

Årsredovisning 2018

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 december 2018

Fastställd av förbundsdirektionen 2019-03-22

Innehåll

Fem år i sammandrag.....	3
Ordförande har ordet.....	4
Vårt uppdrag	5
Beslutat i förbundsdirektionen.....	6
Året som har gått	9
Förvaltningsberättelse.....	11
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	11
Medarbetare	15
Vision och mål.....	17
Övergripande målområden	17
God ekonomisk hushållning	18
Resenär: Kollektivtrafiken utgår från resenärens behov genom att vara attraktiv och modern.....	20
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	20
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	25
Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	27
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	27
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	30
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	31
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	32
Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	37
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	37
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation.....	38
Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	41
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	41
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	42
Ekonomisk analys.....	44
Årets resultat	44
Prognosavvikelse	56
Sammanställd redovisning	63
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	65
Ekonomiska rapporter.....	67
Redovisningsprinciper	71
Ekonomisk ordlista	72

Fem år i sammandrag

Ekonomisk information (mnkr)	2018	2017	2016	2015	2014 ¹
KOSTNADER					
Allmän kollektivtrafik					
• landsbygdstrafik	-259,8	-245,6	-233,6	-227,2	-226,9
• tätortstrafik	-191,3	-175,5	-163,3	-161,8	-134,1
• tågtrafik	-49,1	-45,5	-39,8	-31,6	-30,8
Särskild persontrafik inkl miljöpremie	-110,4	-108,2	-104,3	-107,5	-111,8
Administrativa kostnader	-56,8	-52,4	-49,5	-46,7	-49,3
Stationsavgifter	-2,4	-1,8	-1,8	-1,8	-
Avskrivning bussar	-2,9	-2,9	-2,9	-2,9	-1,6
Avskrivning biljetmaskiner	-0,2	-0,7	-5,0	-5,0	-5,0
Övriga avskrivningar	-1,0	-0,4	-0,2	-0,1	-0,1
Övriga kostnader	-1,0	-	-0,1	0	-2,2
Totala kostnader	-674,9	-633,0	-600,5	-584,6	-561,8
INTÄKTER					
Allmän kollektivtrafik					
• biljettförsäljning	105,9	105,9	105,6	106,5	84,9
• skolkort	19,8	24,3	27,0	29,8	43,8
Övriga intäkter	16,9	9,5	10	12,0	13,9
Totala intäkter	142,6	145,0	142,9	148,3	142,6
Jämförelsestörande poster	0,9	8,1	0,3		
Verksamhetens nettokostnader	-531,4	-488,5	-457,6	-436,4	-417,8
Kommunala biljettsubventioner	143,6	89,2	76,8	-	-
Medlemsbidrag	386,1	396,0	382,0	436,6	418,9
Finansiella poster	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat	0,0	0,0	0,0	0,2	1,1
Produktionsinformation	2018	2017	2016	2015	2014
PRODUKTIONSKILOMETER (exklusive särskild persontrafik)					
Landsbygdstrafik	8 531 713	8 516 599	8 526 550	8 514 078	8 370 063
Tätortstrafik	4 701 354	4 662 361	4 704 801	4 655 796	4 547 322
Total produktionskilometer	13 233 067	13 178 960²	13 231 351	13 169 874	12 907 385
BRUTTOKOSTNAD KR/KM³					
Landsbygdstrafik	-30,45	-28,84	-27,51	-26,69	-27,11
Tätortstrafik	-40,69	-37,64	-34,75	-34,75	-29,49
Total bruttokostnad/km	-34,09	-31,95	-30,09	-29,54	-27,95
Förändring i %	7%	6%	2%	6%	11%
Skattesubventionsgrad	2018	2017	2016	2015	2014
Skattesubvention ⁴	78%	77%	75%	74%	78%

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

² Antal produktionskilometer justeras med nya siffror för 2017

³ Bruttokostnaden/km beräknas som trafikostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort.

⁴ Skattesubventionen beräknas som landsbygds- och tätortstrafikens nettokostnader (kostnader för landsbygds- och tätortstrafiken minus biljettintäkter) i förhållande till kostnader för landsbygds- och tätortstrafik.

Ordförande har ordet

Förbundsdirektionen beslutade i juni om ett nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram vilket är det politiska styrdokument som anger hur kollektivtrafiken ska bidra till regionens utveckling samt ge myndigheten förutsättningar till förbättrad målstyrning och utformning av resurseffektiv kollektivtrafik.

Utifrån visionen i *Regional utvecklingsstrategi för Västernorrland 2011-2020* har förbundsdirektionen 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 önskat läge för den regionala kollektivtrafiken 2030:

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

Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Det viktiga arbetet med att realisera de ambitioner som det regionala trafikförsörjningsprogrammet ger uttryck för ska nu genomföras. Stort fokus kommer att läggas på att utveckla resenärernas upplevelse av länets kollektivtrafik.

2016 inleddes en översyn av kommunalförbundets styrande dokument. Medlemmarna har nu förtydligat hur de vill att kommunalförbundet ska ledas i en reviderad förbundsordning och hur samarbetet ska ske mellan medlemmar i ett reviderat samarbetsavtal. Översynsarbetet fortgår med fokus på organisering och finansiering.

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. Varje år genomförs två presidieträffar där de politiska ledningarna och de högsta tjänstemännen möts. Där diskuteras bland annat vikten av Norrbottniabanan och det kommande samarbetet i Bussgods Norr. Norrtågs fortsatta utveckling är självklart en prioriterad fråga. Ett annat gemensamt projekt är utvecklingen av framtidens biljett- och betalssystem.

Samverkan i länet sker på många olika sätt, i samverkansprojekt som Hållbara resor och Koll 2020. Genom extern finansiering via tillväxtverket ges unika möjligheter till investeringar och utvecklingsarbete som främjar det kollektiva resandet. En förstärkt medlemsdialog med tydliga strukturer för planering och uppföljning ökar samverkan i kommunalförbundet.

Under året har myndigheten realiserat medlemmarnas önskemål om att ytterligare subventionera resandet för olika målgrupper. I Timrå, Härnösand och Sundsvall har vi infört olika produkter för subventionerat resande. Under sommarlovet erbjöds skolungdomar i Västernorrland avgiftsfritt resande på tåg och buss via Din Tur app. Insatsen finansierades av näringsdepartementet och kan ses som en testbädd för en gemensam produkt för avgiftsfritt resande för barn- och skolungdom i hela länet.

Fem av tio delmål bedöms uppnås och budgetföljsamheten är god med en avvikelse på 1 procent för verksamhetens nettokostnader. Prognossäkerheten har varit hög under året. Bedömningen är att kommunalförbundet inte kommer att uppnå god ekonomisk hushållning 2018. Främsta orsaken är att delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik inte uppnås.

Jag ser fram emot att leda kommunalförbundet under kommande mandatperiod, en myndighet som varje dag ansvarar för planering, drift, uppföljning och kommunikation av både linjelagd kollektivtrafik och särskild persontrafik. Min ambition är att de kommande fyra åren ska präglas av tillit, dialog och samverkan

Per Wahlberg

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Vårt uppdrag

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

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 1 januari 2019 består förbundsdirektionen av 9 ledamöter.

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

Direktionen ansvarar även för att:

- efter överenskommelse med Region Västernorrland eller en kommun i länet upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster,
- verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper 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 läns Trafik AB (VLTAB). Beslut har tagits av alla delägare för att påbörja en fusionsprocess att bilda ny länsgemensam organisation Bussgods i Norr under 2019. Samtrans AB är under likvidation som slutförs under 2019.

Beslutat i förbundsdirektionen

Under 2018 har sex ordinarie förbundsdirektionsmöten hållits, den 28 mars, 18 maj, 13 juni, 21 september, 19 oktober samt 13 december. Nedan redovisas ett urval av förbundsdirektionens beslut.

§ 6 Trafikbokslut 2017

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.

§ 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.

§ 74. Val av ordförande och vice ordförande för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

att välja Folke Nyström (MP) till ordförande samt

att välja Anna-Karin Sjölund (S) till vice ordförande samt ordinarie ledamot i arbetsutskottet.

§ 81 Budget 2019

att avveckla heltrafiken på linje 50 mellan Härnösand och Örnköldsvik samt tillhörande matartrafik på linje 202 mellan Kramfors och Ullånger,

att debitera 75 kr per återbetalningsärende,

att debitera 5 kr för kortämnet för enkelbiljett och 20 kr för kortämnet för periodkort samt

att fastställa Budget 2019.

§ 82. Konsekvensbeskrivning Tertial 1 2018

att minska kostnaderna för konsultköp,

att minska kostnaderna för investeringar inom IT-området,

att säkerställa att alla kostnader för genomförandet av det statliga sommarlovskortet ska återsökas,

att säkerställa att alla kostnader för genomförandet av de kommunala produkterna ska täckas av berörd medlem,

att minska bankkostnaderna för kontanthantering.

§ 88 Fastställande av styrdokument för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

att fastställa *180220 Förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*,

att fastställa *180220 Samarbetsavtal för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*,

att fastställa *Reglemente för förbundsdirektionen*,

att fastställa *Reglemente för revisorerna*.

§ 108 Beslut om bildande av en gemensam bussgodsorganisation i Norr

att Kollektivtrafikmyndigheten förvärvar 1/3 av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB,

att det gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB grundas med tidigare Bussgods i Västerbotten AB som plattform för kommande fusion,

att Kollektivtrafikmyndigheten säljer Bussgods i Västernorrland AB enligt fastställd köpeskilling till Bussgods i Norr AB,

att ge det gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB tillåtelse att förvärva Bussgods i Västernorrland AB och Bussgods i Norrbotten AB och därefter genomföra en formell fusion under hösten 2018,

att Kollektivtrafikmyndigheten tillskjuter ett aktieägartillskott om 1 200 000 kr till det gemensamma bussgodsbolaget Bussgods i Norr AB,

att Kollektivtrafikmyndigheten tecknar ett borgensåtagande om 3 000 000 kr för checkkredit till det gemensamma bussgodsbolaget Bussgods i Norr AB,

att resultat verksamhetsåret 2018 för Bussgods i Norrbotten AB, Bussgods i Västerbotten AB samt Bussgods i Västernorrland AB belastar tidigare ägare för respektive bolag,

att godkänna förslaget till aktieägaravtal för Bussgods i Norr AB,

att fastställa ägardirektiv för Bussgods i Norr AB,

att godkänna förslaget till bolagsordning för Bussgods i Norr AB,

att nominera Åke Söderberg till lekmannarevisor för Bussgods i Norr AB,

att nominera förbundsdirektör Camilla Fahlander och trafikchef Erik Hedlund till styrelseledamöter för Bussgods i Norr AB samt

att ovanstående beslut gäller under förutsättning att alla medlemmar i Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län godkänner Kommunalförbundets åtaganden inför bildandet av Bussgods i Norr AB samt att övriga ägare fattar nödvändiga beslut.

§ 124 Långtidsplan 2020 - 2022

att fastställa förslag till remissversion av *Långtidsplan 2020 – 2022*,

att förslag till bortprioritering föreslagen på sidan 22 på 0,6 miljoner kronor stryks,

att skicka den på remiss till kommunalförbundets medlemmar samt

att remisstiden gäller under perioden 20 december 2018 till 15 februari 2019.

Året som har gått

Nya styrdokument

Förbundsdirektionen beslutade i juni om ett nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet anger hur kollektivtrafiken ska bidra till regionens utveckling samt ger myndigheten ökade förutsättningar till förbättrad målstyrning och en utformning av en resurseffektiv kollektivtrafik.

Ny förbundsordning och nytt samverkansavtal är beslutade hos respektive medlem och fastställda av förbundsdirektionen. Medlemmarna i kommunalförbundet arbetar vidare med att se över organisering och ekonomisk fördelningsmodell för kollektivtrafiken i länet.

Kraftigt snöfall

Första dagarna i februari drabbades Västernorrland av ett kraftigt snöfall som skapade stora problem med snöröjning. Som konsekvens gick det inte att upprätthålla kollektivtrafiken i länet utifrån ett säkerhetsperspektiv och under ett dygn ställdes all linjelagd busstrafik in. Tågtrafiken ställdes in helt under fem dygn då det inte fanns tillräckliga resurser för att snöröja rälsen.

Myndigheten medverkade i krisorganisationen som samordnades 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.

Samarbeten

Ett nytt samverkansavtal med Xtrafik tecknades i december. Din Turs resenärer får fortsatt möjlighet att resa med Xtrafiks tåg och bussar. Biljettsamverkan och ökade pendlingsmöjligheter ger goda förutsättningar för fortsatt god utveckling av arbetsmarknadsregionen runt Sundsvall.

Inom ramen för fylänssamarbetet arbetar vi tillsammans med Norrbotten, Västerbotten och Jämtland/Härjedalen för att utveckla framtidens biljett- och betalsystem. Ambitionen är att skapa en plattform som är leverantörsoberoende och anpassad till den nationella standarden för biljett och betallösningar i Sverige.

Bussgodsbolagen i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland kommer att slås samman och bilda det nya länsöverskridande bolaget Bussgods i Norr AB. Ett intensivt arbete för att möjliggöra denna fusion har skett under 2018.

Externfinansierade projekt

Vårt ansvar och insatser i det länsgemensamma projektet KOLL 2020 är omfattande och vi har nu påbörjat installationen av optiska läsare i samtliga linjelagda bussar för enklare validering av digitala biljetter. Myndigheten ansvarar även för information, marknadsföring och Mobility-Management-åtgärder inom ramen för projektet. Tillgänglighetsanalys är upphandlad och förberedelser för upphandling av resvaneundersökning pågår. Sammantaget bidrar KOLL 2020 till bättre förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken i länet.

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

Din Tur kundcenter

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. Vi hjälper nu Norrbotten, Jämtland/Härjedalen, och Dalatrafik och Xtrafik med trafikbeställningar, kundtjänst och samordning. Timrå kommun flyttade över sin färdtjänsthandläggning till Din Tur kundcenter i juli.

Din Tur kundcenter har under året förändrat organisationen och inrättat en ny funktion som stödjer trafiksamordnarna med komplexa och tidskrävande ärenden och på så sätt kortas väntetiden för kunderna.

Med syfte att effektivisera hanteringen av kundärenden inleddes under 2018 en överflyttning av ansvaret för denna uppgift till kundcenter. En ökad digitalisering av myndighetens tjänster ökar tillgängligheten men också förutsättningarna för att bättre arbeta in kundsynpunkter i avtalsuppföljningen av trafikavtalen.

Subventionerade produkter

Våren präglades av ett intensivt arbete med införandet av kommunalt subventionerade produkter i Härnösand, Sundsvall och Timrå. Gemensamt framtagna tid- och resursplaner för införande av produkterna kunde hållas tack vare ett gott samarbete med berörda kommunala organisationer.

Utöver de kommunala subventionerade produkterna har direktionen beslutat realisera 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 i vår app, och som kort för de ungdomar som inte hade tillgång till en smartphone. Insatsen finansierades genom ett riktat statligt bidrag.

Infrastruktur

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 satsning av denna storlek kräver en stor insats från myndigheten främst vad gäller trafikplanering och information. Under året har vi lagt ner ett omfattande arbete med att informera och planera om trafiken i takt med ombyggnationerna i Sundsvall.

Trafikförändringar

I och med tidtabellskiftet i december genomfördes en rad trafikförändringar. Genom en mer direkt trafikering till och från Sundsvalls tätort skapas restidsförbättringar på linje 201 mellan Härnösand – Sundsvall. I Örnsköldsvik förtätades trafiken i rusningstid på linje 401 sträckan Domsjö – Centrum. En servicelinje mellan Kroksta – Centrum har inrättats, linjen trafikerar även det norra handelsområdet.

På linje 50 mellan Härnösand – Örnsköldsvik och på tillhörande matartrafik har heltrafiken avvecklats på grund av de ekonomiska förutsättningarna i budget 2019.

Resenär

Under året har vi arbetat med att stärka vår digitala närvaro, främst genom att förbättra funktionen i Din Tur app och upphandla en ny hemsida med tydligt fokus på resenärsinformation. Anskaffandet av optiska läsare bidrar till en mer tillgänglig kollektivtrafik ökar förutsättningarna för en ökad digitalisering av produkter.

Förvaltningsberättelse

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Hållbarhet

Kollektivtrafiken ökar kommunernas och regionernas skatteintäkter med nästan 3 miljarder kronor per år. Det visar en ny rapport⁵ som konsultföretaget WSP har tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik. Sveriges kollektivtrafik genererar 106 000 arbetstillfällen och bruttolönerna motsvarar över 9 miljarder kronor. I rapporten analyseras kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna genom att jämföra dagens Sverige med ett scenario utan den kollektivtrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen ansvarar för.

Analysen visar att kollektivtrafiken skapar stor nytta. Utöver höjda löner, stigande sysselsättning och ökade skatteintäkter minskar kollektivtrafiken antalet dödade och skadade i trafiken.

Den regionala kollektivtrafiken är dessutom mycket yteffektiv. I ett Sverige utan kollektivtrafik skulle 340 000 nya parkeringsplatser behöva byggas vid landets bostäder. För att anlägga dessa parkeringsplatser krävs en yta som motsvarar 1400 fotbollsplaner. Till det kommer alla de parkeringsplatser som måste byggas vid exempelvis arbetsplatser och butiker.

Rapporten visar att dagens kollektivtrafik bidrar till besparingar och intäktsökningar på totalt 4,3 miljarder kronor varje år, vilket motsvarar drygt 9 procent av de totala kostnaderna för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik. Om dessa intäktsökningar och besparingar räknas in i de totala verksamhetsintäkterna, så skulle kollektivtrafikens självfinansieringsgrad öka från 49,5 procent (2017) till 58,6 procent.

Trafikanalys har av regeringen fått i uppdrag att följa upp etappmålet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik. Målet innebär att andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla färdvägen. Regeringen vill, enligt direktiven, uppmuntra Sveriges kommuner att sätta upp egna mål baserat på det nationella målet. Det är viktigt att etappmålet upplevs som relevant för kommunerna. Därför bör Trafikanalys ta fram indikativa målnivåer som kan vara vägledande för kommuner med olika förutsättningar, t.ex. när det gäller befolkningstäthet. Det nationella målet om 25 procent handlar om genomsnitt för hela landet. Trafikanalys ska som en del i arbetet med den årliga uppföljningen av miljömålen även redovisa uppföljningen av etappmålet till Naturvårdsverket. Trafikanalys ska redovisa den del av uppdraget som rör planen och de indikativa målnivåerna senast den 15 april 2019.

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 bensen 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 träder i kraft 1 juli 2019 och innebär att råvaran Palm Fatty Acid Destillate (PFAD) inte längre betraktas som restprodukt. PFAD har varit en viktig råvara för biodrivmedelstillverkning i Sverige. Uppskattningsvis hälften av all HVO tillverkades av PFAD år 2017. De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet på HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad

⁵ Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna 2018

efterfrågan. För att nå hållbarhetsmålet i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet, bibehålla omställningen till fossilfria drivmedel och med det bidra till det nationella målet om minskade utsläpp av växthusgaser är tillgången på HVO ett viktig drivmedelsalternativ.

Regeringen har under oktober 2018 gett Energimyndigheten i uppdrag utreda och lämna förslag kommande nivåer i den så kallade reduktionsplikten. Energimyndigheten ska bland annat utreda och lämna förslag på reduktionsnivåer för åren 2021 till 2030 som ska bidra till att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030 jämfört med 2010. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 4 juni 2019.

Höginblandade och rena biodrivmedel, som till exempel HVO100 omfattas i dag inte av reduktionsplikten utan de främjas istället genom befrielse från energi- och koldioxidskatt. Enligt EU kommissionens nuvarande beslut gäller skattebefrielsen bara till och med 31 december 2020. Det kan enligt regeringen finnas fördelar med att de höginblandade och rena biodrivmedlen omfattas av samma långsiktiga styrmedel som låginblandade biodrivmedel. Konkurrerande styrmedel om samma volymer kan leda till marknadsstörningar. Inriktningen är därför, enligt regeringens direktiv till uppdraget, att samtliga flytande biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten så snart som möjligt, men utan att försämra dessa bränslens konkurrenskraft. Energimyndigheten ska därför utreda och lämna förslag om flytande höginblandade och rena biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten eller fortsatt främjas med skattebefrielse.

I regeringsuppdraget ska särskild hänsyn tas till hur transportsystemet och kostnaden för biodrivmedel förväntas öka efter år 2020. Energimyndigheten ska också analysera den väntade efterfrågan på biodrivmedel i transportsektorn och potentialen för tillgång till biodrivmedel för att nå föreslagna reduktionsnivåer. Dessutom ska en bedömning göras av hur efterfrågan i Europa kan komma att utvecklas.

