

Datum

2019-10-25

Diariernr

19/00715

Tertialrapport augusti 2019

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 augusti 2019

Fastställd av förbundsdirektionen 2019-10-25

Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Vårt uppdrag	4
Beslutat i förbundsdirektionen.....	5
Årets första åtta månader	7
Förvaltningsberättelse.....	9
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	9
Medarbetare	10
God ekonomisk hushållning	11
Vision och mål.....	11
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	12
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	15
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	15
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	16
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	16
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	17
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	19
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	19
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	20
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	20
Ekonomisk analys.....	21
Periodens resultat.....	21
Prognos 2019	32
Sammanställd redovisning.....	41
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	43
Ekonomiska rapporter.....	44
Redovisningsprinciper	48
Ekonomisk ordlista	49

Ordförande har ordet

Årets första åtta månader har präglats av dialogmöten med medlemmar och andra aktörer med koppling till kollektivtrafikområdet. Under våren har ett rekryteringsarbete av en ny förbundsdirektör/förändringsledare genomförts och den 1 augusti började Charlotta Hellhoff sin anställning på Kollektivtrafikmyndigheten. Vid mötet i direktionen i juni var tanken att beslut skulle fattas rörande budget 2020. Vid tidpunkten för beslut i juni förelåg ett behov av neddragningar av trafik finansierad av regionen motsvarande 2,2 miljoner kronor. Budgetbeslutet sköts fram till septembermötet och direktionens ordförande fick i uppdrag att genomföra enskilda budgetdialoger med medlemmarnas politiska ledningar.

I början av augusti löste sig finansieringsfrågan och Region Västernorrland finansierar kostnaderna för tecknade trafikavtal. Budgetdialogerna genomfördes och slutade i konsensus kring förslag till budget 2020.

För att vi ska undvika att hamna i liknande läge nästa år då det är dags för budgetdialoger träffades överenskommelser vid budgetdialogerna om att direktionen skulle initiera en översyn av kostnadsfördelningsmodellen och tydliggöra vad som är en administrativ kostnad samt en översyn och omorganisation av kansliet i Kramfors i syfte att sänka de administrativa kostnaderna. Arbetet med de delar som omfattas av överenskommelserna påbörjas efter beslut i direktionen i september.

Arbetet med den nära förestående upphandlingen av särskild persontrafik är nu inne i sitt slutskede. I dagsläget är det sju medlemmar som har överlåtit till kommunalförbundet att genomföra upphandling. Förhandlingar pågår med Sundsvalls kommun som i dagsläget är den enda medlemmen som inte har givit myndigheten mandat att genomföra en gemensam upphandling med Sundsvall som en av parterna.

Vi går nu in i en intensiv höst med en rad förändringsarbeten som kommer att påbörjas. Det kommer att bli en spännande tid för oss alla som är delaktiga arbetet med omställningen av myndigheten. Omställningen är nödvändig för att möta de kommande årens behov av utveckling samt framtida kostnadsökningar. Det är en utmaning att möta kommande års avtalsenliga indexökningar av trafik kostnader då medlemmarna idag har det svårt att få sina ekonomier att gå ihop. Lösningen som vi kan se att medlemmarna tar till, är att inte medge full kompensation för indexökningarna och ett sådant förfarande riskerar att tränga undan trafik.

Efter genomförd omställning är ambitionen att vi står väl rustade att möta framtidens behov av en väl fungerande kostnadseffektiv kollektivtrafik av hög kvalitet.

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 styrdokumenterna *Förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*, *Samarbetsavtal för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*, *Reglemente för förbundsdirektionen samt Reglemente för revisorerna*.

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

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

Direktionen ansvarar även för att:

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

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig långtidsplan. Direktionen beslutar om budget för nästkommande år grundat på långtidsplanens första år. Inför utarbetandet av budget 2021 har förbundsdirektionen beslutat att planeringsmodellen ska ersättas med en ny.

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). Samtrans AB är under likvidation som slutförs under 2019.

Beslutat i förbundsdirektionen

Under 2019 första åtta månader har fyra ordinarie förbundsdirektionsmöten hållits, 11 januari, 22 mars 10 maj samt den 18 juni. Nedan redovisas ett urval av förbundsdirektionens beslut under perioden.

§ 7. Val av presidium

att välja Per Wahlberg till ordförande,

att välja Henrik Sendelbach till vice ordförande.

§ 10. Arvodesregler för förtroendevalda 2019-2022

att fastställa *Region Västernorrlands arvodesregler för förtroendevalda samt regler för partistöd 2019-2022* att gälla för förbundsdirektionens ledamöter och ersättare samt våra revisorer för mandatperioden 2019-2022.

§ 33. Årsredovisning 2018

att fastställa Årsredovisning 2018.

§ 34. Internkontroll 2018

att godkänna rapport av internkontroll 2018 på hur myndighetens förvaltningsverksamhet är uppbyggd, genomgång policy och instruktioner, och vilka driftsavtal som löper för myndighetens verksamhetssystem och applikationer,

att godkänna rapport av internkontroll 2018 på hur myndigheten följer upprättade riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner, direktupphandling och upphandling enligt LOU samt LUF.

§ 37. Extrainsatt direktionsammansamtråde för stämmoinstruktioner

att hålla ett extrainsatt möte den 10 maj 2019 för att besluta om stämmoinstruktioner inför kommande bolagsstämmor samt

att till detta möte kalla ordinarie ledamöter i förbundsdirektionen.

§ 38. Långtidsplan 2020-2022

att fastställa Långtidsplan 2020-2022 som grund för budgetdialoger,

att föreslagna åtgärder i Långtidsplan 2020-2022 realiserar under förutsättning att kommunalförbundets medlemmar tillskjuter erforderliga medel,

att resultatet av budgetdialogerna återredovisas till förbundsdirektionen i juni 2019,

att se över Långtidsplan som styrande dokument,

att inrätta en arbetsgrupp som gör översynen av den långsiktiga planeringsprocessen för att realisera målen i Trafikförsörjningsprogrammet,

att utse Per Wahlberg (M), Malin Svanholm (S), Hans Forsberg (C) och Jan Filipsson (S) med Per Wahlberg som sammankallande till styrgrupp för översynen samt

att återrapportera arbetsläget för översynen till förbundsdirektionens sammansamtråde 18 juni.

§ 40. Reviderad delegationsordning

att godkänna förslaget på reviderad delegationsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

§ 42. Reviderad Bolagspolicy

att fastställa bolagspolicy för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län samt

att beslutet direktjusteras.

§ 43. Reviderad Bolagsordning för Bussgods i Västernorrland AB

att godkänna förslaget till ny bolagsordning samt,

att ovanstående beslut direktjusteras.

§ 47. Reviderad Bolagsordning för Västernorrlands läns Trafik AB

att godkänna förslaget till ny bolagsordning samt

att ovanstående beslut direktjusteras.

§ 59. Val av stämooombud Svensk Kollektivtrafik

att utse Per Wahlberg till stämooombud för Svensk Kollektivtrafiks stämma.

§ 60. Politisk dialog angående kommunala subventioner

att uppdra till förbundsdirektören att utreda en förändrad prissättning för kommunalt subventionerade produkter,

att utredningens inriktning är att priset på den subventionerade produkten är den faktiska intäkten som fördelas inom kommunalförbundet samt

att uppdraget återredovisas vid direktionsmötet i juni.

§ 105. Återrapport kommunala subventioner

att ordförande får i uppdrag att bilda en arbetsgrupp på fyra ledamöter ur direktionen som jobbar framåt med framtidens subventioner.

§ 114. Arbete med ny Långtidsplan, ändring befintligt beslut

att år två i långtidsplanen utgör grund för budget 2021,

att arbetet med en ersättning för långtidsplanen fortsätter, nu med myndighetens tjänstemän som stöd. Arbetsgruppen förordar ett dokument och arbetsmodell, Mål- och Resursplan. I en sådan plan blir det tydligt hur prioriteringar, mål och resurser politiskt har hanterats och beslutats,

att ledningen för myndigheten får i uppdrag att påbörja arbetet med det nya styrdokumentet som en ersättning till Långtidsplan. I arbetet ska tjänstemän från övriga medlemmar involveras,

att direktionen inleder förberedande arbete inför revidering av förbundsordning i de delar som omfattar skrivningarna om Långtidsplan,

att upphäva tidigare fattat beslut § 84 2019-05-10 att direktionen beslutar att inte inleda arbetet med en ny långtidsplan,

att upphäva tidigare fattat beslut § 84 2019-05-10 att arbetet med en ersättning för långtidsplanen tas fram. Arbetsgruppen förordar ett dokument och arbetsmodell, Mål och Resursplan. I en sådan plan blir det tydligt hur prioriteringar, mål och resurser politiskt har hanterats och beslutats.

Ledningen för myndigheten får i uppdrag att påbörja arbetet med det nya styrdokumentet. I arbetet ska tjänstemän från övriga medlemmar involveras,

Årets första åtta månader

Från och med årsskiftet har förbundsdirektionen en ny organisation med nio ordinarie ledamöter med ersättare från samma medlemskommun. I den nya direktionsorganisationen ersätts arbetsutskott med beredningsmöte inför kommande direktionsmöten med direktionsens ledamöter.

I februari drabbades Sundsvall och Timrå av blixthalka och all trafik ställdes in. Genomslaget i media blev stort men vi kunde konstatera att vi behövde tydligare rutiner för hur denna typ av trafikstörningar kommuniceras i våra egna kanaler så som skyltar vid större bytespunkter. En handlingsplan upprättades och när Örnsköldsvik drabbades av halka och inställd trafik några dagar senare hade informationen på skyltar, webb, app, tidningar och radio rätt nivå. Vi har arbetat proaktivt vid ett antal tillfällen under vintern genom att kommunicera kommande vädersituationer och varningar från SMHI och dess eventuella påverkan på kollektivtrafiken till våra resenärer.

Ett tvådagars internat med den nytillträdda förbundsdirektionen fokuserade på att utveckla kunskapen om kollektivtrafik ur ett nationellt och regionalt perspektiv samt föra en dialog om ambitioner för kommande mandatperiod.

Det norrländska samarbetet för att skapa framtidens biljett- och betalssystem tog ytterligare några steg under två intensiva dagar i februari. En workshop ledd av SWECO resulterade i en plan för vårens och höstens arbete.

I bokslutsarbetet 2017 upptäckte vi att intäkter från skolkorten låg betydligt lägre än föregående år. Intäkterna kunde säkerställas och därmed bokas upp i bokslutet som en förväntad intäkt, vilket redovisades i bokslutsbilaga. Vi kunde konstatera att korten använts men i det läget kunde vi inte koppla korten till respektive skola och därför inte fakturera ut kostnaden. Med anledning av detta startade vi en utredning under våren 2018. Målsättningen var att felet snabbt skulle kunna identifieras i systemet och att skolorna skulle kunna faktureras under våren 2018. Det visade sig att denna felsökning var betydligt mer omfattande än vad vi först antagit och krävde handpåläggning med att identifiera och koppla varje utfärdad skolkort mot respektive skola. I slutet av 2018 var vi klara med felsökningen och kunde identifiera två huvudsakliga orsaker. Skolkorten hanteras genom en systemmodul till vårt biljettsystem. Systemleverantören hade genom systemuppdateringar bytt ID för skolorna i länet utan vår kännedom. Konsekvensen blev att vi inte längre kunde koppla skolorna mot skolkorten och utförda resor. En annan felkälla var att skolkort inte avslutas på ett korrekt sätt på skolorna. Sammantaget uppgår kostnaden för de ej fakturerade skolkorten till 11 mnkr. Kostnaderna är fördelade på ett 80-tal skolor, friskolor och kommunala skolor. Medlemmarna har dock tagit del av intäkten för skolkorten i medlemsbidraget för 2017 och 2018. Den försenade faktureringen skapar problem hos våra medlemmar, därför har vi kommunicerat bakgrund, ekonomiska konsekvenser och åtgärder samt lämnat underlag och förslag på fortsatt hantering av dessa kostnader.

