	-4,5	-4,1	-0,4	10%	-4,5	-4,3
Härnösands kommun	-5,1	-4,1	-1,0	25%	-6,0	-4,9
Kramfors kommun	-10,1	-10,7	0,6	-6%	-9,1	-10,1
Sollefteå kommun	-3,3	-3,2	-0,1	3%	-3,3	-5,8
Örnsköldsviks kommun	-11,6	-11,2	-0,4	4%	-11,1	-11,4
<b>Summa</b>	<b>-108,7</b>	<b>-106,9</b>	<b>-1,8</b>	<b>2%</b>	<b>-107,0</b>	<b>-107,7</b>

### Administrativa nettokostnader

För administrativa nettokostnader prognostiseras totala nettokostnader i paritet med budget.

Under verksamhetens olika områden återfinns den största avvikelserna inom IT och telefoni. Prognosen är 0,9 mnkr högre kostnader än budget. Det beror bland annat på att utvecklingskostnader för drift av programvaror prognostiseras högre än budget. Omställningskostnader för GDPR är inte budgeterade.

Personal visar en lägre prognos med 0,8 mnkr. Det är till följd av att en budgeterad kontrollertjänst inte tillsätts under året. Ytterligare en orsak är en förändring av två tillsvidaretjänster som tillsätts från vikariepoolen på Din Tur Kundcenter, effekten ger lägre arbetsgivaravgifter.

Den prognostiserade budgetavvikelsen för externa kostnader uppgår till 0,8 mnkr. Avvikelsen beror främst på högre kostnader för konsultarvoden för juridiska tjänster samt arvode för revision. Ytterligare orsaker är justering av kontorslandskapet på Din tur Kundcenter med bland annat ljudabsorbenter samt kostnader för ersättning med anledning av trafikstörning.

För Biljettmaskiner är prognosen 0,3 mnkr högre än budget. En utökad servicekostnad för optiska läsare samt för GPRS med en högre abonnemangskostnad än budgeterat.

Nettokostnader, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos april	Utfall 2017
Personal	-29,3	-30,1	0,8	-3%	-30,2	-28,7
Externa kostnader	-4,8	-4,0	-0,8	20%	-4,3	-5,6
Biljettkontroll	-0,6	-0,6	0,0	0%	-0,6	-0,5
Hållbara Resor	-0,1	-0,3	0,2	-67%	-0,3	0
Koll 2020	-0,3	-0,9	0,6	-67%	-0,9	0
Förbundsdirektion	-0,8	-0,8	0,0	0%	-0,8	-0,9
Ekonomienheten	-0,5	-0,7	0,2	-29%	-0,7	-0,4
Utvecklingsenheten	-0,1	-0,2	0,1	-50%	-0,2	-0,2
Hållplatsarbete	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1	-0,1
Marknad	-0,9	-0,9	0,0	0%	-0,9	-0,7
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-5,4	-5,1	-0,3	6%	-6,2	-5,7

IT och telefoni	-8,9	-8,0	-0,9	11%	-8,0	-8,4
<b>Summa</b>	<b>-51,7</b>	<b>-51,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0%</b>	<b>-53,2</b>	<b>-33,7</b>

### Sammanställning medlemsbidrag

Det prognostiserade medlemsbidraget är 28,7 mnkr lägre än budget, vilket motsvarar 7 procent. Främsta orsakerna till det lägre medlemsbidraget är införandet av kommunala biljettsubventioner för Härnösands kommun, Sundsvalls kommun och Timrå kommun. För alla medlemmar påverkas medlemsbidraget av att indexuppräknings för trafik kostnader är lägre än vad som budgeterats.

Den största procentuella avvikelser motsvarande 58 procent har Härnösands kommun. Den prognostiserade budgetavvikelsen uppgår till 16,7 mnkr och beror främst på införandet av subventionerat kommunkort.

Sundsvalls kommun har en budgetavvikelse på 11,6 mnkr motsvarande 15 procent. Den främsta orsaken är införandet av ett subventionerat barnkort vilket medför ett lägre medlemsbidrag för kommunen.