I Västernorrland är HVO helt dominerande som drivmedel för bussarna. 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. Utöver denna prisökning ger det minskade utbudet sämre förutsättningar att uppfylla de nationella långsiktiga klimatmålen. Att skapa goda förutsättningar till en hållbar och energieffektiv kollektivtrafik är angeläget. Det kommer därför vara viktigt att avsätta tillräckliga upphandlingsresurser inför myndighetens kommande trafikupphandlingar. Allt för att säkerställa en fordonsflotta som harmoniserar med de långsiktiga hållbarhetsmålen definierade i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Vi bedömer att trafik kostnaden kommer att öka kommande år på grund av bränslekostnadernas utveckling, vilket leder till att nuvarande uppräknad kostnadsindex inte kommer att vara tillräcklig på längre sikt.

Finansiering

Sverige har förbundit sig att övergå till det nya EU-gemensamma signalsystemet för tågtrafik European Rail Traffic Management System (ERTMS) senast 2030. Samtliga EU-stater kommer att införa ERTMS för att underlätta gränsöverskridande tågtransporter av människor och gods. Kostnaderna för att utveckla det nya signalsystemet för svensk järnväg har nästan tredubblats och riskerar att öka ännu mer i framtiden. Samtidigt har förseningar och brister i planeringen inneburit att det kommer att krävas extra åtgärder i den nuvarande föråldrade signalanläggningen för att inte tågtrafiken ska drabbas innan övergången är klar, visar Riksrevisionens granskning som presenterades i augusti. Riksrevisionen har granskat regeringens och Trafikverkets planering av införandet. Kostnaderna för införandet uppskattas till cirka 30 miljarder, varav utveckling av den svenska versionen av ERTMS står för ungefär 3 miljarder. Granskningen visar bland annat att Trafikverket kraftigt underskattat utvecklingskostnaderna som nästan tredubblats sedan 2010. Dessutom framhåller Riksrevisionen att förseningarna gör att risken för ytterligare fördröjningar är stor.

Den av regeringen tillsatta Kostnadsutjämningsutredningen syftar till att se över modellen för kostnadsutjämnning mellan kommuner och regioner. Utredningen har lämnat ett betänkande vilken pekar på den kritik som framförts mot delmodellen om kollektivtrafik. Kostnadsutjämnningen syftar till att skapa likvärdiga ekonomiska förutsättningar för alla kommuner och regioner att tillhandahålla

invånarna service oberoende av opåverkbara, strukturella förhållanden. För Västernorrlands län med stora ytor och glesbygd är den långsiktiga finansieringen av kollektivtrafiken en viktig fråga. Det är en utmaning att erbjuda attraktiv och resurseffektiv kollektivtrafik i landsbygdsområden. För den sociala inkluderingen och tillgången till samhällsservice är kollektivtrafiken viktig för många. I takt med att biljettsubventioner ökar reduceras självfinansieringsgraden vilket förutsätter omfördelning och tillskjutande av skattemedel.

Utredningen förslår att kollektivtrafikmodellen ska ändras, bland annat föreslås att den länsvisa standardkostnaden ska beräknas utifrån antal invånare i tätort istället för andel av befolkningen som bor i tätort med fler än 11 000 invånare.

För kommuner i län med delat huvudmannaskap för kollektivtrafiken ska standardkostnaden baseras på en ny modell som liknar den som används för fördelning på länsnivå. I dag bygger fördelningen mellan kommuner i län med delat huvudmannaskap på uppmätt kostnadsandel 2009. Utredningen föreslår att modellen ska bygga på antal invånare i tätort, invånardistans och genomsnittligt pendlingsavstånd. En förändrad fördelningsmodell kan möjliggöra ökade satsningar på kollektivtrafik på landsbygden i Västernorrland.

En översyn av organisation och finansieringsmodell för den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland pågår i samarbete mellan kommunalförbundets medlemmar. Översynen ska bland annat ge svar på hur kostnader för trafik och förvaltning ska finansieras samt under vilken organisation som myndighetsutövning ska ske.

Upphandling

Regeringen har en ambition att förenkla den offentliga upphandlingen. 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, till exempel 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.

Den gemensamma standarden *Bus Nordic* kommer att vara ett viktigt stöd för kommande upphandling av regional busstrafik. 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 implementeras under hösten 2018. Rekommendationen gäller bussar tagna i trafik första gången 1 juni 2019 i trafikavtal som upphandlas med Bus Nordic som kravbilaga.

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 har upphandlingsarbetet av särskilda persontransporter påbörjats under 2018. I början av 2019 genomförs samråd inför upphandling (SIU). Upphandling kommer att genomföras gemensamt för de kommuner i länet som önskar medverka i en samordning av de särskilda persontransporterna. Utöver detta planeras för en samlad bedömningsfunktion för sjukresor med placering vid Din Tur kundcenter. Denna förändring syftar till att ge en enhetlig bedömning av sjukresebehovet och ange lämpligt färdstätt.

Under 2019 kommer förbundsdirektionen besluta om projektdirektiv för en ny upphandling av den regionala busstrafiken i Västernorrland. Ett första beslut blir att ta ställning till vilket år den nya upphandlingen ska påbörjas och från när nya trafikavtal skall vara klara.

Resenär

Trafikanalys har 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 projektet Koll 2020 sker ett viktigt arbete för att öka tillgänglighetsanpassning i den regionala kollektivtrafiken.

I Västernorrland likt många andra regioner är det en utmaning att rekrytera arbetskraft med rätt kompetens. En väl fungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att utvidgade arbetsmarknadsregioner. Ett större upptagningsområde och mer flexibel arbetsmarknad säkerställer att företag och organisationer kan anställa rätt personer till sin verksamhet. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet har vi höga ambitioner för att säkerställa god turtäthet och verka för en attraktiv kollektivtrafik som möjliggör arbets- och studiependling. Fortsatt anpassning av hållplatser och bytespunkter, tillgång till god resenärsinformation ska ge ett bra alternativ till bilen.

I enlighet med beslutat regionalt trafikförsörjningsprogram och med stöd av projektet Koll 2020 kommer 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.

Digitalisering

Regeringen och samarbetspartierna har kommit överens om att införa ett nationellt biljettsystem. En utredning ska tillsättas 2020 för att arbeta fram hur systemet ska utformas. Införandet beräknas till 2022. En arbetsgrupp med representanter för Svensk Kollektivtrafik, dess medlemmar, Samtrafiken och SKL kommer under den närmaste tiden att formulera sin gemensamma bild av vad som redan finns på plats och vad som krävs för att ett nationellt biljettsystem ska kunna införas i enlighet med regeringens ambition.

Västernorrlands län tillsammans med de tre övriga nordliga länen har under de senaste åren arbetat för att skapa en samsyn och gemensam strategi för införande av ett gemensamt biljett- och betalsystem. Syftet har varit att lägga grunden för ett framtida gemensamt betalsystem som tar höjd för utvecklingen inom såväl nationell biljettsamverkan som kombinerad mobilitet.

Digitaliseringen kan på många sätt bidra till att det blir enklare och mer tillgängligt att resa kollektivt. Genom digitalisering skapas nya möjligheter för kommunikation samt betal- och biljetthantering vilket underlättar resandet med kollektivtrafik i Västernorrland.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Den totala sjukfrånvaron 2018 är densamma som föregående år. I förhållande till 2017 har långtidsfrånvaron minskat. Kvinnornas sjuktal har ökat, medan männens har minskat. Sjukfrånvaron i gruppen 29 år och yngre fortsätter öka. I åldersgruppen 30-49 år minskar den och i gruppen 50 år och äldre har den ökat marginellt. Av underlag från vårdgivare framgår att stressrelaterade diagnoser står för 59 procent av den totala långtidsfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2018	2017	2016
Total sjukfrånvaro	4,8	4,8	5,7
Långtidsfrånvaro (andel av total frånvaro)	22,0	29,4	11,1
Sjukfrånvaro kvinnor	5,5	4,7	7,7
Sjukfrånvaro män	3,5	5,1	2,0
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	8,3	6,9	3,3
Sjukfrånvaro 30-49 år	4,3	5,4	6,0
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	3,5	3,0	6,2

Löne- och medarbetarsamtal

Lönesamtalen påbörjades i april och samtliga var färdigställda i juni. Lönerevisionen per 1 april fastställdes i juli.

Lönekartläggning genomfördes gemensamt i december av HR-chef och representanter från Vision Din Tur.

I december var alla medarbetarsamtal färdigställda. En medarbetare avböjde samtalet. I samband med medarbetarsamtalsamtalen fastställs en individuell utvecklingsplan avseende feedback, prioriterade utvecklingsområden samt överenskommen kompetensutveckling.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

Med systematiskt arbetsmiljöarbete avses att undersöka, genomföra och följa upp verksamheten på ett sådant sätt att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs, en tillfredställande arbetsmiljö uppnås.

I samband med medarbetarenkäten 2017 utformades *Handlingsplan för bättre arbetsmiljö*, handlingsplanen finns tillgänglig för alla medarbetare på intranätet.

Åtgärder som genomförts under året är bland annat utbildning i lönerevision för chefer och fackliga representanter. Internutbildningar har genomförts inom olika områden. Vi har justerat mallen för medarbetarsamtal och reviderat befattningsbeskrivningar. Förbättringar utav IT-strukturen och stöd till medarbetare avseende IT-relaterade frågor har genomförts.

Åtgärderna i *Handlingsplan för bättre arbetsmiljö* följs upp på personalmöten, enhetsmöten, verksamhetsmöten och i dialog med arbetstagarorganisationen.

Jämställdhet och mångfald

En god arbetsplats är en attraktiv arbetsplats för alla. Det innebär att likabehandling tillämpas och att alla ska känna sig respekterade. Inom kollektivtrafikmyndigheten ska det inte förekomma diskriminering eller annan kränkande särbehandling.

Under 2018 har vi fortsatt arbetet med att vidta åtgärder för att uppnå en god arbetsmiljö enligt *Handlingsplan för bättre arbetsmiljö*.

Inom kollektivtrafikmyndigheten är det fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen män/kvinnor lika. Vid rekrytering eftersträvas jämlikhet och mångfald.

Arbetet med revidering av jämställdhetsplanen påbörjades i samverkan med fackliga företrädare i oktober.

Kompetensutveckling

En gemensam personaldag med agendan *Mål och planer för framtiden* samt en inspirationsföreläsning i feedback genomfördes under våren.

Under året har vi genomfört internutbildning inom hjärt- och lungräddning (HLR) och hjärtstartare, nya datalagstiftningen GDPR, funktioner i vårt löneprogram AGDA VISMA samt genomfört personalinformation om infrastruktursatsningar i Sundsvall samt utbildning i Excel.

Antal årsarbetare

Under året har myndighetens personalstyrka utökats med en projektledare Koll 2020, en controller samt en gruppchef för Din Tur kundcenter.

Under året har en vakant tjänst som utvecklingschef rekryterats. Två medarbetare från vikariepoolen har fått tillsvidareanställning som trafiksamordnare, vilket innebär en omdisponering av kostnader.

Rekrytering av en it-gruppchef påbörjades under våren men avbröts under augusti med anledning av budgetläget inför 2019.

Med anledning av beslutad budget 2019 har en organisationsförändring genomförts som medförde att två tjänster som kundkommunikatörer i Kramfors efter omplaceringsutredning varslades om uppsägning på grund av arbetsbrist.

Kollektivtrafikmyndigheten har totalt 50 tillsvidareanställda i, av dessa är 33 kvinnor och 17 män.

Antal årsarbetare	2018	2017	2016
Kvinnor	35	32	30
varav tillsvidareanställda	33	30	-
Män	20	16	15
varav tillsvidareanställda	17	14	-
Summa	55	48	45
varav tillsvidareanställda	50	44	-

Pensioner

Pensionskostnaderna för personal uppgick till 1,8 mnkr. Den största posten är den avgiftsbestämda ålderspensionen som betalas för att placeras av den enskilda arbetstagaren. Inga ansvarsförbindelser finns för pensioner intjänade före år 1998.

Vision och mål

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

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

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

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

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska utgå från resenärens behov, 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.

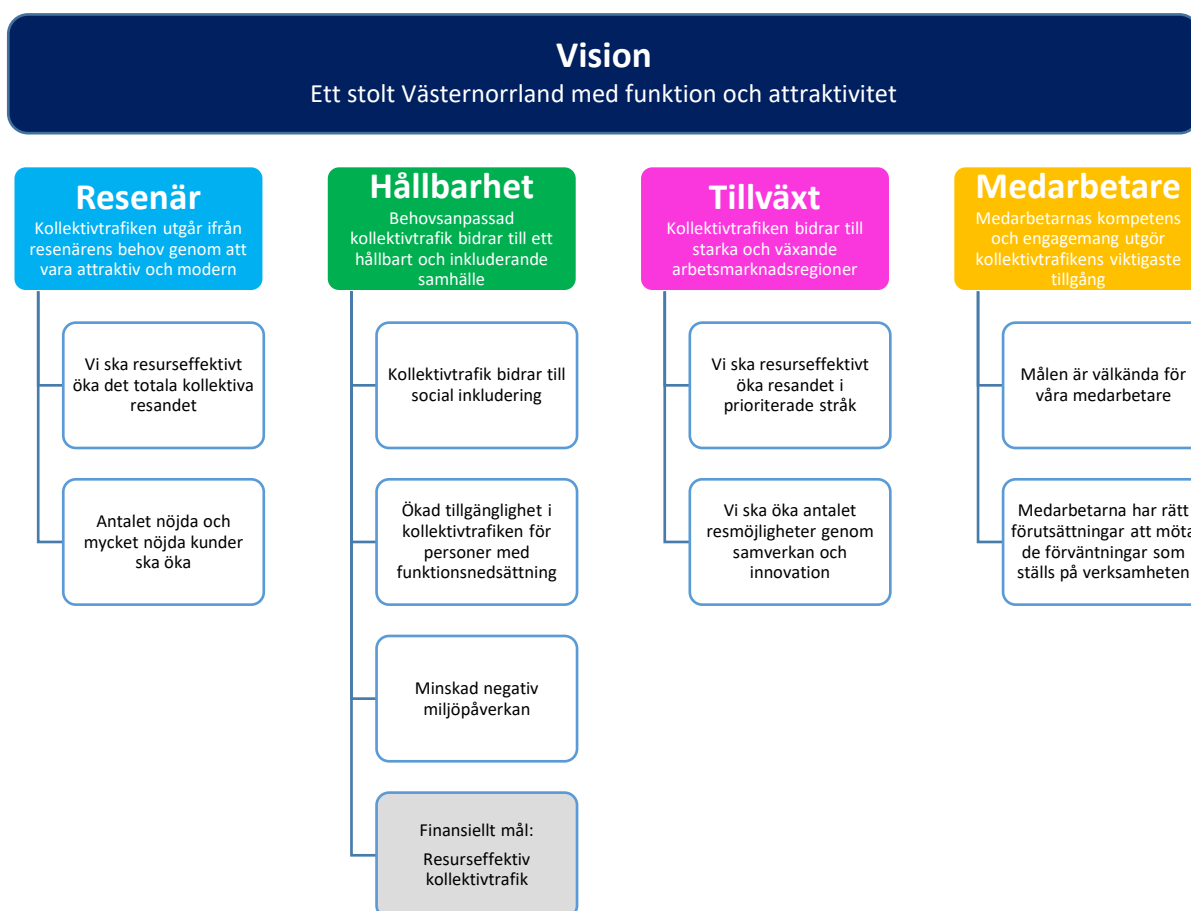


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

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 faktorerers betydelse och påverkansbarhet ska värderas för att skapa handlingsberedskap och främja möjligheter för att erhålla god kollektivtrafikförsörjning för vardagsresande.
2. Kommunalförbundets budget ska innehålla 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.

Med anledning av införandet av en ny mätmetod från och med 2017 görs inte jämförelser åren 2016 och tidigare, då data för åren före 2017 inte är jämförbara.

Förändringarna av mätmetoden i Kollbar, från december 2017, har inneburit utmaningar att identifiera realistiska målvärden då till exempel de nationella snittvärdena inte var kända vid beredningen av budgetskrivelse 2019.

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.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↑	↑	↓
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>Den samlade bedömningen utgår främst från den positiva resandeökningen under året i både tätortstrafik och i landsbygdstrafik.</p> <p>Resandet med kollektivtrafik i länet ökar. Marknadsandelen når målvärdet för året. Ökningen av resandet jämfört med 2017 sker i tätortstrafik och i landsbygdstrafik men minskar i den regionala tågtrafiken. Resandet på landsbygden har de senaste åren starkt påverkats av antalet nyanlända till länet under 2015 -2017. Vid en närmare analys mellan åren ser vi att landsbygdstrafiken i vissa trafikområden haft stora variationer i antalet resande 2016-2017 jämfört med 2015. Detta beror på resandet temporärt ökade från de migrationsboenden som fanns på landsbygden i Västernorrland 2015-2017, boendena avvecklades i stor utsträckning under 2018.</p> <p>En svår vinter 2018 med stora trafikstörningar ledde till minskningar av resande i början av året i exempelvis Sundsvall och i den regionala tågtrafiken. Vädrets påverkan på Norrtåg under vintern innebar stor resandeminskning vilken inte återhämtades för helåret. Resandet med Norrtåg minskade med 8 procent.</p> <p>Efter vintern återgick resandet till tidigare nivåer, och för 2018 som helhet ökade resandet med den regionala kollektivtrafiken med 2 procent jämfört 2017. När skolkorten exkluderas, är den totala ökningen av resandet 5 procent, landsbygdstrafiken ökar med 7 procent och tätortstrafik med 4 procent.</p> <p>Ett ökat resande för vuxna i Örnsköldsvik bedöms bero på ett förbättrat linjenät och infrastrukturåtgärder som gynnar kollektivtrafiken. En viktig faktor för ökningen av resandet är de kommunala biljettsubventioner som genomfördes under 2018. De kommunala biljettsubventionerna i länet är främst riktade mot målgruppen barn och unga. Härnösands kommun riktar även särskilda subventioner till vuxna. Sundsvalls kommun har sedan tidigare en särskild subvention för seniorer. Resandeökningen i vuxen kategorin i Härnösand blev expansiv med 60 procents ökning för 2018 efter införandet av 50-lappen. Resenärsökningen bland vuxna visar indikativt hittills inga förändringar för minskning av det motoriserade resandet i Härnösand.</p> <p>Noterbart är även att resandet ökar bland vuxna i Sundsvall, Örnsköldsvik, Timrå och Sollefteå och då utan koppling till särskilda subventioner. Resandet med seniorkortet i Sundsvall har minskat nämnvärt under året. Förklaringen till minskningen bland seniorer ligger sannolikt i trafikproblemen vintern 2018 där Sundsvall drabbades särskilt hårt. Biljettkontroller i Sundsvall har genererat en minskning av tidigare otillåtet resande med seniorkortet vilket syns i resandestatistiken.</p> <p>I de mätningar av nöjdhet som görs genom Kollbar så är värdena i stort sett samma nivå som 2017. Resenärerna anser att det är enkelt att resa med Din Tur och få information om resan. Målvärdena rörande trygghet, resenärsinformation och tidhållning har däremot en negativ tendens och är tydliga förbättringsområden.</p> <p>I länet förbättras infrastrukturen kring kollektivtrafiken under perioden 2017-2021. Upprustning av standarden på hållplatser och bytespunkter finansieras av kommunerna och genom projektet Koll 2020 samt genom åtgärder i den Regionala transportplanen. Kortsiktigt så kan dessa viktiga infrastrukturåtgärder påverka resenärerna negativt men på sikt tillsammans med förbättrad trafikplanering och resenärsinformation så kan resenärernas nöjdhet öka.</p> <p>Den pågående övergången till digitaliserad resenärsinformation ger sannolikt en negativ effekt rörande nöjdhet med resenärsinformation. Fortsatta tydliga satsningar på funktionell digital resenärsinformation kommer på sikt förbättra nöjdheten inom detta område.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall apr 2018	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	11	12	11
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken	10 956 114	11 550 000	6 794 357	3 771 746	10 791 842
<i>varav buss (Din Tur)</i>	<i>10 459 298</i>	<i>11 000 000</i>	<i>6 479 357</i>	<i>3 618 433</i>	<i>10 254 588</i>
<i>varav tåg (Norrtåg)</i>	<i>496 816</i>	<i>550 000</i>	<i>315 000</i>	<i>153 313</i>	<i>537 254</i>
Antalet påbörjade skolkortsresor ⁶	1 307 071	1 600 000	808 754	564 760	1 543 269
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	9 152 227	9 400 000	5 671 406	3 053 670	8 707 577
<i>varav landsbygdstrafik</i>	<i>2 332 776</i>	<i>2 820 000</i>	<i>1 459 439</i>	<i>718 015</i>	<i>2 180 356</i>
<i>varav tätortstrafik</i>	<i>6 819 451</i>	<i>6 580 000</i>	<i>4 211 967</i>	<i>2 335 655</i>	<i>6 527 221</i>
Antal resor med företagskort	186 450	200 000	108 786	64 433	177 747
<i>varav resor med buss</i>	<i>162 428</i>	<i>170 000</i>	<i>100 177</i>	<i>59 811</i>	<i>154 746</i>
<i>varav resor med tåg</i>	<i>24 022</i>	<i>30 000</i>	<i>8 609</i>	<i>4 622</i>	<i>23 001</i>
Total omsättning av företagskortet (kr)	9 005 022	10 000 000	5 141 454	2 953 837	8 719 330
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet ”Avgångstiderna passar mina behov” (%)	59/35	60	60/36	62/37 ⁸	59/36
<i>Nationellt snitt⁷</i>	<i>68/54</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, biljettpreiser mm) (%)	65/65	60	66/66	66/67:	66/65
<i>Nationellt snitt</i>	<i>77/76</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	60	65/44	65/43	69/47
<i>Nationellt snitt</i>	<i>74/62</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” (%)	67/58	80	67/57	67/57	72/62
<i>Nationellt snitt</i>	<i>72/67</i>		<i>72/67</i>	<i>72/67</i>	<i>71/66</i>
Tidhållning: Andelen som instämmer i påståendet ”Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur” (%)	45/42	60	46/40	46/40	53/47
<i>Nationellt snitt</i>	<i>46/45</i>		<i>47/45</i>	<i>48/45</i>	<i>48/46</i>

⁶ De kommunala subventionerade produkterna för barn- och skolungdom minskar behovet av skolkortsresor

⁷ Nationellt snitt är medelvärdet i Svensk Kollektivtrafiks nationella undersökning Kollektivtrafikbarometern av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet.