Förbundsdirektionen har tidigare fattat beslut om att påbörja en fusionsprocess att bilda en ny länsgemensam organisation, Bussgods i Norr bestående av bussgods organisationerna i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland. I början av året tog den nya ledningen för Länstrafiken i Norrbotten AB initiativ till en översyn av Bussgods i Norrbotten AB som visade ett ekonomiskt underskott på 9,4 mnkr. Förbundsdirektionen fattade den 10 maj beslut om att upphäva alla tidigare beslut rörande fusion av de tre nordliga bussgodsbolagen. Styrelsen för Länstrafiken i Norrbotten AB fattade den 14 maj beslut om att avveckla Bussgods i Norrbotten under 2019.

Medlemmarna har lämnat besked om de önskar delta i myndighetens upphandling av särskild persontrafik. Processen har inletts med så kallade tidiga samråd där tjänstemän från medlemmarna samt trafikföretag fört dialog om erfarenheter från nuvarande avtal och förutsättningar så som trafikområden, fordon, prismodell och miljökrav för kommande upphandling.

Arbetet inför kommande upphandling av den linjelagda busstrafiken i länet har inletts med en utvärdering av nuvarande trafikavtal. Utvärderingen sker i samverkan med medlemmarnas tjänstemän och ska ligga till grund för beslut om myndigheten ska inleda förhandling om optionsår eller ej.

Förbundsdirektionen har beslutat att införa en central bedömningsfunktion för sjukresor som finansieras av Region Västernorrland. Syftet är att patienterna ska få en mer jämlik bedömning, att beställningen av sjukresor ska underlättas, att personalresurser ska frigöras i vården samt att kostnaderna för sjukresor i taxi ska minska. Myndigheten har rekryterat fem sjukresehandläggare som påbörjar sin introduktion under juni och juli. Funktionen bedöms kunna öppna den 2 september vid Din Tur kundcenter.

Elektronisk fakturahantering infördes under april och alla leverantörsfakturor hanteras nu i systemet Ascendo Invoice, vilket sparar tid och stärker våra rutiner.

Myndigheten har upphandlat en ny webblösning som underlättar förändringar och dialog med resenärer. Kundsynpunkter och resenärsersättningar handläggs nu av Din Tur kundcenter.

Maj och juni präglades av budgetdialoger med kommunalförbundets medlemmar. En viktig del av dialogen är att förankra och förklara indexregleringen i trafikavtalen och den kostnadsökning den medför. Region Västernorrland har inte möjlighet att möta denna kostnadsutveckling vilket föranledde en konsekvensanalys av trafikneddragningar. På uppdrag av förbundsdirektionen genomförde ordförande budgetdialoger med berörda medlemmar under augusti.

Den 1 augusti började den tillträdande förbundsdirektören och förändringsledaren Charlotta Hellhoff sin anställning på Kollektivtrafikmyndigheten.

Förvaltningsberättelse

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Sverige står inför ett antal samhällsutmaningar. Klimatutsläppen ska minska, tillväxt och sysselsättning ska skapas i hela landet samtidigt ska ett sammanhållande och inkluderande samhälle formas för alla medborgare. Kollektivtrafiken är viktig för att skapa social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och därmed bryta fysiska och sociala barriärer. En ökad tillgänglighet ger värdefulla effekter sysselsättning, och produktivitet och tillväxt. En välutvecklad kollektivtrafik gör det möjligt för människor att förflytta sig längre, snabbare, säkrare och med hög pålitlighet. Kollektivtrafiken är en förutsättning för ett hållbart samhälle och därför måste trafiken vara ekologiskt hållbar och därmed bygga på principer om kretslopp och förnybarhet. Sveriges nationella miljömål anger att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska med 70 procent fram till år 2030. Resandet med kollektivtrafik ger lägre av klimatpåverkande gaser än den privata biltrafiken och den kan ytterligare sänkas genom ett effektivare utnyttjande av energi.

En av de stora utmaningarna kollektivtrafiken under lång tid har och fortsatt har att jobba med är att kostnaderna ökar snabbare än resandet. I flertalet regioner i landet står man inför jämförbara utmaningar. Kostnaderna för kollektivtrafiken stiger i en allt för hög takt. Flera regioner har signalerat behovet av och vidtagit åtgärder för att sänka kostnaderna genom i första hand trafikneddragningar. Kostnadsdrivande är i till största del drivmedelspriserna. Utöver detta genomförs nya upphandlingar av ca 60 procent landets kollektivtrafik som kan ge kostnadsdrivande avtal för de kommande åren. Att prioritera skattemedel, öka resandet och därmed biljettfinansieringen, ökade biljettpriser eller förändrat trafikutbud är några av de alternativ som kan påverka framtidens kollektivtrafik och resenärernas möjligheter.

Västernorrland står som många andra regioner inför dessa utmaningar. Trafikkostnaderna stiger kraftigt samtidigt som vi har trafik som ska täcka det geografiskt stora länet. Med en demografisk förändring med en allt mer åldrande befolkning i landsbygd ökar behovet av persontransporter med allmän och särskild kollektivtrafik. Till följd av minskad befolkning har utbudet av skolor förändrats i länets kommuner vilket lett till ett ökat behov av att transportera skolelever. För att ge utökade arbetsmarknadsområden, så att den enskilde arbetstagaren kan nå en större arbetsmarknad samtidigt som arbetsgivarna får tillgång till en större arbetskraftsresurs är det angeläget att erbjuda goda transportalternativ. Tillgången till grundläggande samhällsservice, studieutbud och arbetsmarknad förutsätter möjlighet att förflytta sig. Många regioner i landet med likande demografisk och geografisk struktur befinner sig i ett läge där hållbara persontransporter är en nödvändighet för en fortsatt och framtida utveckling. Transportbehovet och nödvändiga insatser skiljer sig åt i landet likväl inom regionerna. Gemensamt är dock att omställningen till hållbara transporter och med nödvändiga satsningar på infrastruktur för drivmedel, tillgängliga hållplatser och fordon kommer fortsatt öka kostnaderna. Det kommer därmed vara viktigt att prioritera utbud likväl som att göra tydliga prioriteringar för hur trafiken ska finansieras. Det blir viktigt att tydliggöra omfattningen av kollektivtrafikens skattesubventionering och finansiering genom resenärsintäkter. Alternativen kan vara ökade biljettpriser och aktiviteter för att öka antalet betalande resenärer. Förutsättningarna i regionen ser olika ut vilket därmed sannolikt förutsätter differentierade insatser för att uppnå önskad effekt. Beroende av resandepotential och efterfrågan är det angeläget att vidta differentierade åtgärder avseende trafikutbud och finansiering för att skapa förutsättningar för en hållbar riktning för persontransporter som komplement till bilen.

Kommande upphandling av kollektivtrafik blir ett viktigt ställningstagande för de kommande årens förutsättningar att erbjuda länets medborgare transportalternativ för stads och landsbygdresor. Resor till och från arbete, utbildning och övrig samhällsservice likväl som resor mellan kommuner och till angränsande regioner.

Arbete med att tillgängliggöra kollektivtrafiken för samtliga resenärsgupper i form av hållplatser, information och tillförlitlighet är samtidigt avgörande. Det framtida trafikutbud behöver oavsett omfattning vara ett attraktivt alternativ som till större del än i dag finansieras av resenärerna.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per augusti redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2019 per augusti	2019 per april	2018	2017	2016
Total sjukfrånvaro	3,5	3,9	4,8	4,8	5,7

Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Lönesamtalen för alla utom tre medarbetare var färdigställda innan lönerrevisionen fastställdes av arbetstagarorganisationen Vision den 9 maj. Medarbetarsamtalen utförs under hösten 2019. Sju medarbetare har valt att byta semestertillägg mot extra lediga dagar.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

Syftet med det systematiska arbetsmiljöarbetet är att främja hälsa, förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet och se till att arbetsmiljön är god.

Handlingsplaner för arbetsplatsen i Kramfors och Din Tur kundcenter har utarbetats och följs upp kontinuerligt. Handlingsplanerna finns tillgängliga på intranätet.

Jämställdhet och mångfald

Jämställdhetsplan är under utarbetande och beräknas vara klar under året.

Av de 49 tillsvidareanställda är 58 procent kvinnor och 42 procent män i Kramfors, på Din Tur kundcenter är 76 procent kvinnor och 24 procent män. Av visstidsanställda är det en något jämnare könsfördelning 60 procent kvinnor och 40 procent män.

Inom kollektivtrafikmyndigheten är det fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen män/kvinnor lika.

Vid rekrytering eftersträvas jämlikhet och mångfald.

Kompetensutveckling

En utbildning med fokus på lönebildning planeras under hösten 2019. Planen är att både arbetstagarorganisationen Vision och arbetsgivarorganisationen Sobona anlitas för utbildningstillfället.

Personalstruktur

Utifrån beslutad budget 2019 har myndigheten avvecklat två tjänster. Fram till och med oktober 2020 löper två tjänster som förbundsdirektör men där bara en är i tjänst från och med november 2019. De tjänsterna som sjukresehandläggare inleds med provanställning på sex månader och ingår inte i tillsvidareanställda.

Tabellen visar tillsvidare- och visstidsanställda.

Antal	2019 per augusti	2018	2017	2016
Kvinnor	43	35	32	30
varav tillsvidareanställda	33	33	30	-
Män	23	20	16	15
varav tillsvidareanställda	16	17	14	-
Summa	66	55	48	45

varav tillsvidareanställda

49

50

44

-

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 beslutades i och med att *Budget 2019* antogs av förbundsdirektionen.

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

I verksamhetsplan 2019 beskrivs åtgärder under respektive delmål som ska genomföras 2019. Åtgärderna är förankrade med medlemmarna i budgetdialogerna. Uppföljning åtgärder beslutade i budget sker tertialvis efter april, augusti och december månad.

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.