För Örnsköldsviks kommun är medlemsbidraget 2,0 mnkr högre än vad som budgeterats. Det beror bland annat på högre trafik kostnader, högre kostnader för färdtjänst samt högre kostnader för resandeincitament än vad som budgeterats.

Medlemmar, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos april	Utfall 2017
Region Västernorrland	219,4	220,6	-1,2	-1%	219,4	200,5
Ånge kommun	10,3	10,5	-0,3	-3%	10,2	10,5
Sundsvalls kommun	68,6	80,3	-11,6	-15%	76,8	66,6
Timrå kommun	18,2	19,0	-0,8	-5%	20,3	18,0
Härnösands kommun	12,2	28,9	-16,7	-58%	30,5	28,6
Kramfors kommun	26,2	26,2	0,0	0%	24,8	24,9
Sollefteå kommun	17,0	17,1	-0,1	0%	17,3	18,5
Örnsköldsviks kommun	38,0	36,0	2,0	6%	35,9	28,6
<b>Summa</b>	<b>409,9</b>	<b>438,6</b>	<b>-28,7</b>	<b>-7%</b>	<b>435,2</b>	<b>396,1</b>

### Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Nedan ges en kortfattad beskrivning av de bolag där ägarandelen uppgår till fem procent eller mer. Kommunalförbundet avger en sammanställd redovisning per sista december.

#### Bussgods i Västernorrland AB

Bussgods i Västernorrland AB är från och med 2017 ett helägt dotterbolag. Verksamheten bedrivs i egen regi på tre godsterminaler. Bussgods har ett 40-tal in- och utlämningsställen i länet.

Efter ett inriktningsbeslut i kommunalförbundets direktion inleddes en process som syftade till att bilda en gemensam bussgodsorganisation i de fyra nordliga länen. I november 2017 beslöt Region Jämtland Härjedalen att avveckla bussgodsverksamheten under Länstrafiken i Jämtland. Efter tydliga politiska indikationer tog direktionen ett nytt inriktningsbeslut i december om att fortsätta arbetet med att bilda ett gemensamt bussgodsbolag med tre ägare, Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland. Arbetet beräknas vara klart under hösten 2018. Det nya bolaget kommer att heta Bussgods i Norr AB.

Ett gemensamt bussgodsbolag möjliggör bättre samordning och bättre förutsättningar på en större marknad. Politiskt är det viktigt att tillgodose att gods når och kan skickas från hela regionen. En ny affärsmodell är nödvändig för fortsatt godshantering i kollektivtrafik i Västernorrland.

Utfallet per augusti 2018 visar en ökad omsättning med 1,7 mnkr jämfört med samma period 2017. Fraktbilar som ersätter och kompletterar linjelagd busstrafik och en ny ersättningsmodell för att frakta gods söderut innebär ökade kostnader för perioden och helåret. Åtgärder inom personalområdet och realisering av fonderat kapital förväntas leda till att verksamhetens kostnader ligger i paritet med budget vid årets slut.

### **Norrtåg AB**

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

Lägre banavgifter och fortsatt låga nivåer för elpriset ger lägre kostnader än budgeterat för Norrtåg AB. Kommunalförbundet har en fordran på Norrtåg AB som vid årets början uppgick till 16,7 mnkr och vid årets slut bedöms uppgå till 20,3 mnkr. En ökning med 3,6 mnkr om förbundsdirektionen beslutar att medlen ska kvarstå hos Norrtåg AB. Totalt bedöms ägarnas fordran uppgå till 51,4 mnkr vid årets slut.

### **Samtrans AB**

Samtrans AB är ett helägt dotterbolag som sköter administrativa uppdrag åt ett fåtal trafikföretag. Under 2016 inleddes processen att likvidera bolaget. Processen har dragit ut på tiden då bolaget haft gamla fodringar som kommunalförbundet önskat reglera innan likvidation. Likvidationen kommer att slutföras 2018.