⁸ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra" (%)	35/33	60	33/32	40/41	42/41
<i>Nationellt snitt</i>	53/52		53/52	55/54	54/52
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förseningar och stopp är bra" (%)	25/26	50	27/27	28/28	24/24
<i>Nationellt snitt</i>	43/42		43/42	43/42	42/42
Köpa biljetter: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort" (%)	73/72	60 ⁹	73/73	76/75	73/70
<i>Nationellt snitt</i>	78/76		77/75	77/75	74/72

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys
Utreda möjligheten att skapa anropsstyrd trafik av pluslinjen 630 Beskrivning av aktivitet: 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	✓	Utredning är klar. Dialog med Timrå kommun är inledd.
Analysera linjenätsutredning i Sundsvalls tätort som genomförs hösten 2017 Beskrivning av aktivitet: Sundsvalls kommun genomförde under 2017 en linjenätsanalys med en utgångspunkt att använda för nytt linjenät.	0,0	Trafik-chef	✓	Analysen är genomförd. 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.
Analysera effekterna av Örnsköldsviks kommuns beslut hösten 2017 om infrastrukturåtgärder och förändringar av linjenätet Beskrivning av aktivitet: 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	✗	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 2019 som kan vara vägledande för eventuella trafikförändringar med trafikstart december 2019 eller december 2020.

⁹ Målvärdet felaktigt i budgetskrivelse. Rätt värde är 70.

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken

Tabellen nedan visar antalet påstigande, inklusive skolkort, i de olika trafikområdena. De största ökningarna ser vi i Härnösands tätort, i Örnsköldsviks tätort, samt i Sundsvall – Matfors. De områden som tappar flest resenärer är Höga Kusten, linjen mellan Sollefteå-Kramfors till Härnösand, Örnsköldsviks landsbygd samt den regionala tågtrafiken.

Under 2018 har kommunalförbundet bytt transaktionsdatabas för försäljning och resande. Detta har inneburit en mer fullständig statistik än tidigare år. Statistiken har omgrupperats för att säkerställa att resor hamnar på rätt avtalsområde. Med dessa åtgärder är statistiken reviderad och mer fullständig än vad som redovisades i Årsredovisningen 2017.

Trafik-område	Trafikering	2018	2017	2016	2015	Förändring 2018 - 2017	Förändring 2017 – 2018 (%)
O2	Höga Kusten	67 532	79 035	99 843	90 268	-11 503	-15%
O3	Sollefteå tätort	77 874	74 381	69 906	61 703	3 493	5%
O45	Sollefteå landsbygd	124 426	125 740	134 579	118 883	-1 314	-1%
O6	Örnsköldsviks tätort	1 222 244	1 165 562	911 055	739 323	56 682	5%
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	98149	115424	108 339	89 465	-17 275	-15%
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	148 821	150 126	140 861	135 774	-1 305	-1%
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	150 199	154 064	145 822	140 756	-3 865	-3%
O10	Härnösands tätort	601 761	511 073	440 559	372 488	90 688	18%
O1415	Sundsvalls tätort	5 403 093	5 370 199	5 090 788	5 118 808	32 894	1%
O16	Sundsvall – Holm och Liden	130 962	118 986	121 420	118 398	11 976	10%
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	1250 714	1 204 362	1 135 558	1 100 570	46 352	4%
O18	Sundsvall – Matfors	224 133	206 343	182 358	180 114	17 790	9%
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	352 362	387 699	374 478	338 149	-35 337	-9%
O22	Härnösand landsbygd	121 371	110 728	98 303	92 227	10 643	10%
O23	Ånge landsbygd	159 745	170 712	173 187	165 138	-10 967	-6%
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	26 335	24 023	33 216	30 607	2 312	10%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	19 507	19 782	17 115	16 938	-275	-1%
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	232 326	222 640	200 542	195 504	9 686	4%
S6 ¹⁰	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	47 744	43 709	83 751	82 478	4 035	9%
	Totalt (ej tåg)	10 459 298	10 254 588	9 561 680	9 187 591	204 710	2%
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanan	496 816	537 254	145 027	142 220		

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

Resande per ålderskategori och kommun

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

Ålderskategori upp till 19 år, inklusive skolkort

Kommun	2018	2017	Förändring
Ånge	90 753	101 294	-10%
Timrå	229 333	227 184	1%
Härnösand	334 570	277 279	21%
Sundsvall	2 328 704	2 197 650	6%
Kramfors	162 963	187 491	-13%
Sollefteå	164 431	170 165	-3%
Örnsköldsvik	1 010 781	1 009 092	0%
Totalt	4 321 535	4 170 155	4%

Ålderskategori 20 till 64 år

Kommun	2018	2017	Förändring
Ånge	18 561	19 432	-5%
Timrå	157 683	151 756	4%
Härnösand	349 140	218 855	60%
Sundsvall	2 716 397	2 753 984	-1%
Kramfors	120 952	145 686	-17%
Sollefteå	93 987	92 182	2%
Örnsköldsvik	510 185	488 935	4%
Totalt	3 966 905	3 870 830	3%

Ålderskategori 65 år och äldre

Kommun	2018	2017	Förändring
Ånge	3 721	2 938	27%
Timrå	13 260	12 811	4%
Härnösand	30 686	29 493	4%
Sundsvall	1 360 007	1 448 142	-6%
Kramfors	11 940	10 714	11%
Sollefteå	15 298	13 439	14%
Örnsköldsvik	78 667	76 631	3%
Totalt	1 513 579	1 594 168	-5%

Okänt - ålder okänd, exempelvis SMS biljetter och bytesresor från tåg

Kommun	2018	2017	Förändring
Ånge	1 269	597	113%
Timrå	28 785	18 091	59%
Härnösand	196 092	279 360	-30%
Sundsvall	349 810	260 620	34%
Kramfors	21 085	15 893	33%
Sollefteå	17 593	13 414	31%
Örnsköldsvik	42 645	31 460	36%
Totalt	657 279	619 435	6%

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.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↓	↓	↓
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Intentionen att leverera realtidsinformation under året har inte kunnat uppnås. De tekniska utmaningarna har visat sig vara större än våra tidigare bedömningar allt eftersom vi kartlagt metoden för införande. De personella resurserna för att utveckla realtidsinformation inom förväntad tidsram är inte tillräckliga. Förstärkningar inom IT-området bedöms nödvändiga för att motsvara förväntningarna på utvecklingstakt och leveranssäkerhet.</p> <p>Andelen kunder som är nöjda med Din Tur är i stort oförändrad jämfört med föregående år och når inte upp till indikatorernas målvärden. Vi kan konstatera att vi har satt högre målvärden för indikatorer inom målområdet jämfört med det nationella snittet.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall apr 2018	Utfall 2017
Andelen nöjda och mycket nöjda resenärer ¹¹ (%)	-	55	-	-	-
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	53/42 ¹²	70	52/41	50/39	53/39
<i>Nationellt snitt</i>	59/53		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	85	76/76	74/75	74/74
<i>Nationellt snitt</i>	79/79		78/78	80/80	76/76
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	25/18	55	24/18	25/18	26/16
<i>Nationellt snitt</i>	-				

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utveckla system för att leverera realtidsinformation.	0,4	Adm chef	X	Ny inriktning på arbetet från september 2018 att basera utropen på trafikföretagens egna inrättade teknik på sina respektive bussar. Därmed behöver inte realtidsfrekvensen utvecklas och genomförs ej.
Beskrivning av aktivitet: Utveckla hörbarhet på utropssystem i bussarna och skyltning av avgångstider på hållplatser samt utveckla digitala produkter för köp				

¹¹ Kan ej följas upp, saknar mätvärde i statistiken från Kollbar

¹² Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

<p>via mobiltelefon samt möjlighet att validera digitaliserade produkter.</p> <p>Nytt utropssystem håller på att implementeras på länets bussar. Installationer har gjorts på bussar i Härnösand. Utprovning av inställningar för bästa hörbarhet i de olika bussmodellerna pågår. Takten i införandet resurskrävande. Utveckling av realtidsfrekvensen med stöd av ny server hos biljettmaskinleverantör för att leverera säkrare realtidsinformation.</p>	
<p>Möjlighet till köp av biljetter via mobiltelefon.</p> <p>Adm chef ✓</p> <p>Beskrivning av aktivitet:</p>	<p>Enkelbiljetter och sommarlovskort är digitaliserade. Företagskortet är framtagen som digital produkt under 2018, men lanseras under 2019. Ambitionen är att Din Turs samtliga produkter ska kunna köpas i mobiltelefon.</p>
<p>Installera optiska läsare till samtliga bussar i den upphandlade i trafiken</p> <p>0,4 Adm chef ✗</p> <p>Beskrivning av aktivitet: 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>	<p>Installation påbörjas under kvartal 4 och slutförs kvartal 1 2019 och finansieras inom ramen för Koll 2020.</p> <p>Lägre kostnad än beräknat för inköp En lägre årlig kostnad än beräknat för licenser. Kostnaden blir totalt 10 800kr för alla läsare (270st *40kr). Vid årets slut var 40 optiska läsare installerade.</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.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↑	↑	↑
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>Samtliga åtgärder är genomförda. 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 10 580 korten, varav 7 400 användes för att genomföra 160 000 resor.</p> <p>Utöver regeringens satsning på sommarlovskortet har omfattande satsningar gjorts för att subventionera det kollektiva resandet främst för barn och skolungdomar i Härnösand, Timrå och Sundsvall. Dessa satsningar bedöms ha påverkat måluppfyllnaden positivt.</p> <p>Användare av Din Tur-app har ökat med ca 23 procent jämfört med föregående år och ligger 20 procent över målvärdet. En delförklaring till den ökade mängden användare ligger i att Sommarlovskortet distribuerades via app. Insatser från resenärsvärdar har succesivt ökat sedan starten 2017, målvärdet för 2018 är uppnått.</p> <p>Indikatorer för information och köpa färdhandling visar på en relativt låg nöjdhet i förhållande till nationellt snitt och målvärde. Bemötandet ombord på bussar visar på upplevelse som överstiger målvärdet.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvärdar	1 143	1 000	1 019	643	527
Antalet användare av Din Tur-app	- ¹³	289 800			
<i>Genomsnitt/mån</i>	29 201 ¹⁴	24 150	28 059	25 667	23 610
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	72/72	60	72/71	72/72 ¹⁵	85/82
<i>Nationellt snitt</i>	77/77		76/77	77/78	78/79

¹³ Inget mätvärde 2018 på antal användare då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

¹⁴ Genomsnitt beräknat på 11 månader, då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

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

Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	64/66	70	65/66	70/71	67/64
<i>Nationellt snitt</i>	<i>72/71</i>		<i>71/70</i>	<i>71/70</i>	<i>73/72</i>
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	63/62	70	63/62	63/64	64/69
<i>Nationellt snitt</i>	<i>73/73</i>		<i>72/72</i>	<i>72/72</i>	<i>74/74</i>
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	65/65	70	66/66	66/67	66/65
<i>Nationellt snitt</i>	<i>77/76</i>		<i>76/75</i>	<i>76/75</i>	<i>76/76</i>
Köpa färdhandlingar: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Tours biljetter och kort"	73/72	70	73/73	76/75	73/70
<i>Nationellt snitt</i>	<i>78/76</i>		<i>77/75</i>	<i>77/75</i>	<i>74/72</i>

Uppföljning av åtgärder för måluppfyllnad	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Upprätta handlingsplaner för införandet av kommunala subventionerade produkter i Sundsvall och Härnösand Beskrivning av aktivitet: 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 infördes 1 juni, enligt beslutad tidsram. Handlingsplaner upprättade som stöd i införandet. Resandet upp till 19 år har ökat med 6 procent i Sundsvall och 21 procent i Härnösand jämfört med 2017.
Upprätta handlingsplaner för införandet av kommunala subventionerade produkter i Timrå Beskrivning av aktivitet: 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 infördes 1 juli, enligt beslutad tidsram. Handlingsplan upprättad som stöd i införandet. Resandet upp till 19 år har ökat med 1 procent jämfört med 2017.
Utveckla en konsekvensanalys för införandet av Sommarlovskortet Beskrivning av aktivitet: 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.

Antal resande med sommarlovskort och barnbiljett

Tabellen nedan visar antal resande med sommarlovskort och antal resande med barnbiljett perioden 15 juni till 17 augusti 2018 samt antal resande med barnbiljett samma period föregående år. 158 304 resor gjordes med sommarlovskortet 2018. Vid en jämförelse med föregående år är resandeökningen 106 760 resor. Ökningen återfinns bland tågresor.

Trafik-område	Trafikering	Totalt resande 2018	Varav resande sommarlovskort 2018	Varav resande barnbiljett 2018	Totalt resande barnbiljett 2017	Förändring 2018 - 2017	Förändring 2017 - 2018 (%)
O2	Höga Kusten	1 395	1 119	276	779	616	79%
O3	Sollefteå tätort	616	269	347	557	59	11%
O45	Sollefteå landsbygd	3 049	2 461	588	1 409	1 640	116%
O6	Örnsköldsviks tätort	3 563	683	2 880	3 819	-256	-7%
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	496	280	216	441	55	12%
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	831	415	416	736	95	13%
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	753	328	425	806	-53	-7%
O10	Härnösands tätort	2 105	775	1 330	477	1 628	341%
O1415	Sundsvalls tätort	102 687	20 209	82 478	105 927	-3 240	-3%
O16	Sundsvall – Holm och Liden	3 166	1 872	1 294	2 127	1 039	49%
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	54 739	28 346	26 393	42 053	12 686	30%
O18	Sundsvall – Matfors	7 419	4 024	3 395	5 602	1 817	32%
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	13 645	9 708	3 937	8 829	4 816	55%
O22	Härnösand landsbygd	902	465	437	60	842	1403%
O23	Ånge landsbygd	2 422	1 206	1 216	2 487	-65	-3%
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik -	1 838	934	904	1 215	623	51%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	1 371	1 022	349	550	821	149%
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	6 579	3 816	2 763	3 762	2 817	75%
S6	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	1 506	1 046	460	851	655	77%
Övrigt	Y-buss, Norrtåg	80 847	80 348	499	682	80 165	-
	Summa	289 929	158 304	130 603	183 169	106 760	58%

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.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↓	↓	↓
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Andelen bussar med välfungerande hållplatsutrop och skyltinformation är för få. Under året har en ny inriktning fastställts för att lösa de tekniska hinder som fördröjt ett införande. Den nya inriktningen bedöms förbättra tillgängligheten till rimliga kostnader. Konsekvensen blir att tidpunkten för förbättrade utrop flyttas fram till hösten 2019. Sundsvalls och Örnsköldsviks tätorter är prioriterade vid införandet.</p> <p>Vi saknar i dag systemstöd för att återredovisa andel bussar med utrop.</p> <p>Det påbörjade arbetet med att utarbeta riktlinjer för länets hållplatser kommer att innebära en ökad fysisk tillgänglighet samt att tillgänglighetsinformation om de kartlagda hållplatserna fås via Din Tur app.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Andel fordon som kontrollerats (%)	90	90	30	19	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
<p>Ta fram riktlinjer för hur bytespunkter runt om i länet ska utformas samt var de geografiskt ska placeras</p> <p>Beskrivning av aktivitet: När trafikförsörjningsprogrammet är antaget ska flera riktlinjer tas fram för att realisera trafikförsörjningsprogrammets intentioner. Det är prioriterat att ta fram en riktlinje för placering och utformning av bytespunkter i länet.</p>	0,0	Trafikchef	X	Påbörjad. Regionalt trafikförsörjningsprogram som beslutas i juni 2018 ligger grund för utvecklingen av arbetet avseende riktlinjer för bytespunkter. Genom projektet Koll 2020 ska utredning om bland annat tillgänglighet genomföras. Utredningen kommer att ligga som grund för framtagande av riktlinjer för bytespunkter. Åtgärden förväntas färdigställas under 2019.
<p>Realisera projektet En kollektivtrafik för alla under 2020 (Wilhelm och Partners)</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Den tillgänglighetsanalys som tagits fram under 2016 realiseras i ett projekt benämnt En kollektivtrafik för alla 2020.</p>	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 den negativa påverkan på miljön. Sedan 2016 drivs all upphandlad linjelagd kollektivtrafik med fossilfria drivmedel. Vi jobbar vidare med att minska den negativa miljöpåverkan genom att få fler att resa med kollektivtrafik istället för med bil.

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.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↑	↑	↑
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>Andelen biodrivmedel per produktionskilometer för den linjelagda busstrafiken uppgår till 99,6 procent. Miljöstörande utsläpp från bussar i den linjelagda kollektivtrafiken fortsätter hålla låg nivå.</p> <p>De upphandlade trafikföretagen som kör för Din Tur använder biodrivmedlet hydrerad vegetabilisk olja (HVO100). Bränsletillverkare har inblandning med mellan 20-50 procent av en restprodukt från palmoljetillverkning kallad PFAD. Regeringen har beslutat om att ändra förordningen så att PFAD från den 1 juli 2019 inte längre klassas som en restprodukt. Detta tillsammans med reduktionsplikten för drivmedelsleverantörer att blanda biodrivmedel i bränslet innebär att råvarubasen för framställning av HVO 100 kraftigt reduceras.</p> <p>HVO100 är idag det mest använda bibränslet för busstrafik och vi tillsammans med landets övriga trafik huvudmän och trafikföretag känner stark oro om framtida tillgång av bränslet. En brist på HVO100 kan innebära att bussar körs på fossilt dieselbränsle igen vilket ger negativa miljöeffekter.</p> <p>Sammantaget behöver Västernorrland bli bättre på hållbart resande. Din Turs åtgärder för att få resenärer att välja kollektivtrafiken före bilen bör stärkas.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	11	12	11
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	1,30	1,30	1,24	1,29	1,34
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,2	3,1	3,1	3,2	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	99,6	97,0	99,3	99,0	98,2
Nettoutsläpp koldioxid för all linjelagd busstrafik (ton)	2 013	-	-	-	2 277

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Anskaffning av en el-buss för att trafikera Kramfors centrumlinje	0,6	Trafik-chef	X	Genomförs ej. Vid ett införande i Kramfors- trafikens omlopp krävs att elbussen kan depålasta och får därmed för kort drifttid. Infrastruktur för en elbuss är omotiverad ur ett kostnads- och nyttoperspektiv jämfört med
Beskrivning av aktivitet: För att minska energianvändningen och bidra till en bättre stadsmiljö har det inkommit önskemål om att				

anskaffa en el-buss till centrumlinjen i Kramfors.				nuvarande HVO-drift.
Utveckla dialogen med trafikföretagen inom den särskilda persontrafiken för att öka användningen av fossilfria drivmedel	0,0	Trafik-chef	✓	Din Tur har en dialog med upphandlade företag om möjligheterna att använda fossilfria drivmedel. Den upphandlade särskilda persontrafik i Härnösand har 50 procent inblandning av fossilfria bränslen sedan slutet av 2017. Sammanvägt bedöms åtgärden vara genomförd
Trafikföretag som bedriver trafik med fossilfria drivmedel ska lyftas fram som goda exempel	0,0	Trafik-chef	✗	Ej genomförd.
Beskrivning av aktivitet: 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 åren. Vi kommer att föra dialog med trafikföretagen och se hur vi succesivt kan genomföra en hållbar omställning.				
Beskrivning av aktivitet: 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 och resurser 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 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.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↓	↓	↓
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppnås.</p> <p>Det regionala trafikförsörjningsprogrammet som antogs juni 2018 ger stöd för arbetet 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 kan ersättas med anropsstyrd trafik, alternativt avvecklas. Inom ramen för Koll 2020 genomförs en tillgänglighetsanalys, en resvaneundersökning samt en linjenätsanalys. Dessa underlag förväntas redovisas under 2019, och kan då ligga till grund för vårt arbete för att öka relevansen av planerad trafik och därmed stärka resurseffektiviteten.</p> <p>I Sundsvall och Örnsköldsvik har ett omfattande trafikplaneringsarbete genomförts vilket ger goda förutsättningar för en mer resurseffektiv kollektivtrafik. Under 2018 avvecklades heltrafiken på linje 50 samt anslutningsturerna på linje 202. Dessa neddragningar var beroende av de budgetförutsättningar som förelåg inför budgetbeslut 2019.</p> <p>Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ligger på 12 procent, vilket är en svag ökning jämfört med 2017.</p> <p>Verksamhetens nettokostnader är 5,5 mnkr högre än budget, vilket motsvarar 1 procent. Skolkortsintäkterna har påverkats av de subventionerade produkterna i Härnösand och Timrå som infördes under sommaren 2018. Intäkterna ligger 3,7 mnkr under budget. Jämförelsen mellan budget och utfall avseende kommunalförbundets nettokostnader visar på en god budgetföljsamhet.</p> <p>Kommunala- och statliga subventioner medför att finansiering via intäkter från resenärer i den linjelagda</p>			

kollektivtrafiken kommer att minska och därmed minskar självfinansieringsgraden.