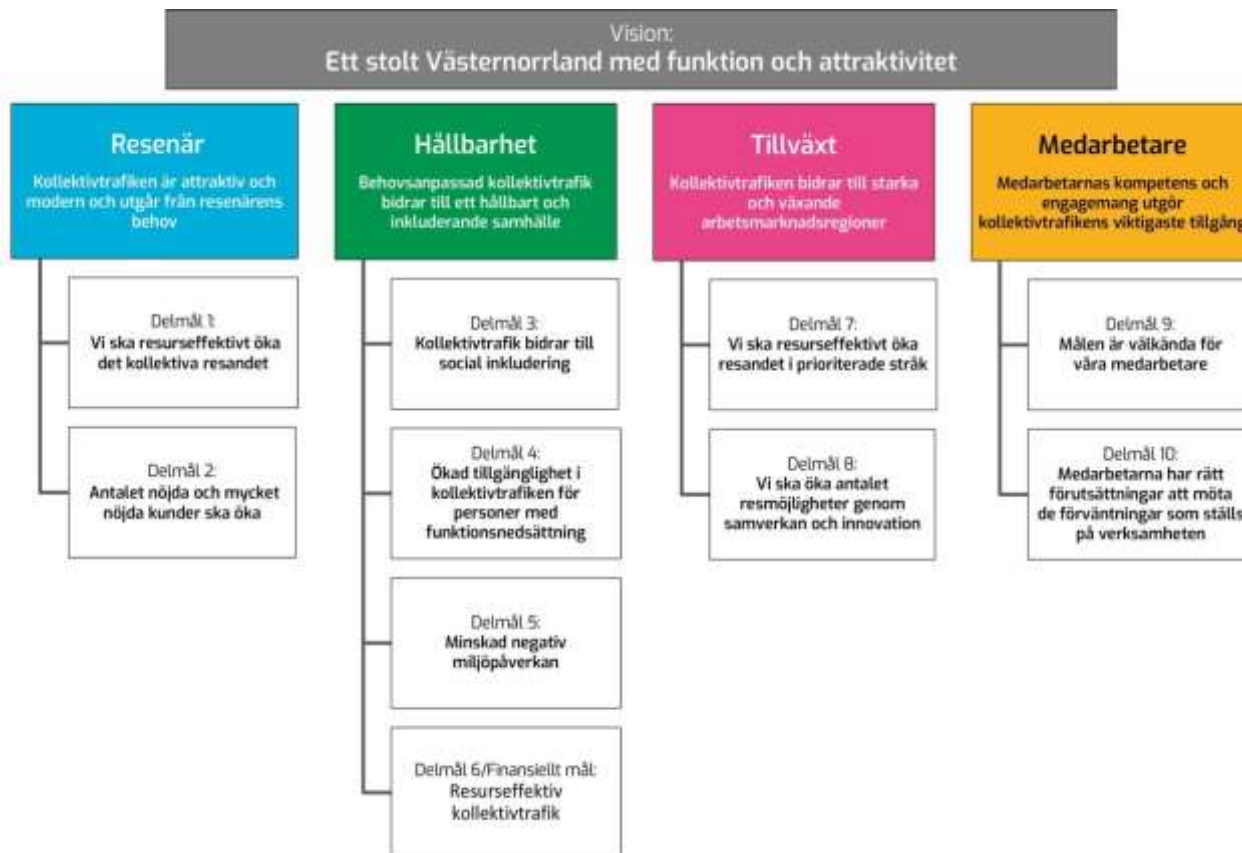


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↑	↑	
Analys			
<p>Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. Antalet resor ökar med totalt tre procent i Västernorrlands län. Ökningen beror delvis på de kommunalt subventionerade produkter som infördes under 2018 i Sundsvall, Timrå och Härnösand. Resande i dessa kommuner som tidigare använd skolkort använder primärt dessa kommunalt subventionerade barn- och ungdomsprodukter. Antalet skolresor har minskat sedan sommaren 2018. Resorna ökar med 5 procent i Örnsköldsviks tätort vilket är ett bra resultat efter trafikomläggningen som skedde dec 2018. Det finns även bra tendenser på resandeutveckling i Sollefteå tätort med en ökning på 13 procent.</p> <p>Resandet i trafikområden i landsbygden fortsätter att minska vilket är kopplat till succesiv nedläggning av migrationsboenden. Utbudet för landsbygdstrafiken minskade 2018-2019 då heltrafiken på linje 202 (trafikområde O20) och linje 50 (trafikområde S6) avvecklades som en besparingsåtgärd. Effekter av denna nedläggning syns nu genom minskar resande på dessa linjer.</p> <p>Under sommaren 2018 till skillnad från 2019 erbjöd regeringen avgiftsfritt resande i hela länet och detta påverkar jämförelsen med 2019, speciellt rörande det regionala resandet.</p> <p>Det är positivt att kundupplevelsen för resenärer förbättrats med utgångspunkt från Kollbars mätningar. Detta är kopplat till Din Turs utveckling inom resenärskommunikation och bättringar på app och web.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet (%)	11	11	8	12	12
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken ¹	6 999 515	6 794 357	6 777 264	-	10 956 114
<i>varav buss (Din Tur)</i>	<i>6 673 087</i>	<i>6 479 357</i>	<i>6 428 264</i>	-	<i>10 459 298</i>
<i>varav tåg (Norrtåg)</i>	<i>326 429</i>	<i>315 000</i>	<i>349 000</i>	-	<i>496 816</i>
Antalet påbörjade skolkortsresor ²	630 588	808 754	912 748	-	1 307 071
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	6 053 508	5 671 406	5 515 516	8 722 452	9 152 227
<i>varav landsbygdstrafik</i>	<i>1 517 737</i>	<i>1 459 439</i>	<i>1 398 543</i>	<i>2 166 013</i>	<i>2 332 776</i>
<i>varav tätortstrafik</i>	<i>4 524 762</i>	<i>4 211 967</i>	<i>4 116 973</i>	<i>6 556 439</i>	<i>6 819 451</i>
Antal resor med företagskort	107 716	108 786	-	181 320	186 450
<i>varav resor med buss</i>	<i>92 676</i>	<i>100 177</i>	-	<i>157 856</i>	<i>162 428</i>
<i>varav resor med tåg</i>	<i>15 040</i>	<i>8 609</i>	-	<i>23 463</i>	<i>24 022</i>
Total omsättning av företagskortet (kr)	4 752 354	4 721 838	-	10 000 000	9 005 022
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet ”Avgångstiderna passar mina behov” (%)	59/35	60/36	-	63/40 ⁴	59/35
<i>Nationellt snitt³</i>	<i>69/55</i>	<i>68/54</i>			<i>68/54</i>
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%)	63/60	66/66	-	76/70	65/65
<i>Nationellt snitt</i>	<i>78/77</i>	<i>76/75</i>			<i>77/76</i>
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att resa med Din Tur” (%)	70/45	65/44	-	70/50	65/44
<i>Nationellt snitt</i>	<i>76/63</i>	<i>74/62</i>			<i>74/62</i>
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det känns tryggt att resa med Din Tur” (%)	69/59	67/57	-	70/60	67/58
<i>Nationellt snitt</i>	<i>73/67</i>	<i>72/67</i>			<i>72/67</i>
Tidhållning: Andelen som instämmer i påståendet ”Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur” (%)	50/43	46/40	-	55/47	45/42
<i>Nationellt snitt</i>	<i>47/46</i>	<i>47/45</i>			<i>46/45</i>

¹ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

² De kommunala subventionerna minskar behovet av skolkortsresor

³ Nationellt snitt är medelvärdet i Kolbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet

⁴ Värdena xx/yy beskriver resenärer/allmänhet

Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra" (%)	44/42	33/32	-	54/52	35/33
<i>Nationellt snitt</i>	54/53	53/52			53/52
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förseningar och stopp är bra" (%)	28/28	27/27	-	42/30	25/26
<i>Nationellt snitt</i>	44/44	43/42			43/42
Köpa biljetter och kort: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort" (%)	75/71	73/73	-	70/50	73/72
<i>Nationellt snitt</i>	80/78	77/75			78/76

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken⁵

Tabellen nedan visar antalet påstigande, inklusive skolkort, i de olika trafikområdena. De största ökningarna ser vi i Härnösand. I Örnsköldsviks tätort ser vi en fortsatt resandeökning. Resandet i alla trafikområden i Sundsvall ökar. De områden som tappar flest resenärer är Höga Kusten, linjen mellan Sollefteå-Kramfors till Härnösand, Örnsköldsviks landsbygd. Vid tidtabellskiftet 2019 avvecklades heltrafiken på linje 50 vilket påverkar resandet negativt.

	Trafikering	Aug 2019	Aug 2018	Aug 2017	Aug 2016	Aug 2015	2019 - 2018
O2	Höga Kusten	36 241	42 571	50 038	58 233	48 368	-6 330
O3	Sollefteå tätort	52 493	46 553	45 971	43 619	35 785	5 940
O45	Sollefteå landsbygd	73 201	74 348	76 013	82 531	70 103	-1 147
O6	Örnsköldsviks tätort	781 787	740 786	707 010	484 721	452 038	41 001
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	54 760	62 001	71 485	63 093	52 082	-7 241
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	90 721	89 126	90 457	82 448	81 753	1 595
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	93 391	88 981	95 152	83 447	84 758	4 410
O10	Härnösands tätort	460 615	342 419	318 060	282 384	229 954	118 196
O1415	Sundsvalls tätort	3 470 559	3 375 574	3 402 725	3 199 051	3 251 581	94 985
O16	Sundsvall – Holm och Liden	81 478	77 068	71 911	72 949	70 869	4 410
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	781 322	800 957	765 548	833 622	812 878	-19 635
O18	Sundsvall – Matfors	143 585	137 357	125 703	112 068	110 047	6 228
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	196 511	226 208	248 153	235 242	201 431	-29 697
O22	Härnösand landsbygd	76 194	70 588	64 256	60 850	55 948	5 606
O23	Ånge landsbygd	88 326	97 989	100 762	105 181	97 529	-9 663
S3	Linje 40 Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	16 862	16 431	15 748	23 358	10 793	431
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	10 220	13 253	12 869	13 664	10 793	-3 033
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	140 914	145 661	138 984	126 557	122 501	-4 747
S6	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	22 737	31 486	27 419	-	-	-8 749
	Världsarvsbussen (Projekt Koll 2020)	1 170	-	-	-	-	1 170
	Totalt (ej tåg)	6 673 087	6 479 357	6 428 264	5 880 487	5 799 211	193 730
Tåg	Mittbanan och Botniabanan	326 429	315 000	349 000			11 429

⁵ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↑	↑	
<p>Analys: Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. Utfallet av indikatorvärdena i augusti ligger nära riktvärdet för 2019. Utvärderingarna av trafikavtalen för perioden visar på en positiv trend för antal inlämnade resenärssynpunkter vilket kan tyda på ett trendbrott. Införandet av det nya trafikstörningssystemet har gett resenären en betydligt bättre information om störningar på den linje och tur de planerat att resa med. Ett konsekvent arbete utfört av trafikbolagen för att komma tillrätta med attityder och bemötande bedöms även det bidra till förbättrade utfall på antal resenärssynpunkter.</p> <p>Samtliga bussar har installerade optiska läsare vilket ger resenärerna fler möjligheter att visa sina biljetter.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet ⁶	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	53/40 60/53	52/41 59/53	-	55/40	53/42 59/53
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	76/76 80/80	76/76 78/78	-	76/70	76/76 79/79
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	28/17	24/18	-	30/20	25/18

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↓	→	
<p>Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. De kommunalt subventionerade produkterna möjliggör avgiftsfritt eller kraftigt subventionerat resande vilket är åtgärder som kan påverka social inkludering.</p> <p>Som en konsekvens av beslutad budget 2019 har myndigheten avvecklat timanställd personal som utfört biljettkontroller. Antalet arbetade timmar för genomförande av kontroller har därför sjunkit kraftigt.</p> <p>Användandet av Din Tur app fortsätter att öka. En handlingsplan för att främja kollektivtrafikens bidrag till ökad social inkludering behöver utarbetas för att identifiera åtgärder som leder mot målet.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet ⁷	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Målvärde 2019	Utfall 2018
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av	99	1019	-	500	1 143
Antalet användare av Din Tur-app <i>Genomsnitt/mån t o m augusti</i>	31 174	28 059	-	295 000 24 583	. ⁸ 29 201 ⁹
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande" <i>Nationellt snitt</i>	69/70 77/77	72/71 76/77	-	78/78 -	72/72 77/77

⁶ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

⁷ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

⁸ Inget mätvärde 2018 på antal användare då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

⁹ Genomsnitt beräknat på 11 månader, då statistikunderlag saknas för maj på grund av GDPR-införande maj 2018

Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	63/61 72/72	65/66 71/70	-	73/72	64/66 72/71
<i>Nationellt snitt</i>					
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	58/59 73/73	63/62 72/72	-	74/74	63/62 73/73
<i>Nationellt snitt</i>					
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriiser mm)"	63/60 78/77	66/66 76/75	-	70/67	65/65 77/76
<i>Nationellt snitt</i>					
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Tours biljetter och kort"	75/71 80/78	73/73 77/75	-	74/72	73/72 78/76

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↓	↓	
<p>Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Utvecklingen av ett fungerande realtidssystem som ger resenärerna information om bussarnas ankomsttid till hållplatser och deras position är avgörande för att kunna nå målet om god tillgänglighet. Utvecklingsarbete pågår som bedöms ge resultat under fjärde kvartalet. Budget för realtidsutveckling har minskat jämfört med föregående år, vilket anger takten och tillgängliga resurser för arbetet. Det finns inget uppföljningssystem för att mäta andelen bussar med audiellt och visuellt utrop, varför mätvärden inte kan anges.</p> <p>Väsentliga åtgärder som leder till ökad tillgänglighet på hållplatser och bytespunkter är inte genomförda varför ambitionen för detta område måste justeras ner för året som helhet.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Målvärde 2019	Utfall 2018
Andel fordon som kontrollerats (%)	35 ¹⁰	30 ¹¹	-	90	90
Andel bussar med audiellt utrop (%)	-	-	-	-	-
Andel bussar med visuellt utrop (%)	-	-	-	-	-
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	58/59 73/73	63/62 72/72	-	74/74	-
<i>Nationellt snitt</i>					
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriiser mm)"	63/60 78/77	66/66 76/75	67/64 76/76	70/67	-
<i>Nationellt snitt</i>					

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↑	↑	
<p>Analys: Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. Busstrafiken fortsätter att drivas med HVO100 vilket ger låga koldioxidutsläpp som är det viktigaste faktorn för att nå måluppfyllnad för delmålet. Biomedelsandelen ligger på 98,1 procent och bedöms ligga kvar på den nivån under 2019.</p>			

¹⁰ 104 buss av 297 är kontrollerade augusti 2019

¹¹ 89 bussar av 297 är kontrollerade augusti 2018

Marknadsandelen av det motoriserade resande är närmast oförändrad mot 2018. Marknadsandelen behöver förbättras för att utsläppen i Västernorrlands som helhet ska bli bättre. Fler människor i Västernorrland behöver välja kollektivtrafik istället för bilar med egna koldioxidutsläpp.