### **Västernorrlands läns Trafik AB**

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



## Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

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

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug 2018	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Ja, målet uppfylls	Subventioner medför att framförallt resande i tätortstrafiken ökar. Arbete återstår inom områdena trygghet, tidhållning och information.
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Ja, målet uppfylls	Den linjelagda busstrafiken drivs med biodieseln HVO 100.
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Nej, målet uppfylls inte	Myndigheten har ännu inte påbörjat arbetet med att optimera trafikutbudet utifrån prioriterade stråk och antal påstigande.

Myndigheten kommer inte att uppnå god ekonomisk hushållning då målet om resurseffektiv kollektivtrafik inte bedöms uppnås under 2018.

Av de övriga sju delmålen bedömer vi att fyra kommer att uppnås under året.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug 2018	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Nej, målet uppfylls inte	Ytterligare resurser måste tillföras för att målet ska nås.
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Ja, målet uppfylls	Kommunala subventioner, biljettkontrollanter och resenärsvårdar bidrar till att målet uppnås. Ökat användande av Din Tur app.
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Nej, målet uppfylls inte	Ytterligare resurser måste tillföras för att målet ska nås. Informationssystemen ombord på bussarna, på bytespunkter och hållplatser måste utvecklas.
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Ja, målet uppfylls	En resandeökning inom tätortstrafiken i Sundsvall och Örnsköldsvik. Många insatser pågår för att ytterligare främja resandet i prioriterade stråk.
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Ja, målet uppfylls	Ett ökat antal användare av Din Tur app. Fortsatt långsiktig samverkan med X-trafik främjar resande över länsgräns. Teknisk utveckling genom införande av optiska läsare underlättar visering av alla biljettyper.
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Ja, målet uppfylls	Målen i det nya Trafikförsörjnings-programmet kommuniceras med alla medarbetare under 2018.
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Nej, målet uppfylls inte	Långtidssjukskrivningar påverkar sjuktalet. Friskvårdstimman används i alltför liten utsträckning.

Budgetföljsamheten är mycket god. Årets andra prognos visar nettokostnader om 529,7 mnkr mot budgeterade 525,9 mnkr. Nettokostnaderna är således 3,8 mnkr högre än budget, vilket motsvarar 0,7 procent. Prognostiserat medlemsbidrag uppgår till 409,9 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 438,6 mnkr. Budgetavvikelse för medlemsbidraget uppgår till 28,7 mnkr, motsvarande 7 procent.

Indikatorerna avseende trygghet, tidhållning, information om förändringar och information om oförutsedda händelser når inte satta målvärden. Nödvändiga insatser för att öka antalet nöjda och

mycket nöjda resenärer är resurskrävande och kommer inte att vara genomförbara inom budget för 2018.

De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet av HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad efterfrågan på drivmedlet. Det medför en väsentlig risk för att länets bussar inte kan drivas med biodiesel i en nära framtid och att miljömålen inte nås.

# Ekonomiska rapporter

## Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Utfall		Prognos	Prognos	Budget
		2018-08-31	2017-08-31	aug	april	2018
Verksamhetens intäkter	1	90,5	89,2	135,7	140,5	129,3
Verksamhetens kostnader	2	-439,5	-414,8	-661,3	-665,6	-650,6
Jämförelsestörande poster	3	0,0	-0,5	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	6	-2,2	-2,6	-4,1	-4,2	-4,6
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<b>-350,8</b>	<b>-328,6</b>	<b>-529,7</b>	<b>-529,3</b>	<b>-525,9</b>
Kommunala biljettsubventioner	4	70,4	57,0	119,8	94,1	87,3
Medlemsbidrag	5	280,4	271,7	409,9	435,2	438,6
Finansiella intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Jämförelsestörande finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Resultat före extraordinära poster</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Extraordinära intäkter		0,0	0,0			
Extraordinära kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Årets resultat</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

## Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet	
		2018-08-31	2017-12-31
Årets resultat		0,0	0,0
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar		0,0	0,0
Avskrivningar	6	2,2	4,0
Ökning av avsättningar		0,0	0,0
Betald skatt		0,0	0,0
<b>Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>2,2</b>	<b>4,0</b>
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		109,2	11,1
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga skulder		43,4	-21,2
<b>Kassaflöden från den löpande verksamheten</b>		<b>-63,6</b>	<b>-6,1</b>
Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar		0,0	-1,7
Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar		-0,2	-1,2
Försäljning av inventarier		0,0	0,0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-0,2</b>	<b>-3,0</b>
Amortering		0,0	0,0
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-63,8</b>	<b>-9,1</b>
Likvida medel vid periodens början		132,4	141,5
Likvida medel vid periodens slut		68,6	132,4

**Balansräkning**

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet	
		2018-08-31	2017-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
		0,5	0,6
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Mark, byggnader och tekniska anläggningar		0,0	0,0
Maskiner och inventarier	6	3,1	5,0
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Aktier i dotterbolag och intressebolag	7	21,5	21,5
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>		<b>21,5</b>	<b>21,5</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>25,1</b>	<b>27,1</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Kortfristiga placeringar		0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	8	181,8	72,5
Kassa och bank		68,6	132,4
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>250,4</b>	<b>204,9</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>275,4</b>	<b>232,1</b>
<b>EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
Eget kapital		0,0	0,0
Reservfond		0,0	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,3
Årets resultat		0,0	0,0
<b>Summa eget kapital</b>		<b>1,3</b>	<b>1,3</b>
<b>Avsättningar</b>			
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0
<b>Summa avsättningar</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Skulder</b>			
Långfristiga skulder		0,0	0,0
Kortfristiga skulder	9	274,1	230,7
<b>Summa skulder</b>		<b>274,1</b>	<b>230,7</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>		<b>275,4</b>	<b>232,1</b>

## Noter

		Kommunalförbundet	
Belopp i mnkr		2018-08-31	2017-08-31
<b>Not 1</b>	<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>90,5</b>	<b>89,2</b>
	Biljettintäkter	69,9	72,7
	Skolkortsintäkter	11,8	10,5
	Resplus	1,8	1,7
	Bussgods	0,5	0,5
	Bidrag Samverkande system	2,3	2,0
	EU-bidrag	1,0	0,3
	Bidrag Trafikverket	0,8	0,0
	Tilläggsavgift biljettkontroll	0,3	0,0
	Reklam på buss	0,5	0,4
	Kundservice/Färdtjänsthandläggning	1,1	0,5
	Sjukresor/färdtjänst övriga län	0,4	0,3
	Övriga intäkter	0,1	0,0
<b>Not 2</b>	<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-440,5</b>	<b>-414,8</b>
	Trafikkostnader	-258,8	-253,2
	Indexkostnader	-26,7	-15,3
	Förstärkningstrafik	-2,6	-2,4
	Kompletteringstrafik	-1,3	-1,2
	Tågtrafik	-31,0	-29,9
	Biljettgiltighet tågtrafik	-5,6	-5,2
	Särskild persontrafik	-72,3	-70,1
	Stationsavgifter	-1,2	-1,4
	Biljettsamverkan X-trafik	-0,7	0,0
	Personalkostnader inkl direktionen	-22,0	-20,0
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-6,5	-6,5
	Konsultkostnader	-0,9	-1,1
	Lokalkostnader	-1,4	-1,3
	Provision försäljningsställen	-1,2	-1,0
	Bankkostnader	-1,7	-1,6
	Övriga kostnader	-5,3	-4,5
<b>Not 3</b>	<b>Jämförelsestörande poster</b>	<b>0,05</b>	<b>-0,5</b>
	Viten	0,05	0,0
	Skadestånd	0,0	-0,5
	Premier arbmarknförs FORA	0,0	0,0
<b>Not 4</b>	<b>Fakturerade kommunal biljettsubvention</b>	<b>70,4</b>	<b>57,0</b>
	Sundsvalls kommun	34,1	28,3
	Örnsköldsviks kommun	27,3	28,7