En viktig uppgift är att öka samordningen av sjukresor och färdtjänstresor som Din Tur upphandlat och ansvarar för. Ökad samordning leder till lägre kostnader för kommunalförbundets medlemmar. Från och med 1 augusti gäller ett nytt trafikavtal för färdtjänst i Sollefteå. Avtalet innebär att sjukresor och färdtjänstresor inte kan samordnas, vilket har lett till högre kostnader 2018. Sedan tidigare har Sundsvalls kommun upphandlat färdtjänstresor i eget avtal.

Kostnaden per färdtjänst- och sjukresa har ökat totalt sett. Kostnaden per färdtjänstresa för Ånge kommun har minskat. Andelen samordnade sjukresor är lägre än föregående år.

Anropsstyrd trafik är kostnadseffektiv för det behov som finns inom geografiska områden med lågt antal resande. Av de 103 upphandlade anropsstyrda linjerna i länet nyttjas ungefär hälften. För att öka attraktiviteten genom att underlätta beställning och betalning av resan behöver tekniska stödsystem utvecklas. Informationen om den anropsstyrda trafiken måste utvecklas mot de resenärsgupper som är berörda. Antal nyttjade linjer med anropsstyrd trafik har minskat under året jämfört med tidigare år.

Antalet sjukresor fortsätter att öka i antal samtidigt som antalet ensamåkande har ökat under 2018, vilket kan vara en bidragande orsak till att andelen samordnade resor minskat.

Kostnaden per produktionskilometer är högre under 2018. Det höjda taxi-indexet från 2 till drygt 4 procent har ökat kostnaderna samtidigt som trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå har ett högre pris.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	12	12	11	12	11
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget					
<i>avvikelse i procent</i>	-1,1	0	0,2	0,9	2,8
<i>avvikelse mnkr</i>	-5,5	0	0,7	1,5	14,2
Nettokostnad per resa (kr) ¹⁶	38,2	40	41,7	36,1	37,2
<i>varav landsbygdstrafik</i>	92,1	92	96,3	95,3	91,4
<i>varav tätortstrafik</i>	19,8	28	20,4	17,5	18,1
Nettokostnad per invånare (kr) ¹⁷	1 970	-	962	448	1316
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ¹⁸ (%)	22,2	24,0	22,3	25,2	24,3
<i>varav landsbygdstrafik</i>	17,2	19,0	17,0	19,5	18,8
<i>varav tätortstrafik</i>	29,1	32,0	29,6	33,1	32,0
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)	4,4	4,1	4,0	5,3	5,5
<i>varav landsbygdstrafik</i>	5,7	6,6	5,2	7,1	7,0
<i>varav tätortstrafik</i>	2,7	3,0	2,4	2,9	3,0
Antal sjukresor	187 660	-	122 625	66 377	186 210
Antal färdtjänstresor	178 727 ¹⁹	-	121 169	65 088	190 168
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	378	362	372	359	360
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Totalt Västernorrland</i>	211	205	211	196	209
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Ånge kommun</i>	312	318	321	302	321

¹⁶ Justerat belopp i kolumn Utfall 2017 jämfört med Årsredovisning 2017.

¹⁷ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån kommunalförbundets totala nettokostnad, exklusive regionala tågtrafik, särskild persontrafik och Din Tur kundcenter, genom befolkningsmängden 21 februari 2019.

¹⁸ Självfinansieringsgrad är andelen trafik kostnader för den linjelagda busstrafiken som täcks av externa biljettintäkter.

¹⁹ Från och med 1 augusti ansvarar Sollefteå kommun för sin egna färdtjänstresor, som därmed inte kan samordnas med sjukresor.

Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Timrå kommun</i> ²⁰	-	-	-	-	-
Andel samordnade sjukresor (%)	58,29	58,00	58,40	60,31	59,12
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå eget avtal from 1 augusti 2018</i>	57,66	59,20	57,10	59,03	59,23
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	54,49	53,30	53,00	56,67	51,76
Besparing samordnade sjukresor (%)	37,97	36,80	37,60	38,50	37,61
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå eget avtal from 1 augusti 2018</i>	27,73	28,60	27,50	27,95	28,14
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	42,88	36,50	41,00	44,87	37,44
Kostnad per produktionskilometer (kr)	20,62	20,05	20,29	20,32	
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland	103	-	103	103	103
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland <i>exkl. Sundsvalls kommun</i>	52	-	44	37	56
Kassalikviditet (%)	92	100	91	-	89

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<p>Skapa förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik i glesbygden genom nya och innovativa lösningar</p> <p>Beskrivning av aktivitet: 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	✓	<p>Arbetet pågår med att analysera möjliga kluster där förutsättningar finns för denna form av attraktiv kollektivtrafik i glesbygd genom Projekt Koll 2020, wp 4 <i>Innovativ kollektivtrafik på landsbygden</i> Ansvarig Rvn.</p> <p>Sammanvägt bedöms åtgärden vara genomförd</p>
<p>Utveckla trafikboksutet som ett beslutsunderlag</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Trafikboksutet behöver utvecklas ytterligare för att utgöra ett relevant beslutsunderlag för kommunalförbundet och dess medlemmar. Trafikboksutet ligger till grund för bland annat medlemmarnas behovsframställan.</p>	0,0	Trafik-chef	✓	Trafikboksutet har utvecklats, exempelvis genom GIS-analyser av trafiken vilken ger en översiktlig bild som grund för strategiska beslut.
<p>Förstärka ekonomistyrning och intäktsanalys</p> <p>Beskrivning av aktivitet: 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 säkerställa intäktsfördelningen gentemot trafikföretag, övriga norrlandslän och medlemmar. Nuvarande intäktsfördelningssystem kan ej uppgraderas och saknar support.</p>	0,7	Ekonomi-chef	✓	En controller har rekryterats med särskilt ansvar för intäktsanalys.

²⁰ Timrå överlämnade ansvaret för handläggning till myndigheten från och med 1 juli 2018. Kostnaderna för färdtjänstresor återredovisas 2019.

Överta handläggning av Timrå kommuns färdtjänst	0,0	Trafik- chef	✓	Övertagandet genomfört per 1 juli 2018.
Beskrivning av aktivitet: Från och med juni 2018 övertar kommunförbundet handläggningen av färdtjänstresor från Timrå kommun. Fakturering sker enligt avtal.				

Självfinansieringsgrad per avtalsområde

Högst självfinansieringsgrad har linje 201 som går mellan Sundsvall och Härnösand. I Örnsköldsviks tätort har självfinansieringsgraden ökat från 16 procent till 20 procent. I trafikområde Härnösand har däremot självfinansieringsgraden minskat från 11 procent till 7 procent.

Trafik- område	Trafikering	2018	2017	2016	2015	2014
S5	Linje 201	53%	56%	48%	47%	-
O14/O15	Sundsvalls tätort	31%	33%	35%	36%	36%
O17/O21	Njurunda - Sundsvall - Timrå	24%	25%	24%	23%	-
O06	Örnsköldsviks tätort	20%	16%	22%	24%	26%
L10/L50	Linje 10 Härnösand - Örnsköldsvik	13%	17%	19%	20%	26%
O20	Sollefteå - Kramfors - Härnösand	15%	19%	19%	17%	18%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	17%	16%	18%	20%	20%
O345	Sollefteå tätort och landsbygd	16%	14%	16%	15%	14%
O07	Örnsköldsvik - Husum, Gideå och Trehörningssjö	10%	11%	15%	15%	14%
O18	Sundsvall - Matfors	14%	15%	14%	16%	15%
O08	Örnsköldsvik -Solberg, Mellansel och Bredbyn	12%	12%	14%	15%	15%
O23	Ånge landsbygd	10%	8%	12%	13%	10%
O02	Höga Kusten	7%	9%	12%	11%	9%
O09	Örnsköldsvik -Skorped och Köpmanholmen	11%	11%	11%	12%	14%
O16	Sundsvall - Holm och Liden	8%	7%	8%	8%	8%
O10/O22	Härnösand	7%	11%	11%	-	-

Samordnade resor

Din Tur har som uppdrag att samordna färdtjänstresor och sjukresor för fem av länets kommuner och Region Västernorrland. En samordnad resa är när flera resenärer åker i samma fordon, det kan vara hela sträckan eller en del av sträckan. Regionen står för kostnaden för sjukresor och kommunerna för övriga resor. När resorna samordnas delas kostnaden mellan parterna.

Tabellen nedan visar att andelen samordnade resor har minskat under 2018. Sollefteå kommun upphandlade sina resor själva från och med 1 augusti vilket medför att resorna inte samordnas med de avtal som Din Tur tecknat för sjukresor. Detta innebär att kostnaderna för både Sollefteå kommun och Region Västernorrland ökar.

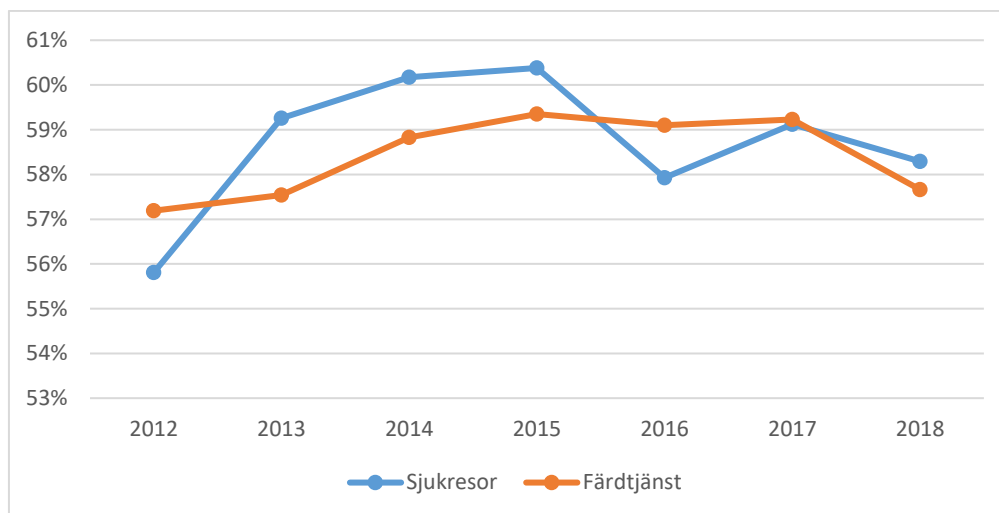


Diagram: Andel samordnade resor (%)

I och med att det nya, mer ekonomiskt fördelaktiga, trafikavtalet för den särskilda persontrafiken trädde i kraft 1 november 2015 ökade den procentuella besparingen trots att andelen samordnade resor minskade både under 2015 och 2018 då Sundsvalls kommun samt Sollefteå kommun upphandlat sina resor själva.

Besparingen var under 2017 i snitt 34 procent, under 2018 i snitt 35 procent.

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

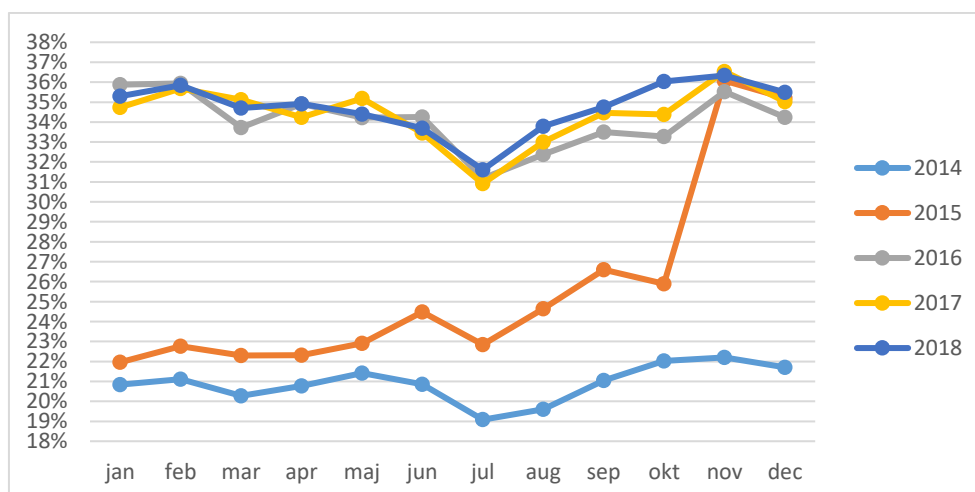


Diagram: Besparing samordnade resor (%)

Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

Prioriterade stråk²¹ 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 att den medger kortare restider än bilen.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↑	↑	↓
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>Resandet i prioriterade stråk ökar med 1 procent. Resandeökningen i de prioriterade stråken är tydligast i landsbygdstrafiken med en ökning om 3 procent. Resandeutvecklingen på linje 191 är negativ med ett minskat resande på 10 procent, en del av det resandet har flyttats över till tågtrafik. Avveckling av Migrationsverkets boenden under de senaste åren har minskat resandeunderlaget.</p> <p>Resandepotentialen är stor för linje 201 och där genomfördes en trafikomläggning vid tidtabellskiftet i december 2018 med en snabbare infart till Sundsvall centrum. Linje 201 når en resandeökning på 4 procent.</p> <p>Sundsvalls tätortstrafik drabbades av ett stort antal inställda turer på grund av vädersituationen under vintern 2018 när trots det en resandeökning på 1 procent. För tätortstrafiken i Sundsvall kommer ett förslag på ny trafikplanering att presenteras under början av 2019 för ett succesivt införande, baserat på de ekonomiska förutsättningarna och förändrad infrastruktur. Det tillsammans med en moderniserad infrastruktur innebär att vi bedömer att resandeutvecklingen blir positiv de kommande åren.</p> <p>I Örnsköldsvik gjordes inför 2018 en trafikomläggning. Under 2018-19 sker en vidareutveckling av den linjelagda trafiken som innebär en ökning av antalet turer på linje 401 och inrättandet en ny servicelinje 411. Resultatet för året är en positiv resandeutveckling på 5 procent. Resandet förväntas öka även under 2019.</p> <p>Den regionala tågtrafiken har ett minskat resande under 2018. Första kvartalets låga regularitet med många inställda turer har påverkat resandet på sträckan Umeå-Sundsvall negativt. Bedömningen är att resandet kommer att öka under 2019 genom de åtgärder som vidtagits för att öka regulariteten.</p>			

Indikatorer att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Förändring 2017 - 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Antalet resor i de prioriterade stråken ²² (nedan sammanslaget)	8 979 874	-	1 %	5 622 058	2 918 804	8 874 690
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 857 721	-	3 %	1 190 698	444 611	1 801 675
Tätortstrafik Sundsvall	5 403 093	-	1 %	3 375 574	1 802 662	5 370 199
Tätortstrafik Örnsköldsvik	1 222 244	-	5 %	740 786	470 218	1 165 562
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	496 816	-	-8 %	315 000	153 313	537 254

²¹ Prioriterade stråk definieras i det regionala trafikförsörjningsprogrammet

²² Antal resor inklusive skolkort

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utreda fortsatt förstärkningstrafik eller ökad turtäthet på linje 120	0,0	Trafik-chef	✓	Åtgärden genomförs inom ramen för linjenätsanalys av Sundsvalls tätortstrafik.
Beskrivning av aktivitet: 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.				
Utreda förstärkt trafik samt snabbare trafik på linje 201	0,0	Trafik-chef	✓	Dialog med trafikutförare rörande utveckling är påbörjad. Linjens hållplatslägen och dragning kommer genomlysas under året.
Beskrivning av aktivitet: 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.				
Delta i arbetet med nytt resecentrum i Sundsvall	0,0	Trafik-chef	✓	Planeringen av Sundsvalls resecentrum är genomförd. Projektet går nu mot en genomförandefas vilket innebär endast mindre insatser för Din Tur.
Beskrivning av aktivitet: Ett nytt resecentrum i Sundsvall kommer att vara en strategiskt viktig nod för kollektivtrafiken i länet.				
Delta i arbetet med ombyggnationen av Navet i Sundsvall	0,0	Trafik-chef	✓	Din Tur 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 Din Tur.
Beskrivning av aktivitet: 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.				
Utreda den regionala trafiken i de prioriterade stråken för att eventuellt förstärka vid behov.	0,0	Trafik-chef	✗	Inväntar analyser i Koll 2020, arbetet försenat. Åtgärden genomförs 2019
Beskrivning av aktivitet: 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.				
De prioriterade stråken definieras i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet som beslutas i juni 2018.				
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.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↑	↑	↓
Analys			

Bedömningen är att målet uppfylls.

Ett nytt samverkansavtal till och med 2020 avseende biljettsamverkan med X-trafik har undertecknats. Genom biljettsamverkan möjliggörs resor till och från Sundsvall i södergående riktning med 25 dubbelturer.

Andelen bussar med installerade optiska läsare når inte målvärdet vid årsskiftet. Installationerna påbörjades i december och bedöms vara genomförda första kvartalet 2019. Alla förutsättningar för att installationerna ska lyckas är på plats, de optiska läsarna är levererade till trafikföretagen och deras tekniker har genomgått utbildning för installationsarbetet.

Digitalt företagskort har tagits fram under året och kommer att lanseras i början av 2019. Under sommaren erbjöds skolungdom att åka gratis i kollektivtrafiken med ett digitalt sommarlovskort.

Antalet användare av Din Tur app har ökat med 23 procent jämfört med 2017.

Samtliga planerade åtgärder för att nå delmålet har genomförts.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	2 ²³	0	0	0
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	4	0	0	0
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>	25	17	22	-	-
Andel bussar med installerade optiska läsare (%)	15	95	0	0	0
Andel produkter som är digitaliserade ²⁴ (%)	20	80	20	20	20
Antal användare av Din Tur-app (genomsnitt/mån)	29 201	24 150 ²⁵	28 059	25 667	23 610

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Ta fram en plan för nästa generations biljett- och betalsystem i samverkan med de fyra nordligaste länen	0,0	Adm chef	✓	Beställd projektrapport för nästa generations biljett- och betalsystem är levererad. Den utgör grund för den plan som ska leda fram till beslut under 2019 om hur det fortsatta arbetet ska bedrivas.
Beskrivning av aktivitet: Åtgärden kan innebära en investerings- och driftskostnad på sikt.				
Investera nya biljettmaskiner	0,6	Adm chef	✓	Genomförd december 2018. 10 kompletta biljettmaskiner är inköpta.
Beskrivning av aktivitet: 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.				
Investera biljettautomater i	0,1	Adm chef	✓	Sundsvalls kommun har anskaffat två

²³ 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.

²⁴ Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav Enkelbiljett och Företagskort är digitaliserade produkter. Det digitaliserade Företagskortet lanseras 2019, kv1.

²⁵ Målvärdet omräknat till användare per månad från totalt antal användare under året.