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	11	11	8	12	12
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	1,23	1,24	1,33	1,30	1,30
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,3	3,1	3,2	3,0	3,2
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	98,1	99,3	93,3	98,0	99,6
Nettoutsläpp koldioxid för all linjelagd busstrafik (ton) ¹²	-	-	-	-	2 013

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↓	↓	
<p>Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet 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 resvaneundersökning samt en linjenätsanalys. Dessa underlag förväntas redovisas under 2020, och kan då ligga till grund för arbetet för att öka relevansen av planerad trafik och därmed stärka resurseffektiviteten.</p> <p>Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ligger på 11 procent, vilket är samma nivå jämfört med motsvarande period 2018.</p> <p>Verksamhetens nettokostnader är 4,2 mnkr högre än budget, vilket motsvarar en budgetavvikelse om en procent.</p> <p>Kommunala subventioner medför att finansiering via intäkter från resenärer i den linjelagda kollektivtrafiken minskar och därmed minskar självfinansieringsgraden. Vid en jämförelse med föregående år har självfinansieringsgraden minskat från 22,2 procent till 19,7 procent.</p> <p>En viktig uppgift är att öka samordningen av sjuk- och färdtjänstresor. Ökad samordning leder till lägre kostnader för kommunalförbundets medlemmar och är resurseffektivt. Från och med 1 augusti 2018 gäller ett nytt trafikavtal för färdtjänst i Sollefteå kommun. Avtalet innebär att sjuk- och färdtjänstresor inte kan samordnas, vilket leder till högre kostnader jämfört med tidigare år. Sedan tidigare har Sundsvalls kommun upphandlat färdtjänstresor i eget avtal.</p> <p>Kostnaden per färdtjänst- och sjukresa har ökat totalt sett. Kostnaden per färdtjänstresa för Ånge kommun är oförändrad. Andelen samordnade sjukresor är lägre än tidigare år.</p> <p>Anropsstyrd trafik är kostnadseffektiv för det behov som finns inom geografiska områden med lågt antal resande jämfört med linjelagd kollektivtrafik. Av de 104 upphandlade anropsstyrda linjerna i länet nyttjas cirka 30 procent.</p> <p>Antalet sjukresor fortsätter att öka i och kostnaden per produktionskilometer är högre till och med augusti jämfört med tidigare år. Det höjda taxi-indexet från 2 till drygt 4 procent har ökat kostnaderna samtidigt som trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå har ett högre pris.</p>			

¹² Redovisas i ÅR 2019

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	11	11	8	12	12
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget					
<i>avvikelse i procent</i>	1	0,2	1,5	0	-1,1
<i>avvikelse i mnkr</i>	4,2	0,7	5,1	0	-5,5
Nettokostnad per resa (kr)	41,1	40,2	40	42,1	38,2
<i>varav landsbygdstrafik</i>	98,4	97,3	96	103,1 ¹³	92,1
<i>varav tätortstrafik</i>	21,9	20,5	19	22,0	19,8
Nettokostnad per invånare (kr) ¹⁴	1 011	927	851	1 496	1 430 ¹⁵
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ¹⁶ (%)	19,7	22,2	22,4	21,3	22,2
<i>varav landsbygdstrafik</i>	15,7	16,9	17,0	16,5	17,2
<i>varav tätortstrafik</i>	25,0	29,5	30,0	27,8	29,1
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)	3,2	4,0	4,0	4,3	4,4
<i>varav landsbygdstrafik</i>	4,1	5,2	5,0	5,3	5,7
<i>varav tätortstrafik</i>	2,0	2,4	2,0	2,8	2,7
Antal sjukresor	124 683	122 625	120 225	-	187 660
Antal färdtjänstresor	109 119	121 169	121 501	-	178 727 ¹⁷
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	401	372	362	388	378
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Totalt Västernorrland</i>	225	211	210	220	211
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Ånge kommun</i>	321	321	333	339	312
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Timrå kommun</i> ¹⁸	159	-	-	-	-
Andel samordnade sjukresor (%)	57,74	58,4	58,6	58,50	58,29
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	57,80	57,10	58,6	58,50	57,66
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	51,48	53,00	48,7	53,50	54,49
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Timrå kommun</i>	66,25	64,02	65,94	-	-
Besparing samordnade sjukresor (%)	37,28	37,60	37,2	37,50	37,97
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	27,40	27,5	27,8	27,50	27,73
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Ånge kommun</i>	41,64	41,0	36,0	38,50	42,88
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Timrå kommun</i>	26,77	24,74	25,86	-	-
Kostnad per produktionskilometer (kr)	21,67	20,29	19,87	21,35	20,62
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland (st)	104	103	103	-	103
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland (st)	32	44	50	48	52
Kassalikviditet (%)	92	91	89	100	92

¹³ Riktvärde 2019 justeras på grund av tidigare felaktigt värde.

¹⁴ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån nettokostnaden för tätort- och landsbygdstrafik, genom befolkningmängden vid senast uppmätta tillfälle.

¹⁵ Utfall 2018 justeras på grund av att tidigare värde felaktigt var baserat på bruttokostnad.

¹⁶ Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

¹⁷ Från och med 1 augusti ansvarar Sollefteå kommun för sin egna färdtjänstresor, som därmed inte kan samordnas med sjukresor.

¹⁸ Timrå överlämnade ansvaret för handläggning till myndigheten från och med 1 juli 2018. Kostnaderna för färdtjänstresor återredovisas 2019.

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↑	↑	
<p>Analys: Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. Resandeökningen i prioriterade är två procent. Ökningen sker i både i landsbygd- och tätortstrafik när resandestatistiken är sammanslagen. Men delas landsbygdstrafiken upp per linje så minskar resandet i linje 50 då trafiken försämrades efter neddragningar vid tidtabellskiftet 2018. Linje 191 har ett avtagande resande. Linje 201 minskar något men förväntas återhämtas för helåret. Antalet resor i regional tågtrafik har återhämtat sig efter nedgången vintern 2018 men är inte uppe i nivå i jämförelse med 2017.</p> <p>Ny trafik som införts i Örnköldsvik under 2018 fortsätter att generera ökat resande. Tätortstrafiken i Sundsvall ökar huvudsakligen beroende på resande med subventionerade produkter.</p>			

Indikatorer att följa upp målet ¹⁹	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Totalt antal resor i de prioriterade stråken	5 730 209	5 622 058	5 599 086	8 449 536	8 979 874
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 151 434	1 190 698	1 140 351	-	1 857 721
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	3 470 559	3 375 574	3 402 725	-	5 403 093
Tätortstrafik (Örnköldsvik O6)	781 787	740 786	707 010	-	1 222 244
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	326 429	315 000	349 000	-	496 816

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↓	↓	
<p>Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till, där biljettsamverkan med SJ skulle skapa ökade resealternativ. Arbetet med biljett- och betalssystem pågår i samarbete med övriga norrlandslän. Utöver det pågår utredningsarbete för ett nationellt biljettsystem. Samtliga bussar i linjetrafik har numera utrustats med optiska läsare. Antalet digitala produkter i Din turs utbud bedöms öka under året.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	-	2	0
<i>SJ Botniabanen (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	-	4	0
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>	25	22	-	17	25
Andel bussar med installerade optiska läsare (%)	100	0	-	95	15
Andel produkter som är digitaliserade ²⁰ (%)	20	20	-	80	20
Antalet användare av Din Tur-app, genomsnitt/mån	31 174	28 059	-	24 583	29 201

¹⁹ Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

²⁰ Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad per augusti 2019.

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↑	↑	
<p>Analys: Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. I utfallet från medarbetarenkäten i december 2018 uppnås inte riktvärdena och under 2019 genomförs ingen medarbetarenkät. Nästa medarbetarenkät planeras till 2020. Arbetet med att göra målen välkända för våra medarbetare fortsätter under 2019 med åtgärder i verksamhetsplan och i höstens medarbetarsamtal. Uppföljningen av målet har kompletterats med en indikator om hur stor andel av personalen som känner till myndighetens mål. Denna indikator är möjlig att följa upp årligen.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%) <i>Benchmark²¹</i>	-	-	-	62	54 69
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%) <i>Benchmark myndigheter</i>	-	-	-	100	68 73
Andel som vid medarbetarsamtal uppgett att de känner till myndighetens mål (%)	-	-	-	80-100	-

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

	Årsprognos T2	Årsprognos T1	
Måluppfyllnad	↓	↑	
<p>Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Under 2019 genomförs ingen medarbetarenkät, varför indikator om medarbetarindex kommer att sakna värde. Sjuktalet har minskat jämfört med 2018 års utfall och bedömningen är att riktvärdet på 3,7 procent kommer att uppnås vid årets slut. Antalet utnyttjade friskvårdstimmar ökar succesivt men bedöms inte uppnå 1400 timmar. Andelen medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidraget är detsamma i förhållande till samma period 2018. Kommunalförbundet saknar en fastställd planeringsprocess vilket påverkar medarbetarnas möjlighet att kunna planera och prioritera sitt arbete.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Utfall aug 2017	Riktvärde 2019	Utfall 2018
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	-	62	56
Sjuktalet (%)	3,5	4,9	-	3,7	4,8
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	115	96	-	1 400	192
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårds- bidrag (%)	39	39	-	50	52

²¹ Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

Ekonomisk analys

Periodens resultat

Årets åtta månader visar nettokostnader om 376,5 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år är verksamhetens nettokostnader 25,6 mnkr högre. De två huvudsakliga orsakerna är högre kostnader för avtalsenlig indexreglering för trafikavtal både vad gäller den linjelagda busstrafiken och den särskilda persontrafiken, samt lägre biljettintäkter från resenärer. I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna minskat med 4,5 mnkr. Det beror främst på införandet av fler subventionerade produkter under sommaren 2018. Intäkterna för skolkort har minskat med 1,9 mnkr från föregående år. Även denna förändring beror främst på införandet av subventionerade barnkort i Timrå och Härnösand som delvis ersätter skolkorten.

Kommunerna har sedan 2016 möjlighet att subventionera hela eller delar av värdet på kommunkortet och får då bekosta underskottet som uppstår mellan prislstan och subventionerat pris. Kommunalförbundet fakturerar kommunen underskottet, tillika subventionen, och den finns med som en intäkt för kommunalförbundet och redovisas så som medlemsbidraget. Intäkterna för kommunala biljettsubventioner är 36,1 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 för vuxenkortet och 1 035 för seniorekortet 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 723 kr och Timrå kommun införde ett barnkort där resenären reser avgiftsfritt och kommunen står för 529 kr.

I periodens resultat ingår jämförelsestörande poster motsvarande 0,5 mnkr. De jämförelsestörande posterna är främst intäkter för viten från trafikföretagen för kvalitetsbrister.

Belopp, mnkr	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Förändring mellan åren	Förändring mellan åren (%)
Verksamhetens intäkter	84,9	90,5	-5,6	-6%
Verksamhetens kostnader	-459,7	-439,2	20,5	5%
Jämförelsestörande poster	0,5	0,0	0,5	995%
Avskrivningar	-2,2	-2,2	0,0	-2%
Verksamhetens nettokostnad	-376,5	-350,8	25,6	7%
Kommunala biljettsubventioner	106,4	70,4	36,1	51%
Medlemsbidrag	270,0	280,4	-10,5	-4%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	

Budgetföljsamhet

Vid en jämförelse med budget är avvikelserna 4,2 mnkr motsvarande en procent. Budgetavvikelsen beror främst på lägre intäkter än vad som budgeterats. Budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter uppgår till 5,1 mnkr, vilket motsvarar sex procent lägre intäkter än budget. Främsta orsaken är lägre biljettintäkter på grund av införandet av de subventionerade produkterna i fyra av länets kommuner. Det har varit vissa svårigheter att budgetera effekten på biljettintäkter med hänsyn till införandet av de kommunala biljettsubventionerna.

Kostnaderna uppgår till 459,7 mnkr och ligger i paritet med budget med en avvikelse om 0,1 mnkr.