	Härnösands kommun	8,5	0,0
	Timrå kommun	0,5	0,0
<b>Not 5</b>	<b>Medlemsbidrag</b>	<b>280,7</b>	<b>271,7</b>
	Landstinget Västernorrland	145,3	137,8
	Sundsvalls kommun	47,2	46,5
	Örnsköldsviks kommun	26,5	20,2
	Härnösands kommun	12,5	18,9
	Kramfors kommun	17,3	16,9
	Sollefteå kommun	12,3	12,2
	Timrå kommun	12,5	12,2
	Ånge kommun	6,8	6,9
<b>Not 6</b>	<b>Materiella anläggningstillgångar</b>		
	Ingående anskaffningsvärden	48,4	47,2
	Inköp	0,2	1,2
	Försäljningar och utrangeringar	0	0
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	48,6	48,4
	Ingående avskrivningar	-42,8	-38,8
	Försäljningar och utrangeringar	0	0
	Avskrivningar	-2,2	-4
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-45	-42,8
	<b>Utgående restvärde enligt plan</b>	<b>3,6</b>	<b>5,6</b>

Kommunalförbundet					
2018-08-31					
2017-12-31					
Not 7	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvotvärde, kr	Bokfört värde	Bokfört värde
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15	15,0
	Bussgods i Västernorrland AB	3 000	629	1,9	1,9
	Samtrans AB	2 000	1 000	3,1	3,1
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0
	Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000	0,0	0,0
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0
	<b>Summa</b>			<b>21,5</b>	<b>21,5</b>
<b>Not 8</b>	<b>Kortfristiga fordringar</b>			<b>181,8</b>	<b>72,5</b>
	Kundfordringar			125,9	23,1

	Förutbetalda kostnader	5,7	19,2
	Upplupna intäkter	20,1	-
	Övriga kortfristiga fordringar	30,0	30,3
<b>Not 9</b>	<b>Kortfristiga skulder</b>	<b>274,1</b>	<b>230,7</b>
	Leverantörsskulder	24,3	68,0
	Upplupna kostnader	39,4	16,4
	Förutbetalda intäkter	0,4	-
	Övriga kortfristiga skulder	210,0	146,3

### Balanskravsutredning

Balanskravsutredning (mnkr)	Utfall 2018-08-31	Prognos aug 2018
<b>Årets resultat enligt resultaträkningen</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0
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>0,0</b>	<b>0,0</b>
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0
<b>Årets balanskravsresultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

## Redovisningsprinciper

Kommunalförbundets tertialrapport tillika delårsbokslut är upprättad enligt lagen om kommunal redovisning. Kommunalförbundet tillämpar de rekommendationer som lämnats av Rådet för kommunalredovisning och strävar i övrigt efter att följa god redovisningssed. För tertialrapporten tillämpar vi samma grundläggande redovisningsprinciper och beräkningsmetoder som vid upprättandet av den senaste årsredovisningen, med undantag av sammanställd redovisning.

### Intäkter

Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska tillgångarna kommer att tillgodogöras kommunalförbundet och om intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

### Periodiseringar

Periodisering av inkomster och utgifter sker enligt god redovisningssed. Det innebär att inkomster och utgifter bokförs på de perioder de intjänats respektive förbrukats.

### Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

### Jämförelsestörande poster

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

### 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. Huvudsakligen tillämpas följande linjära avskrivningstider:

	Antal år
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

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

### Gränsdragning mellan kostnad och investering

Tillgångar som är avsedda för stadigvarande bruk eller med en nyttjandeperiod på minst tre år, klassificeras som anläggningstillgång. Inventarier vars värde understiger ett halvt basbelopp direktavskrivs.

### 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.

### Sammanställd redovisning

I tertialbokslutet upprättas inte någon sammanställd redovisning utan den görs i samband med årsredovisningen.



# Ekonomisk ordlista

## Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

## Avskrivning

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

## Balansräkning

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

## Budget

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

## Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

## Finansiella kostnader & intäkter

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

## Intäkt

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

## Jämförelsestörande poster

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

## Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

## Kostnader

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

## Långfristiga fordringar och skulder

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

## Omsättningstillgång

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

## Resultaträkning

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