<p>Sundsvall</p> <p>Beskrivning av aktivitet: 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.</p>	<p>biljettautomater. Din Tur insats avser kommunikation om systemfrågor med FARA. Sundsvalls kommun står för införande och driftkostnader.</p>
<p>Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och trafik. Aktiviteten påbörjas redan under 2017</p> <p>0,5 Adm chef ✓</p> <p>Beskrivning av aktivitet: 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>Nytt samverkansavtal till och med 2020 beslutad av direktionen i december 2018.</p>
<p>Utveckla biljettsamverkan med kommersiella aktörer</p> <p>0,0 Adm chef ✓</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Norrtåg kommer att inleda en dialog om biljettsamverkan med SJ.</p>	<p>I ansvarsfördelning mellan Din Tur och Norrtåg har Norrtågs styrelse ansvar för dialogen med SJ om en biljettsamverkan. Kommersiell busstrafik bedrivs sen tidigare i länet Y-buss med vilka vi har biljettsamverkan. Under året har en ny aktör etablerat sig, Flixbus, som bedriver sin trafik i samarbete med Y-buss. Därmed har Din Tur biljettsamverkan med Flixbus.</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.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↓	↑	↑
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Målen i trafikförsörjningsprogrammet kommunicerades med all personal under en gemensam personaldag. På personalmöten har uppföljning av måluppfyllanden redovisats under året. I medarbetarsamtal och lönesamtal med närmaste chef utvärderas förmågan att nå kollektivtrafikmyndighetens mål och mål nedbrutna på individnivå.</p> <p>Alla planerade åtgärder i Verksamhetsplan 2018 är genomförda.</p> <p>Bedömningen i T1 och T2 var att målet skulle uppnås 2018. I december genomfördes en medarbetarenkät som visar på att målvärdena inte uppnås för indikatorerna. Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten har dock ökat med 12 procent från 2017.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%)	54	62	-	-	42
<i>Benchmark²⁶</i>	69				62
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%)	68	100	-	-	72
<i>Benchmark myndigheter</i>	73				74

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

²⁶ 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.

	Utfall 2018	Årsprognos T2	Årsprognos T1
Måluppfyllnad	↓	↓	↓
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Myndigheten har genomfört en medarbetarenkät som ger ett medarbetarindex avseende, arbetsmiljö, organisation, ledarskap samt vision och mål. I jämförelse med medarbetarenkäten som genomfördes 2017 framgår att index ligger på samma nivå, 56 procent. Målet var att index skulle öka till 62 procent. Vid analys av medarbetarenkäten framgår att hälften av medarbetarna anger att de har tydliga uppdrag med rimliga förutsättningar vilket är en liten ökning jämfört med 2017. Strax över 60 procent anger att de har en bra balans mellan arbetets krav och sin egen kompetens och förmåga.</p> <p>Hälsoprofilbedömning med hälsokontroll har erbjudits all personal och betydligt fler medarbetare utnyttjar möjligheten till friskvårdsbidrag än tidigare. Sjuktalet är dock oförändrat jämfört med 2017 och ligger högre än målvärdet för 2018.</p> <p>I verksamhetsplan för 2018 finns många åtgärder kopplade till detta delmål. Huvuddelen av dessa åtgärder är genomförda. På grund av resursbrist återstår arbetet med att införa elektronisk fakturahantering, samt utformandet av en gemensam personalpolicy och jämställdhetsplan.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2018	Målvärde 2018	Utfall aug 2018	Utfall april 2018	Utfall 2017
Medarbetarindex ²⁷ , hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	56	62	-	-	56
Sjuktalet (%)	4,8	3,7	4,9	8,1	4,8
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	192	1 400 ²⁸	96	71	-
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	52	50	39	18	16

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utveckla verksamhetsplaneringsprocessen	0,0	Ekonomi- chef	✗	Ej genomförd.
Beskrivning av aktivitet: Budgetbeslutet ska brytas ner i en verksamhetsplan som beskriver ansvar och medel för att uppnå ambitionen i budgeten.				
Medarbetarindex, hämtat ur	0,0	HR-chef	✓	Medarbetarindex redovisas efter genomförd

²⁷ Medarbetarindex utgår från arbetsklimat, ledarskap organisation samt visioner och mål.

²⁸ 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>medarbetarundersökning</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Under hösten 2018 genomförs en medarbetarundersökning riktad till alla medarbetare vid myndigheten. Indexområdena <i>Arbetsklimat, Ledarskap, Organisation, Visioner och Mål</i>. Undersökningen möjliggör att vi får fram ett medarbetarindex som kan jämföras med 2017 samt med andra arbetsplatser.</p>	<p>medarbetarundersökning hösten 2018.</p> <p>Medarbetarenkätens svarsfrekvens för 2018 var 73 procent jämfört med 81 procent 2017.</p>
<p>Följa upp handlingsplan som har utarbetats från resultaten av 2017 års medarbetarenkät 0,0 HR-chef ✓</p> <p>Beskrivning av aktivitet: 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> <p>Handlingsplanen avstämde med fackliga företrädare från Vision på skyddskommittémöte december 2018.</p>

Ekonomisk analys

Årets resultat

Kommunalförbundet redovisar ett resultat om 0,0 mnkr. I årets resultat ingår jämförelsestörande poster motsvarande 0,9 mnkr. De jämförelsestörande posterna är intäkter för viten från trafikföretagen för kvalitetsbrister.

Kommunerna har sedan 2016 möjlighet att subventionera hela eller delar av värdet på kommunkortet och får då bekosta underskottet som uppstår mellan prislisan och subventionerat pris.

Kommunalförbundet fakturerar kommunen underskottet, tillika subventionen, och den finns med som en intäkt för kommunalförbundet och redovisas så som medlemsbidraget. Kommunala biljettsubventioner är 54,4 mnkr högre än föregående år, vilket beror på att flera kommuner införde subventionerade kommunkort. Härnösands kommun införde tre subventionerade produkter. Dels en produkt för vuxna och en för seniorer där resenären betalar 50 kr och kommunen betalar 1 395 kr och dels ett barnkort där resenären reser avgiftsfritt och kommunen betalar hela kortets värde.

Sundsvalls kommun införde ett barnkort där resenären betalar 100 kr och kommunen 722 kr och Timrå kommun införde ett barnkort där resenären reser avgiftsfritt och kommunen står för 529 kr.

Årets medlemsbidrag uppgår till 396,1 mnkr och i jämförelse med föregående år har medlemsbidraget minskat med 10 mnkr. Den finansiella intäkten är en utdelning från det helägda dotterbolaget Bussgods i Västernorrland med 1,7 mnkr.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Verksamhetens intäkter	142,6	139,7	142,8	147,1	140,6
Verksamhetens kostnader	-670,8	-629,0	-593,9	-576,6	-556,8
Jämförelsestörande poster	0,9	8,1	0,3	1,2	3,7
Avskrivningar	-4,1	-4,0	-8,1	-8,0	-6,7
Verksamhetens nettokostnad	-531,4	-485,3	-458,8	-436,4	-419,2
Kommunala biljettsubventioner	143,6	89,2	76,8	0,0	0,0
Medlemsbidrag	386,1	396,1	382,0	436,6	419,0
Finansiella intäkter	1,7	0	0	0	0
Finansiella kostnader	0	0	0	0	0
Jämförelsestörande finansiella poster	0	0	0	0	0
Årets resultat	0	0	0	0	0

Exkluderas de jämförelsestörande posterna, uppgår nettokostnaden till 532,3 mnkr att jämföra med 493,4 mnkr föregående år. Avvikelsen mellan åren är 39,0 mnkr, vilket motsvarar en ökning på 8 procent.

Främsta orsaken till ökade nettokostnader är indexförändring vilken genererar ökade kostnader med 21,0 mnkr. Indexutveckling har de senaste åren varit relativt låg vilket också gynnat kommunalförbundet men under 2018 har index ökat. Ytterligare orsaker till ökade nettokostnader är högre kostnader för resandeincitament än föregående år med 6,6 mnkr.

Kostnaderna för tågtrafiken har ökat med 5,2 mnkr mellan åren. Den särskild persontrafik har högre kostnader än föregående år motsvarande 1,9 mnkr och främst orsaken till avvikelsen är högre kostnader för sjukresor. Det som också påverkar nettokostnaderna är minskade intäkter för skolkort med 4,5 mnkr.

Avskrivningskostnader uppgick till 4,1 mnkr vilket är i paritet med föregående år.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Utfall 2017	Avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens nettokostnad exklusive jämförelsestörande poster	-532,3	-493,4	-39,0	8

Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För 2018 uppgår likviditeten till 92 procent vilket innebär en ökning med tre procentenheter i jämförelse med föregående år. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent. Rörelsekapitalet uppgår till 24,4 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder. Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet uppgår till 0,5 procent, jämfört med föregående år har soliditeten minskat med 0,1 procentenheter. Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de fyra senaste åren.

Resultat och kapacitet	2018	2017	2016	2015	2014
Likviditet (%)	92	89	89	82	59
Rörelsekapital, mnkr	-24,4	-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

Intäkts- och kostnadsutveckling

Verksamhetens intäkter har ökat med 2,1 procent, vilket är 2,9 mnkr. En av orsakerna till förändringen är bidraget från Trafikverket för att realisera sommarlovskortet. Kommunalförbundet har även fått ökade intäkter i form av EU-bidrag. Omförhandlade och nya avtal för att utföra kundtjänst bidrar till ökade intäkter.

Den procentuella förändringen av verksamhetens kostnader följer i stort indexutvecklingen mellan åren. Trafikkostnaderna för den linjelagda busstrafiken har ökat med 29,4 mnkr till 421,5 mnkr mellan åren. Avskrivningarna har ökat 2,5 procent mellan åren.

Intäkts- och kostnadsutveckling (förändring i %)	2018	2017	2016	2015	2014
Verksamhetens intäkter	2,1	-2,2	-2,9	4,6	6,2
Verksamhetens kostnader	6,6	5,9	3,0	3,6	4,3
Avskrivningar	2,5	-50,8	1,3	19,2	31,5
Verksamhetens nettokostnad exkl. jämförelsestörande poster	7,9	7,5	4,9	3,5	4,1

Budgetföljsamhet

I resultatbudgeten för 2018 nettobudgerats alla intäktsposter som rör administrativa nettokostnader under verksamhetens kostnader. Från och med 2019 kommer även dessa poster att bruttobudgeras. Det medför att när intäkterna analyseras utifrån resultatbudgeten blir budgetavvikelsen 13,3 mnkr.

Avskrivningskostnaderna uppgick till 4,1 mnkr vilket är 2,5 mnkr högre än budget.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	142,6	129,3	13,3	10%
Verksamhetens kostnader	-670,8	-653,6	17,2	3%
Jämförelsestörande poster	0,9	0,0	0,9	-
Avskrivningar	-4,1	-1,6	2,5	159%
Verksamhetens nettokostnad	-531,4	-525,9	5,5	1%
Kommunala biljettsubventioner	143,6	87,3	56,3	65%
Medlemsbidrag	386,1	438,6	52,5	12%
Finansiella intäkter	1,7	0	1,7	-
Finansiella kostnader	0	0	0	-
Jämförelsestörande finansiella poster	0	0	0	-
Årets resultat	0	0	0	-

Vid en jämförelse med budget när engångsposterna är exkluderade är avvikelserna 6,4 mnkr motsvarande 1 procent. Budgetavvikelsen beror bland annat på högre kostnader för resandeincitament med 8,1 mnkr och högre kostnader för särskild persontrafik med 2,6 mnkr än vad som budgeterats. Kostnader för tågtrafik är 4,7 mnkr lägre än budget. Det som även påverkar verksamhetens nettokostnad är lägre intäkter för skolkort med 2,9 mnkr än budget.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens nettokostnad exklusive jämförelsestörande poster	532,3	525,9	6,4	1

Balanskravet

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

Balanskravsutredning (mnkr)	2018	2017	2016	2015	2014
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0	0,0	0,2	1,1
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 realiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter uppgår till 142,6 kr och budgeterade intäkter är 135,4 mnkr. Det motsvarar en avvikelse om 7,2 mnkr. I tabellen nedan ingår även intäkter som härrör administrativa nettokostnader i kolumnen Budget 2018. Vid analys av intäkter jämförs utfallet även för dessa poster. Dessa budgeterade intäkter redovisas som administrativa nettokostnader och återfinns under verksamhetens kostnader i resultaträkningen. Det innebär att totalsumman för intäkter inte går att jämföra med budget under verksamhetens intäkter i resultatbudgeten. Från och med budget 2019 budgeteras alla intäkter och kostnader brutto.

Biljettintäkterna är 6 procent högre än budget för perioden. I budget 2018 är biljettintäkterna uppräknade med 1 procent. I tertiäl två skedde en indexförändring av biljettpriser vilket resulterade i en högre indexnivå än vad som budgeterats inför det sista tertialet. Effekten av indexförändringen blev högre biljettintäkter än budget under året. Intäkter för företagskort har ökat med 21 procent mellan åren, vilket kan vara en effekt av arbetet i projektet Hållbara resor.

Skolkortsintäkter uppgår till 19,8 mnkr vilket är 2,9 mnkr lägre intäkter än budgeterat. Främsta orsaken till att intäkterna har minskat är på grund av de subventionerade kommunkorten i Örnsköldsvik, Timrå och Härnösand som ersätter skolkorten.

Intäkter för Bussgods är 0,6 mnkr lägre än dels budget och dels föregående år. Det beror främst på en för hög avräkning under 2016-2018 vilken har reglerats under 2018 och påverkar intäkterna med 0,4 mnkr.

I jämförelse med föregående år har intäkterna ökat med 3,1 mnkr, motsvarande 2 procent. Det beror bland annat på Trafikverkets bidrag för sommarlovskortet på 3,7 mnkr för 2018.

Ytterligare orsak är att skolkortsintäkterna har minskat med 4,5 mnkr från föregående år, motsvarande 19 procent. Vid en jämförelse av skolkortsintäkter från sista tertiet 2018 med motsvarande period föregående år, har intäkterna minskat med 1,7 mnkr i kommunerna Timrå och Härnösand. Detta på grund av det helt subventionerade barnkortet som infördes under sommaren 2018 som ersätter skolkorten.

Det som också påverkar intäktsnivån är bidrag från Tillväxtverket gällande projekten Hållbara Resor och Koll 2020. Dessa bidrag är 1,7 mnkr högre än föregående år. Genom projektet Koll 2020 har EU-bidrag på 1,5 mnkr återsökts för införandet av optiska läsare till samtliga linjelagda bussar. För att finansiera upphandlingen av det digitaliserade företagskortet i projektet Hållbara Resor har medel på 0,8 mnkr återsökts.

Omförhandlade avtal för kundservice och anropsstyrdtrafik samt även nya avtal bidrar till ökade intäkter om 1,0 mnkr. Övertagande av färdtjänsthandläggningen för Timrå kommun och nytt avtal om färdtjänstsamordning med Sollefteå kommun bidrar till högre intäkter om 0,5 mnkr i jämförelse med föregående år.

I juni 2017 infördes biljettkontroller på bussarna i länet. Vid en jämförelse mellan åren har intäkterna för biljettkontrollavgifter ökat med 0,2 mnkr, vilket bland annat beror på att det är helårseffekt för 2018. Intäkterna har dock minskat under sista tertiet till följd av resursbrist vilket resulterade i färre antal kontroller.

Inför sommarlov 2018 infördes det så kallade Sommarlovskortet som innebär fria resor med tåg och buss i hela länet för skolungdomar från årskurs 6 till år 2 på gymnasiet. Insatsen finansierades genom ett bidrag från näringsdepartementet på 8,7 mnkr. Av dessa 8,7 mnkr har vi intäktsfört 3,7 mnkr. Dessa intäkter täcker de kostnader som uppstått i samband med införandet av Sommarlovskortet motsvarande 2,1 mnkr. Kostnaderna utgörs av incitamentskostnader 1,3 mnkr, kostnader för tågresor 0,6 mnkr och kostnader för utveckling av app 0,2 mnkr. Bidraget täcker även ett bedömt intäktsbortfall på 1,6 mnkr. Bidraget fördelas på medlemmarna enligt finansieringsmodellen. Beslut om införande togs efter att budget för 2018 fastställdes och därav uppstår en positiv budgetavvikelse på 3,7 mnkr. Bidraget är ej slutredovisat till Trafikverket.

Sammanställning, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse		Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Biljettintäkter	105,9	100,1	5,8	6%	105,9	0,0	0%
Skolkortsintäkter	19,8	22,8	-2,9	-13%	24,3	-4,5	-18%
Resplusintäkter	2,8	2,5	0,3	12%	2,6	0,2	9%
Bussgodstjänstintäkter	0,3	0,9	-0,6	-65%	0,8	-0,5	-62%
Bidrag, samverkande system	3,5	3,0	0,5	17%	3,0	0,5	17%
Bidrag, sommarlovskortet	3,7	0,0	3,7	-	0,0	3,7	-
EU-bidrag	2,3	3,3	-1,0	-30%	0,6	1,7	296%
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,3	0,3	0,0	16%	0,1	0,2	126%
Reklam på buss	0,8	0,7	0,0	6%	0,7	0,1	10%
Kundservice och anropsstyrdtrafik	1,4	1,2	0,2	20%	0,4	1,0	265%
Färdtjänsthandläggning	0,5	0,4	0,2	45%	0,3	0,3	102%
Färdtjänstsamordning	0,2	0,2	0,0	10%	0,0	0,2	-
Persontransporter	0,6	0,0	0,6	-	0,5	0,1	31%
Utdebiterad tid	0,2	0,0	0,2	-	0,0	0,2	-
Intäkter taxametertömning	0,1	0,1	0,0	-4%	0,1	0,0	-6%
Övriga intäkter	0,1	0,1	0,0	52%	0,3	-0,1	-45%
Summa verksamhetens intäkter	142,6	135,4	7,2	5%	139,5	3,1	2%

Trafikkostnader för linjelagd busstrafik

Trafikkostnaderna uppgår till 450,9 mnkr för verksamhetsåret och den budgeterade kostnaden till 443,2 mnkr. Avvikelsen 7,7 mnkr mellan utfall och budget, härrör främst från den högre kostnaden för året som resandeincitamenten med 8,1 mnkr utgör.

Kostnaden för försäljningsprovision har 0,1 mnkr högre utfall än budget. För bankkostnader är utfallet 0,2 mnkr högre än 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 med kreditkort via hemsidan.

I jämförelse föregående år har kostnaderna ökat med 29,4 mnkr. Avvikelsen med 15,0 mnkr för tätortstrafiken och 14,0 mnkr för landsbygdstrafiken, hänför sig dels på resandeutvecklingen och de ökade kostnaderna för resandeincitamenten och dels på kostnader för Indexutvecklingen då indexkorgarna ligger runt 12 procent jämfört med föregående år med 9 procent.

Kostnaderna för provision till försäljningsställen har ökat med 0,2 mnkr i jämförelse med föregående år till följd av en ökad försäljning. För bankkostnader är ökningen 0,2 mnkr och även det till följd av ökar försäljning och nedladdning av våra reseprodukter.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Tätortstrafik	-190,2	-184,5	-5,7	3%	-175,2	-15,0	8%
Landsbygdstrafik	-256,1	-254,4	-1,7	1%	-242,1	-14,0	6%
Försäljningsprovision	-1,9	-1,8	-0,1	5%	-1,7	-0,2	11%
Bankkostnader m m	-2,7	-2,5	-0,2	7%	-2,5	-0,2	7%
Summa	-450,9	-443,2	-7,7	2%	-421,5	-29,4	7%

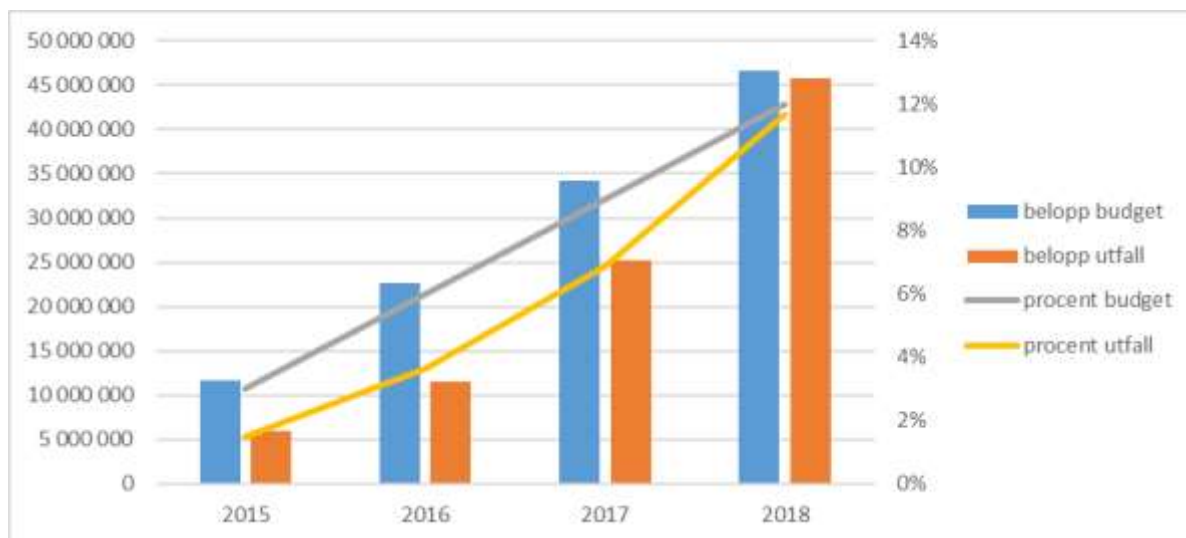
Index

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

Diskrepansen mellan budgeterad indexnivå och utfall har under året minskat betydligt. För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår index från basåret till 10,5 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken är index 13,3 procent. Det sammanlagda snittindexet från basåret är 11,9 procent, att jämföra med budget på 12 procent.