Avskrivningskostnader består till största del av avskrivning för nio bussar som anskaffades i juni 2014 i samband med trafikstart för nytt avtal. Kostnaderna är budgeterade för helåret 2019 men bussarna är färdigavskrivna under juni vilket medför lägre kostnader om 0,6 mnkr. Avskrivningskostnader för optiska läsare är däremot högre 0,3 mnkr än vad som budgeterats. Den totala budgetavvikelsen uppgår till 0,3 mnkr.

Kommunal biljettsubvention är 2,8 mnkr lägre än budget, motsvarande tre procent. Periodens medlemsbidrag är 7,0 mnkr högre än budget.

Belopp, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	84,9	90,0	-5,1	-6%
Verksamhetens kostnader	-459,7	-459,8	0,1	0%
Jämförelsestörande poster	0,5	0,0	0,5	-
Avskrivningar	-2,2	-2,5	0,3	-13%
Verksamhetens nettokostnad	-376,5	-372,3	-4,2	1%
Kommunala biljettsubventioner	106,4	109,3	-2,8	-3%
Medlemsbidrag	270,0	263,0	7,0	3%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	-

Balanskravet

Balanskravet innebär att kommunalförbundets intäkter ska överstiga kostnaderna varje enskilt år. Ett underskott mot balanskravet ska återställas inom de tre kommande budgetåren. Enligt balanskravet ska realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar avräknas mot balanskravet. Balanskravsutredningen visar att balanskravsresultatet för 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)	2019-08-31	2018	2017	2016	2015
Periodens resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Återföring av orealiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För perioden till och med augusti uppgår likviditeten till 92 procent vilket innebär att den är ökat jämfört med 2018. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent. Rörelsekapitalet uppgår till -22,5 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder. Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet är oförändrat mellan åren och uppgår till 0,5 procent. Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de senaste åren.

Resultat och kapacitet	2019-08-31	2018-08-31	2017	2016	2015	2014
Likviditet (%)	92	91	89	89	82	59
Rörelsekapital, mnkr	-22,5	-23,7	-25,8	-26,8	-34,5	-42,5
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,5	0,5	0,6	0,5	0,7	1,1
Eget kapital, mnkr	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,1

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 84,9 mnkr och är 5,1 mnkr lägre än budget, motsvarande sex procent. Budgetavvikelsen beror främst på lägre biljettintäkter än vad som budgeterats. Biljettintäkterna uppgår till 60,4 mnkr och är fyra procent lägre än budget. En bidragande orsak är införandet av de subventionerade produkterna i fyra av länets kommuner. Det har varit vissa

svårigheter att budgetera för de kommunala biljettsubventionerna vid införandet samt att förutse effekten på biljettintäkterna.

En ytterligare orsak till budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter är att skolkortsintäkterna är 2,1 mnkr lägre än budget för perioden, motsvarande 17 procent. Det beror främst på de subventionerade barnkorterna i Örnköldsvik, Timrå och Härnösand som ersätter skolkorten.

Intäkter från Resplus uppgår till 2,2 mnkr, motsvarande 0,5 mnkr högre än budget för perioden, och hör ihop med ett ökat resande i kommunen.

Intäkterna från tågtrafiken har ökat med 0,2 mnkr mellan åren. En bidragande orsak är att antalet företagskortsresor nästan har fördubblats.

I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna minskat med 4,5 mnkr. En orsak är införandet av fler subventionerade produkter under sommaren 2018. Intäkterna för skolkort har minskat med 1,9 mnkr från föregående år vilket motsvarar nio procent. Detta på grund av de helt subventionerade barnkorterna i Timrå och Härnösand som infördes sommaren 2018 och delvis ersätter skolkorten.

Intäkter från EU-bidrag är 1,0 mnkr högre än föregående år, vilket främst beror på stora investeringar i optiska läsare på samtliga linjelagda bussar.

Övertagande av färdtjänsthandläggningen för Timrå kommun och nytt avtal om färdtjänstsamordning med Sollefteå kommun bidrar till högre intäkter om totalt 0,5 mnkr i jämförelse med föregående år.

Intäkter från biljettkontrollavgifter har minskat med 0,2 mnkr mellan åren, motsvarande 88 procent. Under andra delen av 2018 avslutades två timanställningar, vilket resulterade i färre antal kontroller och har skapat intäktsbortfall under året.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Biljettintäkter busstrafik	60,4	62,9	-2,5	-4%	64,9	-4,5	-7%
Intäkter skolkort	9,9	12,0	-2,1	-17%	11,8	-1,9	-16%
Intäkter tågtrafik	5,2	6,0	-0,8	-13%	5,0	0,2	4%
Bidrag, Samverkande system	2,1	2,3	-0,2	-8%	2,3	-0,3	-11%
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	-	0,8	-0,8	-100%
Resplusintäkter	2,2	1,7	0,5	29%	1,8	0,4	25%
EU-bidrag projekt Koll 2020	1,7	1,7	0,1	3%	0,7	1,0	59%
Kundservice och anropsstyrtrafik	1,0	1,0	0,0	2%	0,9	0,1	13%
Reklam på buss	0,4	0,6	-0,2	-30%	0,5	-0,1	-18%
Bussgodsintäkter	0,4	0,5	-0,1	-28%	0,5	-0,1	-23%
Färdtjänsthandläggning	0,5	0,5	0,0	-1%	0,3	0,2	72%
Färdtjänstsamordning	0,4	0,4	0,0	0%	0,0	0,3	700%
Persontransporter	0,4	0,3	0,1	53%	0,4	0,0	4%
Avgift för kortämne	0,3	0,1	0,1	91%	0,1	0,2	371%
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,1	-0,1	-70%	0,3	-0,2	-88%
Övriga intäkter	0,1	0,1	-0,1	-47%	0,2	0,0	8%
Summa	84,9	90,0	-5,1	-6%	90,5	-5,6	-6%

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

Biljettintäkter från linjelagd busstrafik fördelas efter den sträcka som resenären åker, till den medlem som finansierar linjen. För busslinjer som berör flera medlemmar fördelas intäkten utifrån vilken medlem som finansierar den aktuella linjen, eller hur lång sträcka resenären har färdats inom respektive medlems sträcka.

För Sundsvalls kommun uppgår biljettintäkterna till 32,3 mnkr och i jämförelse med budget på 34,8 mnkr är avvikelsen 2,5 mnkr. Intäkterna är sju procent lägre än budget och det beror bland annat på införandet av det subventionerade barnkortet i kommunen. Det uppstår svårigheter med att budgetera biljettintäkter från resenären i de kommuner som har infört subventionerade produkter

Samma effekt återfinns för Timrå kommun och Härnösands kommun där biljettintäkterna är 1,0 mnkr respektive 0,5 mnkr högre än budget.

Införandet av subventionerade kommunala produkter påverkar även biljettintäkterna för Region Västernorrland. För regionen är intäkterna 1,1 mnkr lägre än budgeterat och uppgår för perioden till 13,3 mnkr.

För Örnsköldsviks kommun är biljettintäkterna 0,7 mnkr högre än budget, vilket motsvarar en intäktsökning med nio procent. Under 2018 konstaterades en resandeökning i kommunen, vilket har hållit i sig under 2019.

I jämförelse med föregående år har biljettintäkterna minskat med 4,1 mnkr. Det beror främst på att intäkterna har minskat i Sundsvalls kommun med 3,5 mnkr. Även i Härnösands kommun har biljettintäkterna minskat kraftigt i jämförelse med samma period föregående år, från 1,7 mnkr till 0,6 mnkr.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Härnösand	0,6	0,2	0,5	246%	1,7	-1,1	-167%
Kramfors	0,9	1,5	-0,6	-38%	1,1	-0,2	-18%
Sollefteå	1,7	1,6	0,1	4%	1,7	0,0	0%
Sundsvall	32,3	34,8	-2,5	-7%	35,8	-3,5	-11%
Timrå	2,4	1,4	1,0	68%	2,3	0,1	3%
Ånge	0,2	0,3	-0,1	-22%	0,3	0,0	-16%
Örnsköldsvik	9,4	8,7	0,7	9%	8,9	0,5	6%
Region Västernorrland	13,3	14,3	-1,1	-8%	13,2	0,1	1%
Summa intäkter	60,8²²	62,9	-2,0	-3%	64,9	-4,1	-7%

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 459,7 mnkr och budget uppgår till 459,8 mnkr för perioden till och med augusti. Kostnaden för linjelagd busstrafik uppgår till 304,3 mnkr och är i paritet med budgeterade kostnader. Budgetavvikelsen uppgår till 0,6 mnkr.

För den särskilda persontrafiken som består av sjukresor och färdtjänstresor uppgår kostnaderna till 75,7 mnkr. I jämförelse med budget om 68,5 mnkr är kostnaderna 7,1 mnkr högre än budget. Det beror på högre kostnader för sjukresor samt högre index än vad som budgeterats.

Kostnaden för tågtrafik är 0,8 mnkr lägre än budget och det beror på att kostnaden för biljettgiltighet är lägre än vad som budgeterats. Kostnaderna för stationsavgifterna är 0,5 mnkr lägre än budget, vilket är en följd av att kostnaden för första kvartalet 2019 inte periodiserades på rätt period utan ingår i utfallet 2018.

I bankkostnader ingår provision till de försäljningsställen som säljer Din Turs produkter, den uppgår för närvarande till nio procent av försäljningssumman. Övriga delar som också ingår i bankkostnader är 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. Bankkostnaderna är i paritet med budget och dessa kostnader fördelas på alla medlemmar utifrån andel av totala biljettintäkter.

Biljettsamverkan X-trafik är kostnader för att Din Turs resenärer får möjlighet att resa med Xtrafiks tåg och bussar. Ett nytt samverkansavtal med Xtrafik tecknades i december 2018 och sträcker sig till och med 2020. Biljettsamverkan och ökade pendlingsmöjligheter ger goda förutsättningar för fortsatt god utveckling av arbetsmarknadsregionen runt Sundsvall. Kostnaden för perioden är 1,0 mnkr och är i nivå med budgeterade kostnader.

Kostnaden för kompletteringstrafiken uppgår till 1,2 mnkr och är 0,5 mnkr lägre än budget. Den främsta orsaken till avvikelsen är att kostnader har budgeterats för Sundsvalls kommun men eftersom de har upphandlat denna trafik uppstår inga kostnader för kommunalförbundet. Kompletteringstrafik

²² Inklusive jämförelsestörande poster.

är trafik som körs där det inte finns möjlighet att bedriva kollektivtrafik med buss beroende på resandeunderlag och vägar. Den kan vara anropsstyrd eller linjelagd. I länet är den till största del anropsstyrd och beställs genom Din Tur kundcenter. Vad gäller den linjelagda kompletteringstrafiken har vi för närvarande fyra linjelagd kompletteringstrafik med mindre fordon. För den linjelagda kompletteringstrafiken följer kostnaderna budget för perioden.

I jämförelse föregående år har kostnaderna ökat med 20,5 mnkr. Den största förändringen mellan åren är ökade kostnader för den linjelagda busstrafiken där avtalsenlig indexreglering är den främsta orsaken till ökningen. Kostnadsökningen för tågtrafiken med 0,6 mnkr beror till största del på ökade driftkostnader till Norrtåg AB.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-304,3	-304,8	0,6	0%	-288,1	-16,2	6%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-75,7	-68,5	-7,1	10%	-72,3	-3,4	5%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-37,1	-37,9	0,8	-2%	-36,6	-0,6	2%
Administrativa kostnader	-36,1	-41,1	5,1	-12%	-35,9	-0,1	0%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-2,9	-2,9	0,1	-2%	-2,9	0,1	-2%
Stationsavgifter	-0,8	-1,3	0,5	-37%	-1,2	0,4	-30%
Biljettsamverkan X-trafik	-1,0	-1,0	0,0	0%	-0,7	-0,3	50%
Kompletteringstrafik	-1,2	-1,8	0,5	-31%	-1,3	0,1	-9%
Realtid, drift och underhåll	-0,6	-0,4	-0,2	53%	-0,2	-0,4	176%
Summa verksamhetens kostnader	-459,7	-459,8	0,1	0%	-439,2	-20,5	5%

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 304,3 mnkr till och med augusti och är i paritet med budget om 304,8 mnkr med en knapp budgetavvikelse om 0,5 mnkr. Trafikkostnaderna är 1,9 mnkr lägre än budgeterat. Det beror främst på utökad trafikbudget för Härnösands tätort samt Härnösands landsbygd i och med införandet av subventionerade produkter och att dessa kostnadsökningar har uteblivit.