Föregående år låg utfallet av snittindex på 6,9 procent från basåret 2014. Av komponenterna i respektive indexkorg är ökningen störst för perioden december 2017 till december 2018 på HVO index med 21,3 procent. Övriga index visar alla en ökning med 2,0 till 2,6 procent jämfört med föregående år.

Kostnaden för index är 45,8 mnkr vilken kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 24,8 mnkr. Det är en ökning med 21,0 mnkr.



Tåtortrafik

Den totala kostnaden för tåtortrafiken uppgår till 190,2 mnkr. I förhållande till budgeterade kostnader om 184,5 mnkr uppgår avvikelsen till 5,7 mnkr, motsvarande 3 procent.

Traffikkostnaden uppgår till 159,4 mnkr och är 1,5 mnkr i högre än budget. Främsta orsaken till budgetavvikelsen är att kostnaderna för trafik inom Örnsköldsviks tätort är högre än vad som budgeterats. Den planerade utökningen av trafik och linjeomläggningen var budgeterad till 1,7 mnkr men kostnaden uppgår till 2,4 mnkr för åtgärden. För Sundsvall tätort tillkom en trafikbeställning i december 2017 med kostnader på 0,6 mnkr. Denna post finns inte med i budget 2018 då beställning kom efter budgetbeslut. Vidare har tillkommande trafik fakturerats från och med augusti med 0,2 mnkr.

Kostnaden för index uppgår till 18,2 mnkr och i förhållande till budget 19,7 procent, är avvikelsen 1,6 mnkr i lägre kostnader.

Två trafikområden i tätorten, Örnsköldsvik och Sundsvall, har ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av antal resande. Kostnaderna uppgår till 10,2 mnkr vilken kan jämföras med budget om 5,6 mnkr. Det är en ökning med 45,1 procent. Resandet har till exempel ökat inom Sundsvalls tätort med 467 900 resor vid jämförelse med 2015 som är basåret för resandecoincitantavtalet. För Örnsköldsvik är ökningen 574 500 resor för samma period. Budget för 2018 baserades på resandeutvecklingen från 2016.

Förstärkningstrafik avser sådan trafik som utförs för att möta tillkommande behov inom tidtabellslagd trafik inom Trafikuppdraget. Förstärkningstrafiken syftar till att få med alla kunder och kan utföras tillfälligt eller mer långsiktigt samt på hel linje eller del av linje. Förstärkningstrafik förekommer både i form av oplinerad förstärkningstrafik och av planerad förstärkningstrafik. Planerad förstärkningstrafik kan uppstå vid trafikomläggning till följd av ombyggnad av vägnät.

Kostnaden för förstärkningstrafiken är 0,4 mnkr lägre än budgeterad. Det beror främst på ett lägre behov av förstärkningstrafik i Örnsköldsviks tätort till följd av den utökade trafiken och linjeomläggningen. För övriga trafikområden ligger utfallet i samma nivå som budget.

Vid en jämförelse med föregående år har den totala kostnaden ökat med 13,8 mnkr. Kostnadsökningen beror främst på indexregleringen mellan åren med en ökning på 8,5 mnkr.

Traffikkostnaderna har ökat med 1,6 mnkr i jämförelse med föregående år. Främsta orsaken är den utökade trafiken och linjeomläggningen inom Örnsköldsviks tätort med ökade kostnader om 2,4 mnkr. För Sundsvall är utfallet 0,7 mnkr lägre jämfört med föregående år och det beror till största del på en senarelagd utökning av ytterligare fordon.

Resandecoincitant är 4,1 mnkr högre än föregående år till följd av det ökade resandet. Under året har det tillkommit fler subventionerade produkter som stimulerar resandet.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Trafikkostnad	-159,4	-156,4	-3,0	2%	-157,0	-2,4	2%
Resandeincitament	-10,2	-5,6	-4,6	45%	-6,1	-4,1	40%
Index	-18,2	-19,7	1,5	-8%	-9,7	-8,5	47%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,8	-1,2	0,4	-44%	-0,8	0,0	0%
Avskrivning fordon	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,5	0,0	-3%
Summa	-190,2	-184,5	-5,7	3%	-175,2	-15,0	8%

Landsbygdstrafik

Den totala kostnaden för landsbygdstrafiken uppgår till 256,1 mnkr och budget uppgår till 254,4 mnkr. Budgetavvikelsen är således 1,7 mnkr vilket motsvarar -0,7 procent.

Trafikkostnaden uppgår till 218,7 mnkr jämfört med budget om 221,7 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 3,0 mnkr, motsvarande en procent. Avvikelsen beror bland annat på en felbudgetering vid trafikförändring för vissa trafikområden inom landsbygdstrafiken. Det som också påverkar budgetavvikelsen är att införande av elbuss med budgeterade kostnader om 0,6 mnkr inte har realiserats under året.

Ytterligare orsaker är att trafikområden Sollefteå-Kramfors-Härnösand, Höga kusten samt Örnsköldsviks landsbygd har sedan tidigare utökad trafik som inte är budgeterad, vilket påverkar budgetavvikelsen.

Kostnaden för index uppgår till 27,6 mnkr och i förhållande till budget är avvikelsen 0,7 mnkr.

Tre trafikområden inom landsbygd berörs av resandeincitamentsavtal. Sundsvall-Matfors, Timrå-Njurunda samt linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand. Kostnaderna uppgår till 4,0 mnkr vilken kan jämföras med budget om 0,5 mnkr, en ökning med 87,4 procent. Budgeten baserades på resandeutvecklingen från 2016 och 2017. Det ökade resandet leder till högre kostnader än vad som är budgeterat. För Timrå-Njurunda är budgetavvikelsen 2,6 mnkr, för Sundsvall-Matfors är avvikelsen 0,4 mnkr och för linje 201 uppgår avvikelsen till 0,4 mnkr högre kostnader än budget.

Kostnaden för förstärkningstrafik är 0,6 mnkr högre än budget. Budgetavvikelsen beror främst på ökad förstärkningstrafik inom Timrå-Njurunda med 0,4 mnkr och inom linje 201 med 0,4 mnkr. För Sollefteå-Kramfors-Härnösand med linje 90, linje 212 samt linje 215 är kostnaderna 0,3 mnkr högre än budget. För Sollefteå landsbygd med linje 41 är kostnaderna något högre med 0,1 mnkr. Sundsvall landsbygd och Höga Kusten har en lägre kostnader med vardera 0,2 mnkr än budget.

Vid en jämförelse med föregående år har den totala kostnaden för landsbygdstrafiken ökat med 14,0 mnkr. Indexutvecklingen har ökat med 12,5 mnkr och är den främsta orsaken till avvikelsen men även utvecklingen av resandeincitamenten med en ökning på 2,5 mnkr påverkar.

Trafikkostnaden har minskat med 1,4 mnkr mellan åren och det beror bland annat på lägre kostnader med 0,7 mnkr för avtalsområde Timrå-Njurunda. Ytterligare orsak är att område Sundsvall-Matfors har lägre trafikostnader med 0,4 mnkr vilket beror på förändrad färdväg för linje 132 och linje 133. För trafikområde Höga Kusten är trafikostnaden 0,6 mnkr lägre på grund av en trafikbeställning med minskad trafik från december 2017.

Kostnad för förstärkningstrafik har ökat med 0,3 mnkr mellan åren. Det beror främst på ökade kostnader för linje 201, Ådalen samt Sollefteå, jämfört med 2017.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Trafikkostnad	-218,7	-221,7	3,0	-1%	-219,8	1,1	-1%
Resandeincitament	-4,0	-0,5	-3,5	87%	-1,5	-2,5	92%
Index	-27,6	-26,9	-0,7	3%	-15,1	-12,5	45%
Miljöincitament	-1,1	-1,2	0,1	-9%	-1,0	-0,1	9%
Förstärkningstrafik	-3,2	-2,6	-0,6	19%	-2,9	-0,3	9%
Avskrivning fordon	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,5	0,0	0%
Summa	-256,1	-254,4	-1,7	1%	-241,8	-14,3	6%

Kompletteringstrafik

Kompletteringstrafik är trafik som körs där det inte finns möjlighet att bedriva kollektivtrafik med buss beroende på resandeunderlag och vägar. Den är till största del anropsstyrd och beställs genom Din Tur kundcenter. I länet har vi för närvarande fyra linjelagda kompletteringstrafik med mindre fordon.

Kostnaden för kompletteringstrafiken uppgår totalt till 2,0 mnkr och budgeterade kostnader uppgår till 2,4 mnkr. Budgetavvikelsen är 0,4 mnkr vilken motsvarar 21,1 procent. Avvikelsen beror främst på att kostnader om 0,6 mnkr för anropsstyrd trafik har budgeterats för Sundsvalls kommun men eftersom de har upphandlat denna trafik uppstår inga kostnader för kommunalförbundet.

I övrigt har Timrå kommun och Sollefteå kommun vardera 0,1 mnkr lägre kostnader än budget för den anropsstyrda kompletteringstrafiken. Härnösands kommun och Kramfors kommun har däremot högre kostnader än budget med vardera 0,1 mnkr.

För den linjelagda kompletteringstrafiken har Ånge kommun 0,1 mnkr högre kostnader än budget.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Kompletteringstrafik, anropsstyrd taxi	-1,3	-1,8	0,5	-38%	-1,3	0,0	0%
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,7	-0,6	-0,1	8%	-0,6	-0,1	2%
Summa	-2,0	-2,4	-0,4	23%	-1,9	-0,1	2%

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 109,8 mnkr och budgeten uppgår till 106,9 mnkr. Budgetavvikelsen är 2,9 mnkr, motsvarande en ökning på tre procent. Största avvikelsen finns under Region Västernorrlands sjukresor där kostnaden är 1,6 mnkr högre än budget. Antalet sjukresor har ökat med 1 452 till 187 660 resor under året, motsvarande en procent samtidigt som snittlängden på resorna har blivit längre vilket leder till ökade kostnader.

Kostnaden för sjukresor uppgår till 71,6 mnkr, vilken kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 67,7 mnkr. Det resulterar i en kostnadsökning för regionen på 3,9 mnkr. Taxi-index som regleras årligen i trafikavtalen per 1 november är budgeterad med en ökning om 1 procent och utfallet blev drygt 2 procent samt ytterligare en höjning med drygt 4 procent från 1 november 2018. Ytterligare en bidragande orsak till kostnadsökningen är det nya trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå kommun från och med 1 augusti som dels gett dyrare sjukresor än tidigare och dels lett till en minskad samordningsgrad när sjukresorna inte kan samordnas med färdtjänstresorna.

Sammantagen kostnad för färdtjänst är 1,5 mnkr högre än budget och kostnaderna jämfört med föregående år har minskat med 1,6 mnkr. Den främsta anledningen till den minskade kostnaden är att kommunalförbundet inte hanterat Sollefteå kommuns kostnader från och med 1 augusti.

Störst avvikelse har Härnösands kommun med 1,0 mnkr högre kostnaderna än budget vilket motsvarar en budgetavvikelse om 24 procent. Antalet resor i Härnösand har ökat med 7 procent jämfört med föregående år, vilket har lett till en kostnadsökning med 1,2 mnkr. Den största ökningen av resandet består av färdtjänstresor som under året har ökat med 1 215 till 24 192 resor vilket motsvarar en ökning med fem procent. Antalet personer med färdtjänsttillstånd har ökat med 42 jämfört med föregående år vilket kan vara en bidragande orsak till ett ökat antal resande. Antalet skolresor har fortsatt att öka med totalt 872 under året. Den största ökningen skedde under första halvåret men har under andra delen varit i nivå med föregående år.

Antalet färdtjänstresor i Ånge har minskat med 22 procent från 5 819 till 4 562 resor. Antalet sarskolresor ligger i paritet med föregående år och resor till daglig verksamhet har ökat. Den totala resandeminskningen motsvarar 11 procent. Antal färdtjänsttillstånd har minskat med 11 procent vilket innebär att 396 personer har tillstånd att resa med färdtjänst och det kan vara en bidragande orsak till ett minskat antal resande. Ånge kommun har 0,5 mnkr lägre kostnader än budget och kostnaden har också minskat jämfört med föregående år med 0,4 mnkr.

Kostnaden för Timrå är 0,3 mnkr högre än budgeterat och 0,1 mnkr högre än föregående år. Antalet resandet har stagnerat totalt under året. Antal resande ökade till och med augusti för att sedan minska under resterande del av året. Antal färdtjänsttillstånd har minskat med 107 sedan 1 juni då Timrå kommun överlämnade handläggningen av färdtjänst till Din Tur kundcenter. Minskningen av antalet tillstånd för färdtjänst motsvarar 12 procent och kan vara en del i det minskade antalet resandet under senare delen av året.

För Kramfors kommun är kostnaderna 0,4 lägre än budget och kostnaderna jämfört med föregående år har ökat med 0,2 mnkr.

Örnsköldsviks kommun har 0,5 mnkr högre kostnader än budget och redovisar 0,3 mnkr högre kostnader än föregående år.

Medlemmar, mnkr	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Region Västernorrland	-71,6	-70,0	-1,6	2%	-67,7	-0,7	1%
Ånge kommun	-3,0	-3,5	0,5	-14%	-3,4	0,1	-4%
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0,0	-3%	-0,1	0,0	14%
Timrå kommun	-4,4	-4,1	-0,3	7%	-4,4	0,1	-3%
Härnösands kommun	-5,1	-4,1	-1,0	24%	-4,7	-0,4	9%
Kramfors kommun	-10,3	-10,7	0,4	-4%	-10,2	-0,2	2%
Sollefteå kommun	-3,4	-3,2	-0,1	3%	-5,8	0,0	0%
Örnsköldsviks kommun	-11,7	-11,2	-0,5	4%	-11,5	-0,1	1%
Summa	-109,4	-106,9	-2,5	3%	-107,7	-1,9	2%

Administrativa nettokostnader

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 50,9 mnkr och budget är 51,7 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 0,8 mnkr, vilket motsvarar 2,0 procent lägre kostnader.

Störst avvikelse finns under personal där kostnaderna är 1,5 mnkr lägre än budget. Intäkterna är 0,5 mnkr högre än budget. Det beror på nya och omförhandlade kundtjänstavtal. På kostnadssidan blev utfallet av lönerevision lägre än budgeterat samt att en kontrollertjänst inte tillsattes förrän i december. En omdisponering av tjänster inom kundserviceorganisationen har också bidragit till minskade lönekostnader och arbetsgivaravgifter. Kostnaderna utföll 0,9 mnkr lägre än budget.

Externa kostnader är 1,0 mnkr högre än budget. I externa kostnader ingår bland annat lokalhyra, försäkringskostnader, kostnader för bevakning och larm, föreningsavgifter för Svensk Kollektivtrafik, samt konsultkostnader. Budgetavvikelsen beror bland annat på högre kostnader för konsultarvode inom juridiska tjänster för stöd vid upphandling med 0,4 mnkr, samt även arvode för revision med 0,1 mnkr. En kostnad för ej redovisad försäljning med 0,2 mnkr har reserverats då ett försäljningsställe inlett konkurs i december 2018, vilken även påverkar avvikelsen. Porto och

kostnad för skrivare har ökat i och med tätare fakturering. Efter ombyggnaden av Din Tur kundcenter under föregående år har ytterligare justeringar skett av arbetsmiljön med högre kostnader för fler arbetsstationer och ljudabsorbeter för att möta ökade kunduppdrag.

Det EU-finansierade projektet Hållbara Resor har slutförts under året med kostnader i paritet med budget. För projektet Koll 2020 som också är medfinansierat av EU är utfallet 0,3 mnkr lägre än budget.

Inom ekonomienheten har kostnader för att införa elektronisk fakturahantering för både kund- och leverantörsfakturor budgeterats men aktiviteten har inte realiserats under året på grund av resursbrist. Därav har inte några kostnader belastat enheten.

I jämförelse med budget redovisar Marknad 0,5 mnkr lägre i kostnader. Det beror bland annat på att planerade aktiviteter har utgått eller senarelagts till följd av arbetet med att hantera releaser av subventionerade kommunkort och sommarlovskortet. Upphandling av ny partner för reklam på buss samt ny reklambyrå har slutförts under hösten. En kostnadsreducering om 0,2 mnkr på tidtabeller, reklamartiklar samt trycksaker har skett.

Kostnaden för Biljettmaskiner uppgår till 5,9 mnkr, vilket är 0,8 mnkr högre än budget. Det har skett en omflyttning av kostnader från enheten IT och telefoni till Biljettmaskiner för att få en samlad överblick av driftskostnaderna. Abonnemangskostnader, transaktionsavgifter GPRS för realtid, drift samt serviceavtal har haft en högre abonnemangskostnad än budgeterad. Ett utökat underhållsavtal med FARA för ökad funktionalitet enligt kravställan har medfört högre kostnaderna med 0,6 mnkr.

Inom IT och telefoni redovisas 0,5 mnkr högre kostnader än budget. En omställning och nedstängning av servrar, samt genomgång av drift- och serviceavtal, har lett till en lägre kostnad med 0,4 mnkr. Konsultkostnader för utveckling samt uppgradering av stödsystem är högre än budgeterad. En ytterligare orsak till budgetavvikelsen är utveckling av stödsystem. Bland annat kan nämnas Elmer 2 och Frida, för överföring av trafikdata till trafikentreprenörer, Elmer 2 används för filexport och Frida 2 för fordonsuppföljning. Utveckling av Norrlandsservern, som är ett samarbete mellan de fyra norrlandslänen för en gemensam plattform för biljettering har också påverkat budgetavvikelsen. Under året ersattes den gamla personuppgiftslagen med den nya Dataskyddsförordningen²⁹ som från 25 maj 2018 gäller i hela EU och har till syfte att skapa en enhetlig och likvärdig nivå för skyddet av personuppgifter så att det fria flödet av uppgifter inom Europa inte hindras. Omställningskostnaden för GDPR om 0,3 mnkr var inte budgeterad då aktiviteten tillkommit senare än budgetbeslutet.

Jämfört med föregående år är totalt utfall 0,3 mnkr lägre, vilket motsvarar 0,4 procent lägre kostnader. Personalkostnader har ett lägre utfall med 01 mnkr jämfört med föregående år, beroende på en pensionsutbetalning som upphörde under året. Även för Externa kostnader är utfallet lägre än föregående år med 0,6 mnkr, vilket motsvarar 12 procent.

För Biljettmaskiner är kostnaderna 0,2 mnkr högre jämfört med föregående år, motsvarande 3 procent, främst till följd av fortsatt underhåll och reparation av biljettmaskiner. För IT och telefoni är kostnaderna däremot 0,2 mnkr lägre, vilket motsvarar 2,4 procent.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Personal	-28,6	-30,1	1,5	5,2%	-28,7	0,1	0,3%
Externt	-5,0	-4,0	-1,0	-20,0%	-5,6	0,6	12,0%
Biljettkontroll	-0,6	-0,6	0,0	0,0%	-0,5	-0,1	-16,7%
Hållbara Resor	-0,3	-0,3	0,0	0,0%	0,0	-0,3	-100,0%
Koll 2020	-0,6	-0,9	0,3	50,0%	0,0	-0,6	-100,0%
Förbundsdirektion	-0,8	-0,8	0,0	0,0%	-0,9	0,1	12,5%
Ekonomienheten	0,0	-0,7	0,7	0,0%	-0,4	0,4	0,0%

²⁹ GDPR, The General Data Protection Regulation

Utvecklingsenheten	-0,1	-0,2	0,1	100,0%	-0,2	0,1	100,0%
Hållplatsarbete	-0,1	-0,1	0,0	0,0%	-0,1	0,0	0,0%
Marknad	-0,4	-0,9	0,5	125,0%	-0,7	0,3	75,0%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-5,9	-5,1	-0,8	-13,6%	-5,7	-0,2	-3,4%
IT och telefoni	-8,5	-8,0	-0,5	-5,9%	-8,3	-0,2	-2,4%
Summa	-50,9	-51,7	0,8	1,6%	-51,1	0,2	0,4%

Sammanställning medlemsbidrag

Utfallet för medlemsbidraget är 386,1 mnkr och budget är 438,6 mnkr. De medlemmarna med störst avvikelse är Härnösands kommun och Sundsvalls kommun. Främsta orsaken till avvikelsen är att införandet av subventionerade produkter inte var budgeterad. Det medför att medlemmarna får ett lägre medlemsbidrag. Den största procentuella avvikelsen har Härnösands kommun med en avvikelse om 71 procent, vilken motsvarar 20,5 mnkr. Kommunen har flera subventionerade produkter. Sundsvall kommun införde ett subventionerat barnkort vid halvårsskiftet och har sedan tidigare ett subventionerat kommunkort för seniorer. Det subventionerade seniorkortet fanns med i budget men det har sålts betydligt fler seniorkort än vad som budgeterats och avvikelsen uppgår till 14,5 mnkr.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall 2018	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Avvikelse 2018-2017 (%)
Region Västernorrland	214,0	220,6	-6,6	-3%	200,5	14,2	7%
Ånge kommun	10,6	10,5	-0,1	1%	10,5	-0,3	-3%
Sundsvalls kommun	56,7	80,3	-23,6	-29%	66,6	-9,9	-15%
Timrå kommun	17,3	19,0	-1,7	-9%	18,0	-0,6	-4%
Härnösands kommun	8,4	28,9	-20,5	-71%	28,6	-20,3	-71%
Kramfors kommun	26,6	26,2	0,4	2%	24,9	1,6	7%
Sollefteå kommun	16,6	17,1	-0,4	-3%	18,5	-2,0	-11%
Örnsköldsviks kommun	35,8	36,0	-0,3	-1%	28,6	7,2	25%
Summa	386,1	438,6	-52,6	-12%	396,1	-10,1	-3%

Prognosavvikelse

Ett sätt att analysera risk och kontroll är att mäta prognossäkerheten. Tillförlitliga prognoser skapar förutsättningar för kommunalförbundet att fatta rätt beslut och genomföra nödvändiga korrigeringar. Prognossäkerheten är även en viktig del inför arbetet med budget kommande år. Vid tertialuppföljning per april görs årets första helårsprognos och vid tertialuppföljning per augusti görs kommunalförbundets andra helårsprognos.

Verksamhetens nettokostnader prognostiserades med 529,3 mnkr i april och prognosen ökade med 0,4 mnkr i augusti och uppgick till 529,7 mnkr. Prognosavvikelsen motsvarar 0,4 procent för april och den förbättrades något för augusti där avvikelsen motsvarar 0,3 procent.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Verksamhetens intäkter	142,6	135,7	6,9	5%	140,5	2,1	2%	129,3
Verksamhetens kostnader	-670,8	-661,3	-9,5	1%	-665,6	-5,2	1%	-650,6
Jämförelsestörande poster	0,9	0,0	0,9	100%	0,0	0,9	100%	0,0
Avskrivningar	-4,1	-4,1	0,0	0%	-4,2	0,1	1%	-4,6
Verksamhetens nettokostnad	-531,4	-529,7	-1,7	0,3%	-529,3	-2,1	0,4%	-525,9
Kommunala biljettsubventioner	143,6	119,8	23,8	17%	94,1	49,5	34%	87,3
Medlemsbidrag	386,1	409,9	-23,8	-6%	435,2	-49,1	-13%	438,6
Finansiella intäkter	1,7	0,0	1,7	100%	0,0	1,7	100%	0,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0
Jämförelsestörande finansiella poster	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0

Exkluderas jämförelsestörande poster och avskrivningar i verksamhetens nettokostnader är prognosavvikelsen i april 3,0 mnkr, motsvarande 0,6 procent. Vid uppföljningen i augusti är prognosavvikelsen 2,6 mnkr vilket är 0,4 mnkr närmare utfallet och en knapp procentuell avvikelse om 0,5 procent.

Belopp, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Verksamhetens nettokostnader exkl. jämförelsestörande poster	532,3	529,7	2,6	0,5%	529,3	3,0	0,6%	525,9

Verksamhetens intäkter

Vid årets första uppföljning prognostiserades verksamhetens intäkter till 140,5 mnkr med en avvikelse på 2,1 mnkr jämfört med utfallet. Vid årets andra uppföljning prognostiserades intäkterna till 135,7 mnkr och avvikelsen är 7 mnkr i jämförelse med utfallet.

Prognosen per augusti för biljettintäkter är 1,4 mnkr lägre än vid året första prognos per april. Vid den första prognosen hade inte införandet av de subventionerade kommunkorten i Härnösand, Timrå och Sundsvall genomförts. Effekten av kommunkorten är minskade biljettintäkter vilket också visar sig vid årets andra prognos. Utfallet för biljettintäkter blev något högre än prognosen per augusti, 0,5 mnkr.

I april prognostiserades skolkortsintäkterna 2,4 mnkr högre än vid prognosen per augusti. Införandet av de subventionerande barnkorten i Härnösand och Timrå under sommaren resulterade i minskade skolkortsintäkter vilket även prognosen per augusti visar. Utfallet blev 1,5 mnkr högre än prognosen per augusti.

Prognosavvikelsen för bidraget gällande sommarlovskortet är vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per april 3,7 mnkr. I augusti sker en prognosförbättring med 0,7 mnkr vilket resulterar i en något lägre avvikelse som uppgår till 3 mnkr jämfört med årets utfall. Avvikelsen beror på

osäkerhet kring vilka kostnader som kunde täckas av bidraget samt svårigheter kring bedömningen av vilket intäktsbortfall sommarlovskortet skulle generera.

Intäkter från Bussgods prognostiserades till 0,7 mnkr, vilket är 0,4 mnkr lägre än utfallet både vid prognosen per april och vid prognosen per augusti. Det beror på en för hög avräkning under 2016-2018 vilken har reglerats i slutet av 2018 och uppgår till 0,4 mnkr.

Sammanställning, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Biljettintäkter	105,9	105,4	0,5	0%	106,8	-0,9	-1%	100,1
Skolkortsintäkter	19,8	18,3	1,5	8%	20,7	-0,9	-5%	22,8
Resplusintäkter	2,8	2,7	0,2	6%	2,6	0,2	7%	2,5
Bussgodsintäkter	0,3	0,7	-0,4	-122%	0,7	-0,4	-119%	0,9
Bidrag, samverkande system	3,5	3,3	0,2	6%	3,6	-0,1	-3%	3,0
Bidrag, sommarlovskortet	3,7	0,8	3,0	80%	0,0	3,7	100%	0,0
EU-bidrag	2,3	1,4	0,9	41%	3,3	-1,0	-42%	3,3
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,3	0,4	-0,1	-20%	0,3	0,0	-17%	0,3
Reklam på buss	0,8	0,7	0,0	5%	0,7	0,0	5%	0,7
Kundservice och anropsstyrtrafik	1,4	1,4	0,0	2%	1,3	0,1	7%	1,2
Färdtjänsthandläggning	0,5	0,5	0,0	-2%	0,3	0,2	37%	0,4
Färdtjänstsamordning	0,2	0,0	0,2	100%	0,0	0,2	100%	0,2
Persontransporter	0,6	0,0	0,6	100%	0,0	0,6	100%	0,0
Utdebiterad tid	0,2	0,0	0,2	100%	0,0	0,2	100%	0,0
Intäkter taxametertömning	0,1	0,1	0,0	13%	0,1	0,0	13%	0,1
Övriga intäkter	0,1	0,2	0,0	-21%	0,1	0,0	34%	0,1
Verksamhetens nettokostnad	142,6	135,7	7,0	5%	140,5	2,1	2%	135,4

Verksamhetens kostnader

Trafikkostnader för linjelagd busstrafik

Den totala trafik kostnaden för linjelagd busstrafik uppgår till 450,9 mnkr i jämförelse med prognos april 443,7 mnkr samt augusti 442,1 mnkr. Utvecklingen under året visar dels ett ökat resande, vilket påverkar de trafikavtal som har resandeincitament och dels har gapet mellan utfall indexkorgar och budgeterad index minskat.

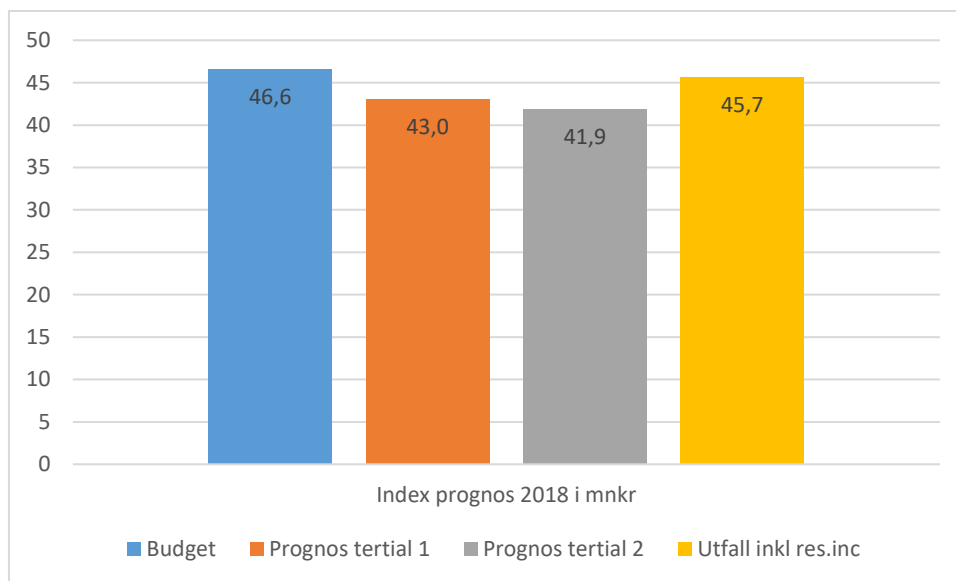
Utfallet för provisioner uppgår till 1,9 mnkr, vilket var samma prognos som i april. Prognosen i augusti var neddragen till 1,8 mnkr, till följd av en vikande försäljningsutveckling under sommaren. Sannolikt har sommarlovskortet för barn och ungdomar bidragit till det, då målgruppen tidigare löst färdbevis under sommarperioden, då inte skolkort gäller. Försäljningsnivån hos Din Turs ombud, har ändå legat stabilt på samma nivå under året.

Fler resenärer betalar idag med kort via hemsidan och swish, vilket genererar högre transaktionskostnader än tidigare. Vid prognosen i april lades nivån på 2,8 mnkr för året. Utfallet uppgår till 2,7 mnkr, vilket är 0,1 mnkr lägre än prognoserna för april och augusti.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Tätortstrafik	-190,2	-184,5	-5,7	-3,0%	-185,0	-5,2	-2,7%	-184,5
Landsbygdstrafik	-256,1	-252,9	-3,2	-1,2%	-254,3	-1,8	-0,7%	-254,4
Försäljningsprovision	-1,9	-1,8	-0,1	-5,3%	-1,9	0,0	0,0%	-1,8
Bankkostnader m m	-2,7	-2,8	0,1	3,7%	-2,8	0,1	3,7%	-2,5
Summa	-450,9	-442,1	-8,9	-2,0%	-443,7	-6,9	-1,6%	-443,2

Indexutveckling

Under sista tertialet steg framförallt indexvärdet för drivmedel, både inom HVO samt PPI diesel mer än bedömningen som gjordes vid årsprognosen i augusti.



Tätortstrafik

För tätortstrafiken prognostiserades den totala kostnaden till 185 mnkr i april och 184,5 mnkr i augusti. Utfallet uppgår till 190,2 mnkr, vilket är 5,2 mnkr högre kostnader än vid prognosen i april och 5,7 mnkr högre än prognosen i augusti.

Utfallet för trafik kostnaden är 2,2 mnkr högre än prognosen i augusti. Den lägre kostnad som prognostiserades i april och augusti beror bland annat på att kostnaderna för Sundsvalls tätort respektive Örnsköldsvik tätort blev högre än den bedömning som gjordes.

För resandeincitamenten visar prognoserna både i april och i augusti att resandeutveckling under året blev högre än beräknat. Prognosen för april räknades upp med 2,7 mnkr och prognosen i augusti med ytterligare 1,6 mnkr. En orsak till resandeökningen är det subventionerade barnkortet i Sundsvall som infördes under sommaren. Vid prognosen i augusti prognostiserades ett högre antal resande men inte tillräckligt.

Kostnadsslag, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Trafikkostnad	-159,4	-157,2	-2,2	1%	-157,6	-1,8	1%	-156,4
Resandeincitament	-10,2	-8,2	-2,0	20%	-7,1	-3,1	30%	-5,6
Index	-18,2	-16,5	-1,7	9%	-17,6	-0,6	3%	-19,7
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-18%	-0,1	0,0	0%	-0,1
Förstärkningstrafik	-0,8	-1,0	0,2	-20%	-1,1	0,3	-32%	-1,2
Avskrivning	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,5	0,0	0%	-1,5
Summa	-190,2	-184,5	-5,7	3%	-185,0	-5,2	3%	-184,5

Landsbygdstrafik

Utfallet för landsbygdstrafiken uppgår 256,1 mnkr och kan jämföras med prognosen för april om 254,3 mnkr respektive prognosen för augusti om 252,9 mnkr.

Trafikkostnaden visar 2,6 mnkr lägre kostnad än prognosen i april. Vid en jämförelse med prognosen i augusti blev utfallet 0,7 mnkr i lägre kostnad.

Utfallet för resandeincitament blev 2,0 mnkr högre än prognos april respektive 1,6 mnkr högre än prognos augusti. Effekten av tillkommande subventionerad produkt under andra halvåret i Sundsvall samt Timrå gav en högre tillströmning av resande än vad prognosen baserades på för trafikområde Timrå-Njurunda samt Sundsvall-Matfors. Även för linje 201 visar resandeutvecklingen en ökning av antalet resenärer. En svårighet har varit att prognostisera resandeutvecklingen till följd av effekten av de subventionerade produkterna.

Indexutvecklingen av indexkorgarna under andra halvåret, har överstigit den prognostiserade utvecklingen. Förstärkningstrafiken prognostiserades i april att kvarstå på 2,7 mnkr. Effekten av resandeutvecklingen för hösten i trafikområde Sundsvall landsbygd, Timrå-Njurunda samt linje 201 ledde till ett ökat behov av förstärkning och prognosen justerades i augusti till 3,1 mnkr för året. Behovet var dock större och utfallet är 0,1 mnkr högre kostnad än prognosen i augusti.

Kostnadslag, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Trafikkostnad	-218,7	-219,4	0,7	0,3%	-221,3	2,6	1,2%	-221,7
Resandeincitament	-4,0	-2,4	-1,6	-39,7%	-2	-2,0	-49,7%	-0,5
Index	-27,6	-25,4	-2,2	-8,0%	-25,7	-1,9	-6,9%	-26,9
Miljöincitament	-1,1	-1,1	0,0	0,0%	-1,2	0,1	9,1%	-1,2
Förstärkningstrafik	-3,2	-3,1	-0,1	-3,1%	-2,7	-0,5	-15,6%	-2,6
Avskrivning	-1,5	-1,5	0,0	0,0%	-1,4	-0,1	-6,7%	-1,5
Summa	-256,1	-252,9	-3,2	-1,2%	-254,3	-1,8	-0,7%	-254,4

Kompletteringstrafik

Prognosavvikelsen för kompletteringstrafik uppgick till 0,3 mnkr i april och 0,1 mnkr i augusti. För Sollefteå prognostiserades både i april och i augusti 0,1 mnkr högre kostnader för anropsstyrd trafik än utfallet.

Även för Örnsköldsviks kommun prognostiserades högre kostnader om 0,1 mnkr i april men i prognosen i augusti minskades kostnaderna och prognosen är i paritet med utfallet.

För Härnösands kommun prognostiserades ökade kostnader med 0,1 mnkr men vid årets slut hade inte kostnader ökat i den omfattning som prognostiserats.

Kostnadslag, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Komplettering, anropsstyrd taxi	-1,3	-1,4	-0,1	-9%	-1,6	0,3	-22%	-1,8
Komplettering, linjelagd taxi	-0,7	-0,7	0,0	0%	-0,7	0,0	0%	-0,6
Summa	-2,0	-2,1	0,1	-7%	-2,3	0,3	-16%	-2,4

Särskild persontrafik

I den första tertialrapporten per april prognostiserade kostnaderna för särskild persontrafik till 107,0 mnkr och i jämförelse med utfallet är prognosavvikelsen två procent. Prognosavvikelsen är vid en jämförelse mellan utfallet och den senaste årsprognosen i augusti 0,7 mnkr, vilken motsvarar en avvikelse om en procent.

För sjukreskostnaderna är prognosavvikelsen 1,6 mnkr vid uppföljningen per april och 0,7 mnkr vid uppföljningen per augusti, vilken motsvarar två respektive en procent. I den första prognosen i april

var bedömningen att antalet resande skulle vara i nivå med föregående år. Per augusti baserades prognosen på en resandeutveckling med ett ökat antal resande och att det nya trafikavtalet i Sollefteå från och med 1 augusti är ett dyrare avtal.

Utfallet för Härnösands kommun ligger på samma nivå som prognosen per augusti. Bedömningen för prognosen i april med en avvikelse på 0,9 mnkr baserades på att resandet skulle fortsätta att ha samma tendens att öka i antal. Skolresorna som stod för en stor del av resandeökningen stagnerade under senare delen av året.

I Ånge kommun är prognosavvikelse 0,1 mnkr för de två uppföljningarna i april och i augusti. Bedömningen gjordes utifrån föregående års minskning av resor samt med samma tendens under året.

För Timrå kommun är de prognostiserande kostnaderna 0,1 mnkr högre än utfallet. Bedömningen har baserats på att resandeutvecklingen skulle öka i en högre omfattning.

Prognosavvikelsen för Kramfors kommun var per april 1,2 mnkr och per augusti 0,2 mnkr. Bedömningen av kostnaderna i april där prognosen var 9,1 mnkr jämfört med utfallet om 10,3 mnkr gjordes utifrån att skolresorna skulle fortsätta att minska i antal. Skolresorna kan fluktuera terminsvis och en annan prognos gjordes i augusti.

Utfallet för Örnsköldsviks kommun uppgår till 11,7 mnkr och vid den första prognosen i april bedömdes kostnaderna till 11,1 mnkr med en prognosavvikelse om 0,6 mnkr motsvarande fem procent. Prognosen baserades på en resandeminskning med Örngruppens resor vilken förändrades under året. Vid uppföljningen i augusti var resandeutvecklingen inkluderad och kostnaderna prognostiserades till 11,6 mnkr.

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 för årets fem sista månader

Kostnadslag, mnkr	Utfall 2018	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognosavvikelse aug (%)	Årsprognos april	Prognosavvikelse april	Prognosavvikelse apr (%)	Budget 2018
Region Västernorrland	-71,6	-70,9	-0,7	1%	-70,0	-1,6	2%	-70,0
Ånge kommun	-3,0	-3,1	0,1	-4%	-3,1	0,1	-3%	-3,5
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0,0	12%	0,0	0,0	12%	-0,1
Timrå kommun	-4,4	-4,5	0,1	-3%	-4,5	0,1	-2%	-4,1
Härnösands kommun	-5,1	-5,1	0,0	0%	-6,0	0,6	-18%	-4,1
Kramfors kommun	-10,3	-10,1	-0,2	2%	-9,1	-1,2	12%	-10,7
Sollefteå kommun	-3,4	-3,3	0,0	0%	-3,3	-0,1	3%	-3,2
Örnsköldsviks kommun	-11,7	-11,6	-0,1	1%	-11,1	-0,6	5%	-11,2
Summa	-109,4	-108,7	-0,7	1%	-107,0	-2,4	2%	-106,9

Administrativa nettokostnader

Prognosavvikelsen för förvaltningskostnader vid en jämförelse mellan årets utfall och prognosen per april är 2,3 mnkr vilket motsvarar 4,5 procent av kostnaderna. För prognosen per augusti är avvikelsen 0,9 mnkr motsvarar knappt 1,6 procent.

Personal visar en lägre prognos i augusti med 0,7 mnkr i jämförelse med utfallet. Det är till följd av att årets lönerrevision gav ett lägre utfall än prognosen per april, samt att en kontrollertjänst tillsattes först i december. Ytterligare en orsak är en förändring av två tillsvidarejänster som tillsattes från

vikariepoolen på Din Tur Kundcenter, effekten ger lägre arbetsgivaravgifter. Utfallet av intäkter är också högre än prognos då rörlig del gett högre intäkt.

Utfallet för externa kostnader uppgår till 5,0 mnkr, vilket är 0,6 mnkr högre än vid prognosen per april och 0,2 högre än prognosen per augusti. Avvikelsen beror främst på högre kostnader än vad som prognostiserades för konsultarvoden för juridiska tjänster samt arvode för revision. Ytterligare orsaker som inte var med i prognosen är justering av kontorslandskapet på Din tur Kundcenter med fler arbetsplatser och ljudabsorbeter. Kostnader för ersättning med anledning av trafikstörning för linje 331 uppstod under sommaren. Fortsatt arbete med genomlysning av kostnader och översyn av avtal har bidragit till att motverka kostnadsutvecklingen. En kostnad för ej redovisad försäljning med 0,2 mnkr har reserverats då ett försäljningsställe inlett konkurs i december 2018, vilken även påverkar prognosavvikelsen jämfört med augusti.