Fem trafikområden har ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av antal resande. Resandeutvecklingen i förhållande till basåret 2015 bidrar till högre kostnad med 2,9 mnkr i jämförelse med budget.

Resandeutvecklingen jämfört med basår 2015 är 33,0 procent för årets andra prognos. I jämförelse med årets första prognos då resandeutveckling prognostiserades till 34,6 procent har utvecklingen mattats av under 2019 samt att Timrå kommun under augusti avvecklade sitt subventionerade barnkort. Subventionerade barn- och ungdomskort infördes under andra halvåret 2016 i Örnsköldsviks kommun, och under andra halvåret 2018 i kommunerna Timrå, Härnösand och Sundsvall. Detta har påverkat utvecklingen av resandeincitamenten på de trafikområden som har incitamentsavtal.

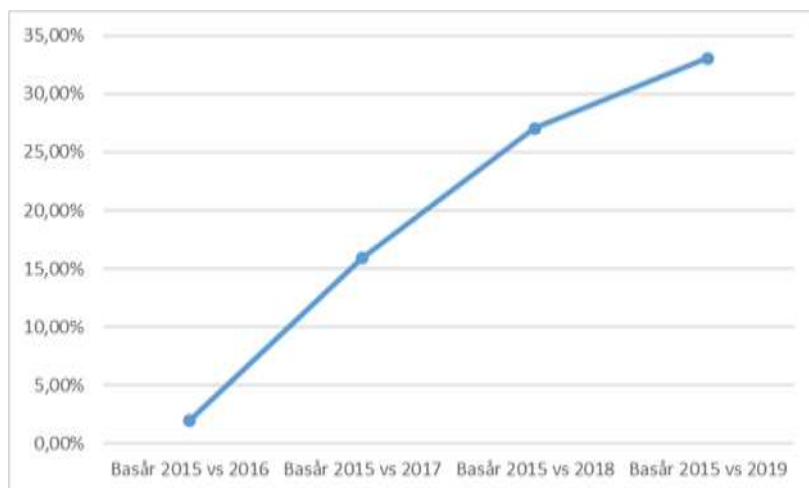


Diagram: Resandeutvecklingen de fem trafikområden med resandeincitamentsavtal 2016 - 2019 med basår 2015.

Förstärkningstrafik avser sådan trafik som utförs för att möta tillkommande behov inom tidtabellslagd trafik inom Trafikuppdraget. Förstärkningstrafiken syftar till att få med alla kunder och kan utföras tillfälligt eller mer långsiktigt samt på hel linje eller del av linje. Förstärkningstrafik förekommer både i form av oplanerad förstärkningstrafik och av planerad förstärkningstrafik. Planerad förstärkningstrafik kan uppstå vid trafikomläggning till följd av ombyggnad av vägnät. Kostnaden för förstärkningstrafiken är 2,0 mnkr lägre än budgeterad. Det beror främst på ett mindre behov av förstärkningstrafik i Sundsvalls tätort än befarat efter införandet av barnkort. För övriga trafikområden ligger utfallet i samma nivå som budget.

I jämförelse föregående år har kostnaderna ökat med 16,2 mnkr. Den största avvikelserna med 12,2 mnkr hänför sig kostnader för indexutvecklingen. Resandeutvecklingen ger en ökad kostnad med 3,2 mnkr för de trafikområdena med resandeincitamentsavtal jämfört med utfallet 2018.

Trafikkostnader (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-252,4	-254,3	1,9	-1%	-251,3	-1,1	0%
Index	-38,9	-38,3	-0,6	2%	-26,7	-12,2	46%
Resandeincitament	-10	-7,1	-2,9	41%	-6,8	-3,2	47%
Miljöincitament	-0,7	-0,8	0,1	-13%	-0,7	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-2,3	-4,3	2,0	-47%	-2,6	0,3	-12%
Summa	-304,3	-304,8	0,5	0%	-288,1	-16,2	6%

Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 SPIN 2015 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja) samt alternativt PPI (oljeprisindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. För budget 2019 är indexuppräknningen femton procent från trafik start 2014, tillika basår för indexberäkningen. För trafikavtal med andra basår är den budgeterade indexuppräknningen för linje 40 som trafikerar Örnsköldsvik-Sollefteå-Östersund 18 procent och för linje 50 om trafikerar Örnsköldsvik-Härnösand med trafikstart december 2016 nio procent.

För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår index från basåret 2014 till 14,6 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken uppgår snittindex till 15,2 procent från basåret. Det sammanlagda snittindexet från basåret är för första tertialen 15,4 procent att jämföra med budget på 15 procent.

De trafikområdena med egna indexkorgar är linje 40 med ett snittindex på 15,4 procent från basåret samt linje 50 med ett snittindex på 14,5 procent från basåret.

Motsvarande period föregående år var utfallet av snittindex på 10,3 procent från basåret 2014. Kostnaden för index är 38,9 mnkr vilken kan jämföras med föregående år då kostnaden uppgick till 26,7 mnkr. Det är en ökning med 12,2 mnkr.

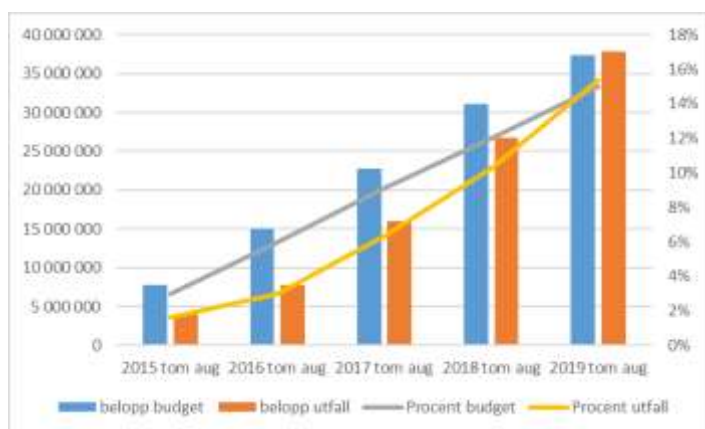


Diagram: Indexutveckling per augustimånad 2015 -2019

Region Västernorrland

Den totala trafikknkostnaden för Region Västernorrland uppgår till 56,4 mnkr för perioden. Det är 0,2 mnkr lägre kostnader än budget. Störst avvikelse återfinns under grundavtalade trafikknkostnader där avvikelsen är 0,4 mnkr. Det beror bland annat på att regionen har en lägre andel av produktionskilometer inom trafikområde 045 Sollefteå landsbygd och inom trafikområde O17/21 Njurunda - Timrå än vad som är budgeterat. Det innebär lägre kostnader om 0,3 mnkr jämfört med budget 2019. Ytterligare en orsak är att trafikknkostnaden för linje 50 är 0,6 mnkr för hög till följd av att kostnader för Örnsköldsvik tätort har bokförts på linje 50 under augusti. Inom trafikområde O20 Ådalen har regionen en högre andel av produktionskilometer men effekten av trafikåtgärder ger ändå ett lägre utfall med 0,1 mnkr under andra tertiet 2019.

Kostnaden för resandeincitament finns inom trafikområdet O17/21 Njurunda - Timrå och inom linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand. Resandet i dessa områden har under de senaste åren varit högre än basåret 2015. Utfallet inom område O17/21 Njurunda - Timrå är 0,3 mnkr högre och för linje 201 0,3 mnkr då ingen budget var lagd 2019. Tidigare har det inte budgeterats för några kostnader för resandeincitament på linje 201 eftersom resandeutvecklingen var negativ tidigare år.

De fem bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2019 därav budgetavvikelsen på 0,3 mnkr.

Trafikknkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikknkostnad	-47,0	-47,4	-0,4	-1%	-48,1	-1,2	-2%
Index	-7,1	-7,0	0,2	2%	-5,4	1,7	31%
Resandeincitament	-0,8	-0,3	0,6	69%	-0,3	0,5	162%
Miljöincitament	-0,2	-0,3	0,0	-16%	-0,2	0,0	-1%
Förstärkningstrafik	-0,5	-0,4	0,1	26%	0,6	1,1	-181%
Avskrivning fordon	-0,7	-1,0	-0,3	-45%	-1,0	-0,3	-31%
Summa	-56,4	-56,2	0,1	0%	-54,5	1,9	3%

Kramfors kommun

I samband med avveckling av matartrafiken L 202 till linje 50 förändras andelen produktionskilometer för Kramfors kommun inom trafikområdet O20 Ådalen. Det medför att trafikknkostnaderna är 0,1 mnkr lägre till och med andra tertiet 2019. Inom trafikområde O2 Höga Kusten har det inte varit något behov av förstärkningstrafik och inget utfall redovisas.

Trafikknkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikknkostnad	-11,1	-11,2	-0,1	-1%	-11,2	-0,1	-1%
Index	-1,7	-1,7	0,0	-1%	-1,4	0,3	23%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0%	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-12%	-0,1	0,0	0%
Förstärkningstrafik	0,0	-0,1	-0,1	-315%	0,0	0,0	-50%
Summa	-12,8	-13,0	-0,2	-1%	-12,6	0,2	2%

Sollefteå kommun

I trafikbudget för 2019 fanns det med ett utökad tillägg av trafik som inte realiserats för O10 Sollefteå tätort vilket medför att utfallet är 0,4 mnkr lägre än budget för perioden. I övrigt är utfallet i paritet med budget.

Trafikknkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikknkostnad	-9,7	-10,1	-0,4	-4%	-9,9	-0,1	-1%
Index	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,2	0,3	26%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-9%	-0,1	0,0	-1%
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,1	0,0	-88%	-0,2	-0,2	-76%
Summa	-11,4	-11,8	-0,4	-4%	-11,4	0,0	0%

Örnsköldsviks kommun

För Örnsköldsviks kommun är utfallet av trafikknostnader 0,5 mnkr lägre än budget, till följd av en sammanblandning med linje 50 och en felkontering om 0,6 mnkr. Korrekt utfall är en trafikknostnad till och med andra tertialet om 45,5 mnkr, vilket är 0,1 mnkr högre utfall än i jämförelse med budget 45,4 mnkr.

Det resandeincitamentavtal inom trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort, har resandet fortsatt vara högre än basåret 2015, vilket ger 0,5 mnkr i högre kostnader.

Förstärkningskostnader är 0,5 mnkr lägre än budget 2019 till följd av den linjeomläggning som genomförts inom Örnsköldsviks tätort.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-44,9	-45,4	-0,5	-1%	-45,5	-0,6	-1%
Index	-7,5	-6,8	0,6	9%	-4,9	2,6	53%
Resandeincitament	-3,7	-3,2	0,5	14%	-3,1	0,6	21%
Miljöincitament	-0,2	-0,2	0,0	-13%	-0,2	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,3	-0,8	-0,5	-171%	-0,5	-0,2	-43%
Summa	--56,5	-56,4	0,1	0%	-54,1	2,4	4%

Härnösands kommun

Härnösands kommun införde under 2018 subventionerade produkter för alla ålderskategorier. Detta medförde att det budgeterades för högre avtalskostnader, ett extra fordon samt högre trafikknostnader. I trafikområde O22 Härnösands landsbygd utökades budgeten med 1,3 mnkr och inom trafikområde O10 Härnösands tätort utökades budgeten med 0,8 mnkr inför 2019. Behovet av dessa budgeterade kostnader har uteblivit varför utfallet är 1,5 mnkr lägre än budget 2019. Från och med juni i år är centrumlinjen avvecklad. I övrigt är utfallet i paritet med budget.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-16,6	-18,1	-1,5	-9%	-16,7	0,0	0%
Index	-2,5	-2,5	0,0	-1%	-2,0	0,5	22%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-10%	-0,1	0,0	1%
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	19%	0,0	0,0	-50%
Summa	-19,2	-20,7	-1,5	-8%	-18,85	0,4	2%

Timrå kommun

Utfallet för perioden är 0,1 mnkr lägre än budget 2019. Kostnader för resandeincitament berör trafikområdet O17/21 Timrå/Njurunda. Resandet i området är fortsatt högre än basåret 2015, med 0,5 mnkr i högre kostnad än budget. Budgeterade kostnader för 2019 är för låga sett till årets första prognos samt utfallet 2018.