Projektet Hållbara Resor har avslutats under året och utföll i paritet med prognosen per april. Avvikelsen mot prognosen per augusti beror på sent inkomna fakturor under sista tertiet. För projektet Koll 2020 är kostnaderna 0,3 mnkr lägre än prognosen per april. Däremot var prognosen per augusti för hårt neddragen med 0,3 mnkr.

Kostnader för införande av elektronisk fakturahantering för kund- och leverantörsfakturor har prognostiserats till 0,7 mnkr vid uppföljningen i april och till mnkr vid uppföljning i augusti men aktiviteten har på grund av resursbrist inte genomförts och några kostnader har därför inte uppkommit.

Åtgärder att minska kostnaderna för tidtabellsarbete och översyn av avtal, abonnemang och effektivitetsåtgärder med anledning av årsprognosen efter tertialrapporten per april har gett viss effekt. Inom marknad har dels neddragning med 0,1 mnkr av marknadsföringsprojekt skett samt att aktiviteter senarelagts till 2019.

För Biljettmaskiner prognostiserades i april för en utökad servicekostnad för optiska läsare samt för GPRS med en konstaterad högre abonnemangskostnad än budgeterat. Vid prognosen i augusti flyttades servicekostnaden för optiska läsare till projektet Koll 2020. Under sista tertiet har omdisponering av kostnader lyfts från IT och telefon till Biljettmaskiner för en mer sammanhållen kostnadsbild.

I prognosen för april konstaterades att kostnadsökningar för uppgradering av systemstöd var högre än befarat. Prognosen anpassades för att möta kostnadsökningen med omdisponeringar och besparingar. I prognosen vid uppföljningen i augusti konstaterades att kostnader för utveckling av systemstöd behövde justeras ytterligare samtidigt som serverkostnaden kvarstod. Därför utfördes en grundlig genomgång och omdisponering av kostnader.

Nettokostnader, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Personal	-28,6	-29,3	0,7	-2%	-30,2	1,6	-6%	-30,1
Externa kostnader	-5,0	-4,8	-0,2	4%	-4,3	-0,7	14%	-4,0
Biljettkontroll	-0,6	-0,6	0,0	0%	-0,6	0,0	0%	-0,6
Hållbara Resor	-0,3	-0,1	-0,2	67%	-0,3	0,0	0%	-0,3
Koll 2020	-0,6	-0,3	-0,3	50%	-0,9	0,3	-50%	-0,9
Förbundsdirektion	-0,8	-0,8	0,0	0%	-0,8	0,0	0%	-0,8
Ekonomienheten	0,0	-0,5	0,5	0%	-0,7	0,7	0%	-0,7
Utvecklingsenheten	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,2	0,1	-100%	-0,2
Hållplatsarbete	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1	0,0	0%	-0,1
Marknad	-0,4	-0,9	0,5	-125%	-0,9	0,5	-125%	-0,9
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-5,9	-5,4	-0,5	9%	-6,2	0,3	-5%	-5,1
IT och telefoni	-8,5	-8,9	0,4	-5%	-8,0	-0,5	6%	-8,0
Summa	-50,9	-51,7	0,9	-2%	-53,2	2,3	-4%	-51,7

Sammanställning medlemsbidrag

Sammantaget för medlemsbidraget var prognosavvikelsen 13 procent för första prognosen i april och sex procent för andra prognosen per augusti.

Störst fluktuation mellan årets prognoser och utfallet har Härnösands kommun och Sundsvalls kommun. För dessa medlemmar infördes de subventionerade produkterna efter första uppföljningen i april och vid uppföljningen i augusti hade subventionerade korten endast sålts under tre månader. Därav svårigheten att prognostisera de kommunala biljettsubventionerna och vad effekterna av dessa skulle bli.

Medlemmar, mnkr	Utfall 2018	Års-prognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)	Års-prognos april	Prognos-avvikelse april	Prognos-avvikelse apr (%)	Budget 2018
Region Västernorrland	214,0	219,4	-5,4	-3%	219,4	-5,4	-3%	220,6
Ånge kommun	10,6	10,3	0,4	3%	10,2	0,4	4%	10,5
Sundsvalls kommun	56,7	68,6	-11,9	-21%	76,8	-20,1	-36%	80,3
Timrå kommun	17,3	18,2	-0,8	-5%	20,3	-3,0	-17%	19,0
Härnösands kommun	8,4	12,2	-3,8	-45%	30,5	-22,1	-264%	28,9
Kramfors kommun	26,6	26,2	0,4	1%	24,8	1,8	7%	26,2
Sollefteå kommun	16,6	17,0	-0,4	-2%	17,3	-0,6	-4%	17,1
Örnsköldsviks kommun	35,8	38,0	-2,3	-6%	35,9	-0,1	0%	36,0
Summa	386,1	409,9	-23,8	-6%	435,2	-49,1	-13%	438,6

Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Under året har förändringar skett inom koncernen och numera äger kommunalförbundet 100 procent av Bussgods mot tidigare 47,1 procent. Interna mellanhavanden har eliminerats. Koncernen redovisar under 2018 en vinst om 0,2 mnkr. Det är en förbättring jämfört med föregående år då koncernen redovisade en förlust om 0,6 mnkr. Resultatet för Bussgods har resultatet förbättrats med 0,9 mnkr mellan åren.

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.

Kommunalförbundet har tillsammans med övriga ägare fattat beslut om att fusionera de tre nordliga bussgodsbolagen i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland. 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. Fusionsprocessen har pågått under åren men avbröts då den nya ledningen i Norrbotten initierade en översyn av bussgodsbolaget baserad på en negativ resultatutveckling. I avvaktan på denna utredning tas inga ytterligare steg mot fusion.

Bussgods i Västernorrland AB redovisar en vinst om 0,2 mnkr. Föregående år redovisades en förlust om 0,7 mnkr. Antalet frakter har ökat under året. Omstrukturering av Bussgods Sverige har inneburit högre avräkningskostnader för transporter av gods nationellt. Totalt har det inneburit att kostnaderna har ökat med 0,8 mnkr i jämförelse med föregående år.

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 ska i enlighet med ägarnas uppdrag bedriva regional persontrafik med tåg. Kommunalförbundets andel av finansieringen är 34 procent och baseras dels på kilometerproduktion i länet och antal personkilometer i länet.

Under året har Norrtåg trafikerat sex sträckor med 84 avgångar dagligen, måndag till fredag, eller cirka 2 100 avgångar per månad plus helgtrafik i en lägre omfattning.

Trafikkostnaden för Norrtåg AB uppgår till 178,6 kr, eller 19,7 mnkr lägre jämfört med budget. En trafik med många inställda turer medför lägre kostnader i form av minskade banavgifter samt att minskat tungt underhåll medför lägre kostnader. De större avvikelserna är kopplade till lägre banavgifter och återbetalning av elindex. Underhållskostnader och utebliven kostnad för ersättningsfordon samt minskade kostnad för bussersättningar uppgår till en avvikelse m 1,4 mnkr. Kostnaderna för bolagets administration är 0,9 mnkr lägre än budget beroende på lägre bemanning.

En lägre trafikkostnad medför lägre finansiering för regionen vilket medför att skulden till ägarna ökar per 2018-12-31 med 10 mnkr och uppgår till 54 4 mnkr. För kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland betyder det ett utfall för driftsbidraget på 41,7 mnkr jämfört med budgeterat driftsbidrag på 46,4 mnkr. Ackumulerat över åren har kommunalförbundet en fordran på Norrtåg AB som uppgår till 21,4 mnkr.

Län	Skuld 2018-01-01	Driftsbidrag enl 2018 års bokslut	Inbetalt 2018	Reglerats under året	Avräknings- skuld
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-16 732	41 736	-46 427		-21 422
Region Jämtland Härjedalen	-4 560	21 318	-23 636	3 670	-3 208
Länstrafiken i Västerbotten AB	-14 505	36 116	-40 043		-18 433
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-8 785	21 594	-24 110		-11 301
Summa	-44 582	120 764	-126 028		-54 364

Tabell: Avräknings-skuld Norrtåg AB

Samtrans AB

Samtrans AB är ett helägt dotterbolag som sköter administrativa uppdrag åt ett fåtal trafikföretag. Under 2016 inleddes processen att likvidera bolaget, vilken beräknas slutföras våren 2019. Processen har dragit ut på tiden då bolaget haft gamla fodringar som kommunalförbundet önskat reglera innan likvidation. Samtrans AB redovisar en förlust om 9 456 kr, vilket kan jämföras med föregående år då bolaget redovisade en vinst om 33 861kr.

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. Västernorrlands läns Trafik AB redovisar ett nollresultat, vilket kan jämföras med föregående år då bolaget också redovisade ett nollresultat.

Koncernens mellanhavanden

Kommunalförbundets och bolagens mellanhavanden har ökat mellan åren 2015 till 2017 där den främsta orsaken är ett nytt avtal i tågtrafiken från och med augusti 2016. Mellan åren 2017 och 2018 har mellanhavanden minskat. Kommunalförbundets och Bussgods mellanhavanden avseende försäljning har minskat med 0,5 mnkr mellan åren. Tidigare köpte Samtrans tjänst av kommunalförbundet men bolaget är nu under likvidation och köper inte tjänsten längre.

Försäljning (mnkr)	Köpare 2018	Säljare 2018	Köpare 2017	Säljare 2017	Köpare 2016	Säljare 2016	Köpare 2015	Säljare 2015
Kommunalförbundet	7,4	0,3	8,9	0,8	6,0	1,5	6,4	1,7
Norrtåg AB		7,4		8,9		6,0		6,4
Bussgods AB	0,3		0,8		1,4		1,6	
Samtrans AB					0,1		0,1	

Västernorrlands läns trafik AB

Driftsbidrag (mnkr)	Givare 2018	Mottagare 2018	Givare 2017	Mottagare 2017	Givare 2016	Mottagare 2016	Givare 2015	Mottagare 2015
Kommunalförbundet	41,7		36,6		33,8		25,2	
Norrtåg AB		41,7		36,6		33,8		25,2
Bussgods AB								
Samtrans AB								

Västernorrlands läns trafik AB

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.

Myndigheten kommer inte att uppnå god ekonomisk hushållning 2018. Främsta orsaken är att målet om resurseffektiv kollektivtrafik inte uppfylls.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2018	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Resandet med kollektivtrafik i länet ökar. Marknadsandelen når målvärdet för året. Arbete återstår inom områdena trygghet, tidhållning och resenärsinformation.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	All linjelagd busstrafik körs med biodrivmedel.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Ett omfattande arbete återstår för att uppnå en resurseffektiv kollektivtrafik. Andelen samordnade färdtjänst- och sjukresor minskar. Självfinansieringsgraden i den linjelagda busstrafiken sjunker.	Nej, målet uppfylls inte

Av övriga sju verksamhetsmål uppfylls tre under 2018.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Utfall 2018	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Målsättningarna med realtidsinformation har inte uppnåtts under året.	Nej, målet uppfylls inte
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Avgiftsfritt resande för barn och skolungdom med Sommarlovskort och av medlemmarna initierade produkter samt ökad användning av Din Tur app bidrar till social inkludering.	Ja, målet uppfylls
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Andelen bussar med välfungerande hållplatsutrop och skyltinformation är för få. Under året har en ny inriktning fastställts för att lösa de tekniska hinder som fördröjt ett införande.	Nej, målet uppfylls inte
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Resandet i prioriterade stråk ökar och insatser pågår för att ytterligare främja resandet.	Ja, målet uppfylls
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Nytt samverkansavtal med X-trafik främjar resande över länsgräns. Utvecklingen av Din Tur app och anskaffandet av optiska läsare är viktiga satsningar för att öka antalet resmöjligheter.	Ja, målet uppfylls
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Medarbetarenkäten visar att målvärdena för indikatorerna inte uppnås. Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten har dock ökat med 12 procent från 2017.	Nej, målet uppfylls inte
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Medarbetarindex och sjuktal når inte målvärdena för 2018.	Nej, målet uppfylls inte

Budgetföljsamheten är god. Nettokostnaderna uppgår till 531,4 mnkr jämfört med budgeterade nettokostnader om 525,9 mnkr. Avvikelsen är 5,5 mnkr högre kostnader än budget, vilket motsvarar en procent. Nettokostnaderna prognostiserades till 529,3 mnkr vid uppföljningen i april och till 529,7 mnkr vid uppföljningen i augusti. Prognosavvikelsen motsvarar 0,4 procent för april och 0,3 procent för augusti. Prognossäkerheten har varit hög under året.

Resandet ökar med den linjelagda kollektivtrafiken med tåg och buss i länet är 2 procent. Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är 1 procent ökat resande i snitt per år fram till 2030. Att resandet ökar är ett viktigt mått för att uppnå god ekonomisk hushållning.

För att öka andelen nöjda resenärer behöver vi förstärka arbetet som påverkar resenärernas upplevelse av trygghet, tidhållning samt information om förändringar och oförutsedda händelser.

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.

Utfallet av upphandlingarna av särskild persontrafik och linjelagd persontrafik kommer att ha stor betydelse för möjligheterna att uppnå en god ekonomisk hushållning för kommande avtalsperiod.

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2018	2017	2018	2017
Verksamhetens intäkter	1	142,6	139,7	228,3	186,3
Verksamhetens kostnader	2	-670,8	-629,5	-755,9	-676,0
Jämförelsestörande poster	3	0,9	8,1	0,9	8,1
Avskrivningar	6	-4,1	-4,0	-4,7	-4,4
Verksamhetens nettokostnader		-531,4	-485,3	-527,6	-486,0
Kommunala biljettsubventioner	4	143,6	89,2	143,6	89,2
Medlemsbidrag	5	386,1	396,1	386,1	396,1
Finansiella intäkter		1,7	0,0	2,0	0,1
Finansiella kostnader		0,0	0,0	-0,1	-0,1
Jämförelsestörande finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat före extraordinära poster		0,0	0,0	0,2	-0,6
Extraordinära intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	0,2	-0,6

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Årets resultat		0,0	0,0	0,0	0,0
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	6	4,1	4,0	4,6	4,3
Ökning av avsättningar		0,0	0,0	0,0	0,0
Betald skatt		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		4,1	4,0	4,6	4,3
Minskning av avsättningar		0,0	0,0	-0,7	0,1
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		-49,0	11,1	-90,0	54,6
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga skulder		59,0	-21,2	105,2	-44,6
Kassaflöden från den löpande verksamheten		14,2	-6,1	19,2	14,4
Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar		0,0	-1,7	0,0	-1,7
Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar		-2,7	-1,2	-2,7	-3,9
Försäljning av inventarier		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-2,7	-3,0	-2,7	-5,7
Amortering		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets kassaflöde		11,5	-9,1	16,5	8,7
Likvida medel vid periodens början		132,4	141,5	255,1	246,4
Likvida medel vid periodens slut		143,9	132,4	271,6	255,1

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar		0,5	0,6	0,5	0,6
Materiella anläggningstillgångar					
Mark, byggnader och tekniska anläggningar		0,0	0,0	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	6	3,7	5,0	6,0	7,4
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	7	21,5	21,5	0,0	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0	0,0	1,1	1,1
Summa finansiella anläggningstillgångar		21,5	21,5	1,1	1,1
Summa anläggningstillgångar		25,7	27,1	7,5	9,2
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar	8	15	0,0	15,0	1,6
Kortfristiga fordringar	9	121,5	72,5	118,4	64,9
Kassa och bank		128,9	132,4	164,2	166,0
Summa omsättningstillgångar		265,4	204,9	297,7	232,5
SUMMA TILLGÅNGAR		291,1	232,1	305,3	241,7
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER					
Eget kapital					
Eget kapital		0,0	0,0	0,0	0,1
Reservfond		0,0	0,0	0,0	0,1
Balanserat resultat		1,3	1,3	0,4	2,8
Årets resultat		0,0	0,0	0,2	-0,6
Summa eget kapital		1,3	1,3	0,6	2,2
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	4,4	4,6
Summa avsättningar		0,0	0,0	4,4	4,6
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga skulder	9	289,8	230,7	300,2	234,9
Summa skulder		289,8	232,1	300,2	234,9
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		291,1	232,1	305,3	241,7

Noter

Belopp i mnkr	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
	2018	2017	2017	2016
Not 1 Verksamhetens intäkter	142,6	139,7	228,3	186,3
Biljettintäkter	105,9	105,9	105,9	105,9
Skolkortsintäkter	19,8	24,3	19,8	24,3
Resplusintäkter	2,8	2,6	2,8	2,6
Fraktintäkter	0,3	0,8	20,1	19,1
Bidrag Trafikverket	3,7	0,0	19,2	17,9
Bidrag samverkande system	3,5	3,0	3,5	3,0
EU-bidrag	2,3	0,6	2,3	3,6
Tåghyror	0	0	22,9	-
Ersättning resande med RKTM färdbevis	0	0	4,3	-
Driftsbidrag	0	0	19,8	-
Övriga intäkter	4,3	2,5	7,7	12,9
Not 2 Verksamhetens kostnader	-670,8	-629,0	-755,9	-676,0
Trafikkostnader	-614,2	-576,6	-685,2	-600,0
Personalkostnader inkl direktionen	-34,1	-31,7	-42,8	-40,1
IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-10,1	-9,6	-10,1	-8,9
Lokalkostnader	-1,9	-1,9	-2,2	-1,9
Konsultkostnader	-1,5	-1,3	-1,5	-1,3
Övriga kostnader	-9,0	-7,9	-14,1	-23,8
Not 3 Jämförelsestörande poster	0,9	8,1	0,9	8,1
Reglering av värde för produkten Best Price	0,0	5,6	0,0	5,6
Engångsintäkter Norrlandsfördelningen	0,0	3,3	0,0	3,3
Upphandlingsskadeavgift	0,0	-0,9	0,0	-0,9
Viten	0,9	0,1	0,9	0,1
Not 4 Kommunal biljettsubvention	143,6	89,2	143,6	89,2
Sundsvalls kommun	69,9	43,0	69,9	43,0
Örnsköldsviks kommun	46,2	46,2	46,2	46,2
Härnösands kommun	24,5	0,0	24,5	0,0
Timrå kommun	3,1	0,0	3,1	0,0
Not 5 Medlemsbidrag	386,1	396,1	386,1	396,1
Region Västernorrland	214,5	200,5	214,5	200,5
Sundsvalls kommun	56,7	66,6	56,7	66,6
Örnsköldsviks kommun	35,8	28,6	35,8	28,6
Härnösands kommun	8,4	28,6	8,4	28,6
Kramfors kommun	26,6	24,9	26,6	24,9
Sollefteå kommun	16,6	18,5	16,6	18,5

Timrå kommun	17,3	18,0	17,3	18,0
Ånge kommun	10,2	10,4	10,2	10,4

Not 6 Materiella anläggningstillgångar

Ingående anskaffningsvärden	48,4	47,2	57,2	51,4
Inköp	2,7	1,2	3,0	3,2
Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	-0,8	0,0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	51,1	48,4	59,4	54,5
Ingående avskrivningar	-42,8	-38,8	-46,1	-42,1
Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	0,8	0,0
Avskrivningar	-4,1	-4,0	-5,0	-4,4
Utgående ackumulerade avskrivningar	-46,9	-42,8	-50,3	-46,5
Utgående restvärde enligt plan	4,2	5,6	9,1	8,0

				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Not 7	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvotvärde, kr	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5	0,0	0,0
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15,0	15,0	0,0	0,0
	Bussgods i Västernorrland AB	3 000	629	1,9	1,9	0,0	0,0
	Samtrans AB	2 000	1 000	3,1	3,1	0,0	0,0
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0	0,0	0,0
	Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000	0,0	0,0	0,0	0,0
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0	0,0	0,0
	Summa			21,5	21,5	1,0	1,0
Not 8	Kortfristiga fordringar			121,5	72,5	118,4	64,9
	Kundfordringar			58,0	23,0	68,1	27,0
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			27,4	19,2	34,3	22,6
	Övriga kortfristiga fordringar			36,2	30,3	16,0	15,3
Not 9	Kortfristiga skulder			289,8	230,7	300,2	234,9
	Leverantörsskulder			66,4	68,0	77,6	73,5
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			31,5	16,4	52,5	32,8
	Övriga kortfristiga skulder			191,8	146,3	170,1	128,6

Redovisningsprinciper

Kommunalförbundets årsredovisning 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.

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
Biljetmaskiner	5
Datorer	3

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

Gränsdragning mellan kostnad och investering

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