Inom trafikområde O17/21 Njurunda – Timrå är förstärkningstrafiken 0,1 mnkr högre än budget.

Budgetposter (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-11,5	-11,6	-0,1	-1%	-11,5	0,0	0%
Index	-1,9	-1,8	0,1	5%	-1,1	0,8	75%
Resandeincitament	-0,9	-0,4	0,5	56%	-0,5	0,4	83%
Miljöincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,5	-0,4	0,1	19%	-0,5	0,0	-4%
Summa	-14,7	-14,1	0,6	4%	-13,5	1,2	9%

Sundsvalls kommun

De totala kostnaderna till och med augusti för Sundsvalls kommun är i paritet med budget. För trafikområde O16 är utfallet 0,4 mnkr lägre än budget. För O14/15 Sundsvalls tätort är utfallet 1,0

mnr högre på grund av en utökning av trafik och ändrad körväg i samband med trafikförändringar inom tätorten.

Resandeincitament berör trafikområdena Timrå-Njurunda, Sundsvall-Matfors samt Sundsvall tätort. Resandet i dessa områden är fortsatt högre än basåret 2015, med 1,4 mnr, vilket till stor del beror på införandet av subventionerade produkter. Budgeterade kostnader för 2019 är för låga sett till årets första prognos och utfallet 2018 där det endast är halvårseffekt av det subventionerade barnkortet.

Förstärkningskostnaderna är 1,6 mnr lägre än budget, vilket främst beror på att det inom trafikområde Sundsvalls tätort budgeterades för högre förstärkningskostnader inför 2019 i och med införandet av det subventionerade barnkortet. Behovet av förstärkningstrafik har uteblivit.

De fyra bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2019 därav budgetavvikelsen på 0,3 mnr.

Budgetposter (mnr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-106,6	-106,0	0,6	1%	-105,4	1,2	1%
Index	-15,9	-16,3	-0,3	-2%	-10,1	5,8	57%
Resandeincitament	-4,6	-3,2	1,4	31%	-3,0	1,7	56%
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-13%	-0,1	0,0	11%
Förstärkningstrafik	-0,9	-2,5	-1,6	-175%	-0,7	0,2	28%
Avskrivning fordon	-0,7	-1,0	-0,3	-45%	-1,0	-0,3	-31%
Summa	-128,8	-128,9	-0,1	0%	-120,2	8,6	7%

Ånge kommun

Inom trafikområde O23 Ånge landsbygd har det skett trafikförändringar för bland annat linje 196 och linje 192 vilket medför 0,1 mnr i lägre trafikkostnader till och med andra tertiet 2019. I övrigt följer utfallet budget för 2019

Budgetposter (mnr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-4,8	-4,9	-0,1	-1%	-4,8	0,0	0%
Index	-0,7	-0,7	0,0	-1%	-0,6	0,1	25%
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Miljöincitament	0,0	0,0	0,0	-11%	0,0	0,0	7%
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	00%	0,0	0,0	0%
Summa	-5,6	-5,7	-0,1	-1%	-5,5	0,1	3%

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 75,1 mnr per augusti och budgeten motsvarande period uppgår till 68,3 mnr vilket medför en budgetavvikelse på 10 procent. Taxi-index som reglerar avtalsenliga indexjusteringar för den särskilda persontrafiken är budgeterad med en ökning om två procent. Utfallet resulterade i en höjning på drygt fyra procent, vilket är en av orsakerna till budgetavvikelsen.

Största budgetavvikelsen är under Region Västernorrlands sjukresor där kostnaden är 4,7 mnr högre än budget. Kostnaden för sjukresor uppgår till 50,6 mnr och för samma period föregående år uppgick kostnaderna till 46,2 mnr vilket medför en ökad kostnad om 4,4 mnr. Antalet sjukresor jämfört med tidigare år har ökat med två procent till 124 683 resor. Ytterligare en bidragande orsak till kostnadsökningen är det nya trafikavtalet för sjukresor i Sollefteå kommun som dels gett dyrare sjukresor än tidigare och dels lett till en minskad samordningsgrad när sjukresorna inte kan samordnas med färdtjänstresorna.

För Kramfors kommun är kostnaden 0,8 mnr högre än budget och kostnaden har ökat med 1,1 mnr jämfört med samma period föregående år. Det totala resandet i Kramfors har ökat med tre procent varav den största resandeökningen består av särskoleresor med 1 112 fler resor än föregående år.

I Örnsköldsviks kommun är skillnaden mellan utfall och budget en ökning med 1,1 mnkr, jämfört med föregående års utfall per augusti har kostnaden ökat med 0,8 mnkr. Antal resor har ökat med 1 507 och största ökningen är färdtjänstresor som har ökat med fem procent.

Budgetavvikelsen för Timrå kommun redovisar 12 procent högre kostnader och jämfört med föregående år är det en kostnadsökning med 0,1 mnkr.

Kostnaden för Härnösands kommun ligger i nivå med föregående år per augusti, budgetavvikelsen visar 0,2 mnkr ökade kostnader.

I Ånge kommun är utfallet per augusti 0,2 mnkr lägre kostnader jämfört mot budget. Antal resor i Ånge kommun har ökat med totalt nio procent vilket medför ökade kostnader.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	-50,6	-45,9	-4,7	10%	-46,2	-4,4	10%
Ånge kommun	-2,1	-2,3	0,2	-9%	-2,0	-0,2	9%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	-9%	0,0	0,0	-7%
Timrå kommun	-3,0	-2,6	-0,3	12%	-2,8	-0,1	5%
Härnösands kommun	-3,5	-3,3	-0,2	7%	-3,5	0,0	1%
Kramfors kommun	-7,5	-6,8	-0,8	11%	-6,5	-1,1	16%
Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-	-3,3	3,3	-100%
Örnsköldsviks kommun	-8,4	-7,2	-1,1	15%	-7,6	-0,8	10%
Summa	-75,1	-68,3	-6,9	10%	-71,9	-3,3	5%

Administration

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 32,5 mnkr vilket är 4,4 mnkr lägre än budget om 37,1. Jämfört med föregående års utfall med 32,7 mnkr, är kostnaden 0,2 mnkr lägre.

För Personal uppgår nettokostnaden till 18,1 mnkr mot budget 19,4 mnkr. Avvikelsen 1,4 mnkr beror främst på vakanta tjänster samt sjukskrivning. Från och med augusti löper två tjänster som förbundsdirektör men där bara en är i tjänst. Det påverkar utfallet med högre kostnader än budgeterat för augustimånad med störst påverkan under tredje tertialen.

Verksamhet för central bedömningsfunktion har startat upp under andra tertialen och initialkostnaderna uppgår till 0,8 mnkr i jämförelse med budget 1,6 mnkr. Budgetavvikelsen beror på att kostnaderna budgeterades för hela året.

Externa kostnader med 3,3 mnkr är 0,1 mnkr lägre än budget 3,4 mnkr. I externa kostnader ingår bland annat lokalhyra, försäkringskostnader, kostnader för bevakning och larm, föreningsavgifter till Svensk Kollektivtrafik samt konsultkostnader. Befarad kundförlust belastar utfallet med 0,5 mnkr. Jämfört med utfallet föregående år är nettokostnaden densamma.

Kostnaderna för Ekonomienheten uppgår till 0,4 mnkr att jämföra med budget om 1,5 mnkr. Budgetavvikelsen beror främst på att det budgeterats för införandet av ett nytt intäktsfördelningssystem men detta har ännu inte realiserats. Elektronisk fakturahantering är infört under april avseende leverantörsfakturor och implementering för kundfakturor är senarelagd och planerad till september.

Förbundsdirektionens kostnader uppgår till 0,6 mnkr jämfört med budget 0,3 mnkr vilket är en budgetavvikelse med 0,3 mnkr. Under perioden genomfördes ett internat med den nya förbundsdirektionen som ej var budgeterat samt att fler möten har genomförts. Budgeten är minskad jämfört med föregående år eftersom antalet ledamöter i förbundsdirektionen minskades inför 2019.

För Marknad uppgår nettoavvikelsen till 0,3 mnkr i lägre kostnader. Det beror dels på en beräknad rörlig del av intäkterna 0,2 mnkr för reklam på buss ej uppbokad till och med andra tertialet, dels är flera aktiviteter är planerade först under tredje tertialet, varför en budget avvikelse finns med 0,5 mnkr.

Kostnader för Biljettmaskiner uppgår till 3,7 mnkr jämfört med budget 3,6 mnkr, vilket är en budgetavvikelse med 0,1 mnkr i högre nettokostnader. Det har skett en omfördelning av kostnader från enheten IT och telefoni till Biljettmaskiner, detta för att få en samlad bild av driftskostnaderna som härrör till biljettmaskiner. Abonnemangskostnader, drift- samt kostnader för serviceavtal, har en högre kostnadsutveckling än budgeterat. Ett utökat underhållsavtal med FARA för ökad funktionalitet enligt kravställen har medfört högre kostnader jämfört med tidigare år och budget. En anpassning har inletts för att möta tillkommande EU-krav. Jämfört med föregående år är nettokostnaden 0,3 mnkr lägre än utfallet 2018.

IT och telefoni redovisar 5,0 mnkr i kostnader mot budget 5,7 mnkr, vilket är 0,7 mnkr i lägre kostnader. Det beror på att det budgeterats dels för systemutveckling av trafiksamordningssystemet SAM 3001 vilket inte kommer att genomföras och dels för systemutveckling av telefoni där kostnaderna är lägre än vad som beräknats.

Verksamhet, mnkr	Utfall aug			Budget aug			Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Netto-kostnad aug 2018
	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad			
Personalkostnader	1,9	-19,9	-18,1	1,9	-21,3	-19,4	-1,4	8%	-18,6
Central bedömningsfunktion	0,0	-0,8	-0,8	0,0	-1,6	-1,6	-0,8	105%	0,0
Externa kostnader	0,0	-3,3	-3,3	0,0	-3,4	-3,4	-0,1	4%	-3,3
Biljettkontroll	0,0	-0,4	-0,4	0,1	-0,4	-0,3	0,1	-22%	-0,4
Ekonomienhet	0,0	-0,4	-0,4	0,0	-1,5	-1,5	-1,1	300%	0,0
Hållbara resor	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1	0%	-0,1
Koll 2020	1,7	-1,7	-0,1	1,7	-2,2	-0,6	-0,5	637%	-0,1
Förbundsdirektion	0,0	-0,6	-0,6	0,0	-0,3	-0,3	0,3	-29%	-0,4
Utvecklingsenhet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0%	-0,1
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	58%	-0,1
Marknad	0,4	-0,6	-0,2	0,6	-1,1	-0,5	-0,3	528%	-0,2
Biljettmaskiner	0,1	-3,9	-3,7	0,1	-3,7	-3,6	0,1	-5%	-4,0
IT och telefon	0,0	-5,0	-5,0	0,0	-5,7	-5,7	-0,7	15%	-5,4
Summa	4,3	-36,7	-32,5	4,4	-41,5	-37,1	-4,4	14%	-32,7

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Den medlemmen med störst budgetavvikelse för verksamhetens nettokostnad är Sundsvalls kommun med en avvikelse om 3,0 mnkr. Det beror främst på lägre biljettintäkter från resenärer än vad som har budgeterats. För Region Västernorrland uppgår budgetavvikelsen till 2,2 mnkr högre nettokostnader än budgeterat. Det beror bland annat på lägre biljettintäkter från resenärer, lägre skolkortsintäkter samt högre kostnader för sjukresor.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	-154,0	-151,8	2,2	-1%	-147,3	-6,8	5%
Ånge kommun	-7,4	-7,3	0,1	-2%	-6,8	-0,6	9%
Sundsvalls kommun	-93,8	-90,8	3,0	-3%	-80,5	-13,3	17%
Timrå kommun	-14,6	-15,4	-0,8	5%	-12,8	-1,8	14%
Härnösands kommun	-22,6	-24,2	-1,6	7%	-20,1	-2,5	12%
Kramfors kommun	-18,7	-17,3	1,4	-8%	-17,3	-1,4	8%
Sollefteå kommun	-9,0	-9,5	-0,5	5%	-12,4	3,4	-28%
Örnsköldsviks kommun	-56,3	-55,9	0,3	-1%	-53,6	-2,6	5%
Summa	-376,4	-372,3	4,2	-1%	-350,8	-25,6	7%

Medlemsbidrag fördelad per medlem

Utfallet för medlemsbidraget för perioden är 270,0 mnkr och budget uppgår till 263,0 mnkr. De medlemmarna med störst avvikelse är Härnösands kommun och Timrå kommun. Dessa kommuner införde subventionerade produkter under föregående år och det påverkar utfallet för medlemsbidraget.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Region Västernorrland	148,5	150,1	-1,6	-1%	145,3	3,2	2%
Ånge kommun	7,4	7,3	0,1	2%	6,8	0,6	9%
Sundsvalls kommun	53,1	50,3	2,8	5%	47,2	5,9	13%
Timrå kommun	11,6	2,7	9,0	338%	12,5	-0,9	-7%
Härnösands kommun	-4,1	-0,1	-4,0	-	12,4	-16,5	-133%
Kramfors kommun	18,7	17,3	1,4	8%	17,3	1,4	8%
Sollefteå kommun	9,0	9,5	-0,5	-5%	12,4	-3,4	-28%
Örnsköldsviks kommun	25,7	25,9	-0,2	-1%	26,6	-0,8	-3%
Summa	270,0	263,0	7,1	3%	280,4	-10,5	-4%

Prognos 2019

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

Årets andra helårsprognos för 2019 visar att verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 573,3 mnkr mot budgeterade 557,3 mnkr. Avvikelsen uppgår till 16,1 mnkr, vilket motsvarar tre procent högre nettokostnader än budget. Prognosen är 2,3 mnkr lägre än vid den första prognosen från april.

Intäkternas lägre prognos beror till största del på lägre biljettintäkter än vad som budgeterats. Verksamhetens kostnader prognostiseras 11,2 mnkr högre än budget, motsvarande två procent. Det beror bland annat på att kostnaderna för resandeincitament samt sjukresor prognostiseras högre än budget. Ytterligare en orsak är att kostnaderna för avtalsenlig indexjustering prognostiseras högre än vad som budgeterats.

Avskrivningskostnader prognostiseras till 2,5 mnkr och är 1,3 mnkr lägre än vad som budgeterats. Det beror framför allt på att avskrivningskostnader för bussar är budgeterade för helåret 2019 men dessa är färdigavskrivna under juni vilket medför lägre kostnader om 1,6 mnkr. Avskrivning för optiska läsare prognostiseras med högre kostnader om 0,3 mnkr än vad som budgeterats.

Prognostiserat medlemsbidrag uppgår till 408,1 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 393,3 mnkr. Avvikelse för medlemsbidraget är 14,8 mnkr, motsvarande fyra procent.

Belopp, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Verksamhetens intäkter	134,6	140,9	6,3	-4%	127,1	142,6
Verksamhetens kostnader	-705,9	-694,4	-11,6	2%	-701,1	-670,8
Jämförelsestörande poster	0,5	0,0	0,5	-	0,5	0,9
Avskrivningar	-2,5	-3,8	1,3	34%	-2,1	-4,1
Verksamhetens nettokostnad	-573,3	-557,3	16,1	3%	-575,6	-531,4
Kommunala biljettsubventioner	165,2	163,9	1,3	1%	161,6	143,6
Medlemsbidrag	408,1	393,3	14,8	4%	414,0	386,1
Finansiella intäkter	0	0	0	-	0	1,7
Finansiella kostnader	0	0	0	-	0	0
Jämförelsestörande finansiella poster	0	0	0	-	0	0
Årets resultat	0	0	0	-	0	0

Verksamhetens intäkter

Årets andra helårsprognos för verksamhetens intäkter visar en avvikelse om 6,3 mnkr vilket motsvarar lägre intäkter med 4 procent. Intäkterna prognostiseras till 134,6 mnkr mot budgeterade 140,9 mnkr. Prognosen för intäkter har ökat med 7,5 mnkr från årets första prognos.

Biljettintäkterna prognostiseras till 94,1 mnkr, vilket är 4,4 mnkr lägre än budget och 5 mnkr lägre än föregående år. Intäktsnivån mellan åren påverkas av införandet av fler subventionerade produkter, vilket även får en effekt på skolkortsintäkterna som enligt årsprognos förväntas bli lägre än budget med 1,9 mnkr.

Intäkter i det EU-finansierade projektet Koll 2020 prognostiseras till 2,1 mnkr vilket är 0,4 mnkr lägre än budget. Intäkterna för resplusbiljetter prognostiseras till 3,2 mnkr, vilket är 0,6 mnkr högre än budget. Ett ökat resande inom kommunen har konstaterats och förväntas hålla i sig under hösen 2019.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Biljettintäkter busstrafik	94,1	98,5	-4,4	-5%	87,6	99,1
Intäkter skolkort	17,7	19,6	-1,9	-10%	17,9	19,8
Intäkter tågtrafik	9,0	9,0	0,0	0%	9,0	6,8
Bidrag, Samverkande system	3,2	3,4	-0,2	-6%	3,2	3,5
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	-	0,0	3,7
Resplusintäkter	3,2	2,6	0,6	23%	2,9	2,8
EU-bidrag projekt Koll 2020	2,1	2,5	-0,4	-16%	1,5	2,3
Kundservice och anropsstyrtrafik	1,5	1,4	0,0	1%	1,4	1,4
Reklam på buss	0,7	0,8	-0,1	-15%	0,7	0,8
Bussgodsintäkter	0,5	0,8	-0,2	-27%	0,6	0,3
Färdtjänsthandläggning	0,7	0,7	0,0	-1%	0,7	0,5
Färdtjänstsamordning	0,6	0,6	0,0	1%	0,6	0,2
Persontransporter	0,6	0,4	0,2	50%	0,5	0,6
Avgift för kortämne	0,4	0,2	0,2	102%	0,1	0,0
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,2	0,2	0,1	59%	0,2	0,3
Övriga intäkter	0,1	0,2	-0,1	-49%	0,1	0,4
Summa	134,6	140,9	-6,3	-4%	127,1	142,6

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

För Härnösands kommun, Timrå kommun och Sundvalls kommun beror avvikelsen mellan prognosen och budget till stor del på svårigheten att budgetera effekten som de subventionerade produkterna har på biljettintäkterna.

Timrå kommun har från och med augusti i år avvecklat det subventionerade barnkortet vilket bidrar till att intäkterna prognostiseras högre än budget och även högre än vid årets första prognos.

För Sundsvalls kommun tydliggörs svårigheten och prognosen har fluktuerat stort mellan årets första och andra prognos. I första tertialet prognostiserades biljettintäkterna till 45,7 mnkr, vilket är 4,7 mnkr lägre än årets andra prognos. Båda prognoserna visar lägre biljettintäkter än vad som budgeterats.

För Sollefteå kommun uppgår biljettintäkterna till 2,7 mnkr i årets andra årsprognos, vilket är samma som i årsprognosen som gjordes i april. Det motsvarar 0,2 mnkr högre biljettintäkter än budget, och grundar sig i en konstaterad resandeökning i kommunen.

För Örnsköldsviks kommun prognostiseras biljettintäkterna för busstrafiken 1,8 mnkr högre än budget. Under 2018 konstaterades en resandeökning i kommunen, vilket har hållit i sig under 2019. Trenden förväntas fortsätta även under hösten 2019.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Årsprognos aug	Budget 2019	Budgetavvikelse	Budgetavvikelse %	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Härnösand	1,0	0,3	0,7	233%	0,9	2,6
Kramfors	1,5	2,3	-0,8	-36%	1,5	1,7
Sollefteå	2,7	2,5	0,2	8%	2,7	2,6
Sundsvall	50,4	55,8	-5,4	-10%	45,7	53,6
Timrå	3,4	2,2	1,3	58%	2,4	3,5
Ånge	0,3	0,4	-0,1	-18%	0,4	0,4
Örnsköldsvik	15,4	13,6	1,8	13%	16,2	14,3
Region Västernorrland	19,9	21,5	-1,6	-8%	18,4	20,5
Summa intäkter	94,6²³	98,5	-3,9	-4%	88,1	99,1

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader prognostiseras till 704,6 mnkr. Budget för året uppgår till 694,3 mnkr vilket medför en avvikelse om 10,3 mnkr högre kostnad. Vid årets först prognos uppgick kostnaderna till 701,1 mnkr. För den linjelagda busstrafiken prognostiseras kostnaderna 463,7 mnkr och i förhållande till budget är avvikelsen 6,4 mnkr högre kostnader. Årets andra prognos är även 2,3 mnkr högre än vid första prognosen i april. Den särskilda persontrafiken prognostiseras med kostnader om 115,8 mnkr vilket är 8,3 mnkr högre än budget samt 1,9 mnkr högre än vid årets första prognos.

Administrativa kostnader prognostiseras till 59,8 mnkr och i jämförelse med budget om 61,6 är det 1,9 mnkr lägre kostnader. Prognosen är 0,9 mnkr högre än vid årets första prognos och det beror främst på kostnader som uppkommer då föregående förbundsdirektörs förordnande upphör.

Prognosen för stationsavgifter är 0,7 mnkr lägre än budget vilket beror på att kostnaderna för första kvartalet 2019 inte periodiserades utan ingick i utfallet 2018.

Kostnaderna för kompletteringstrafik prognostiseras till 1,8 mnkr och i förhållande till budget är avvikelsen 0,9 mnkr lägre kostnader. Avvikelsen beror främst på att kostnader om 0,6 mnkr har budgeterats för Sundsvalls kommun men eftersom de har upphandlat denna trafik uppstår inga kostnader för kommunalförbundet. Även Sollefteå har upphandlat trafiken och därför prognostiserar kommunalförbundet inte några kostnader vilket kan jämföras med budget om 0,3 mnkr. För den linjelagda kompletteringstrafiken är prognosen i paritet med budget och även med föregående år.

Budgeterade kostnader (mnkr)	Årsprognos aug	Budget 2019	Budgetavvikelse	Budgetavvikelse %	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-463,7	-457,3	-6,4	1%	-461,4	-443,3
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-115,8	-107,5	-8,3	8%	-113,9	-110,4
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-56,9	-56,9	0,0	0%	-56,9	-48,5
Administrativa kostnader	-59,8	-61,6	1,9	-3%	-58,9	-58,1
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-4,4	-4,4	0,0	0%	-4,6	-4,6
Stationsavgifter	-1,3	-2,0	0,7	-34%	-1,5	-2,4
Biljettsamverkan X-trafik	-1,5	-1,5	0,0	0%	-1,5	-1,0
Kompletteringstrafik	-1,8	-2,6	0,9	-33%	-2,0	-2,0
Realtid, drift och underhåll	-0,8	-0,5	-0,3	53%	-0,5	-0,4
Summa verksamhetens kostnader	-705,9	-694,4	-11,6	2%	-701,1	-670,8

Linjelagd busstrafik

De totala trafik kostnaderna för linjelagd busstrafik prognostiseras till 463,7 mnkr. Budget för året uppgår till 457,3 mnkr vilket medför en avvikelse om 6,4 mnkr högre kostnad. Jämfört med årets första prognos prognosen i april är kostnaden 2,3 mnkr högre.

Trafikkostnaden prognostiseras 1,8 mnkr lägre än budget och det beror bland annat på budgeterade kostnader för Härnösands kommun där behovet av dessa budgeterade kostnader uteblivit.

²³ Inklusive jämförelsestörande poster

Prognostiserade kostnader för resandeincitament är 6,1 mnkr högre än budget men har skrivits ned med 1,2 mnkr från årets första prognos. Främst till följd av en viss avmatning i resandeutvecklingen samt att barnkortet i Timrå upphörde från augusti.

För förstärkningstrafiken prognostiseras kostnaderna till 3,8 mnkr vilket är 2,6 mnkr lägre än vad som budgeterats. Det beror främst på ett mindre behov av förstärkningstrafik i Sundsvalls tätort än befarat efter införandet av barnkortet.

Trafikkostnader (mnkr)	Årsprognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Årsprognos april 2019	Utfall 2018
Trafikkostnad	-379,8	-381,6	1,8	0%	-378,4	-378,5
Index	-62,2	-57,5	-4,7	8%	-59,4	-45,8
Resandeincitament	-16,7	-10,6	-6,1	58%	-17,9	-13,8
Miljöincitament	-1,2	-1,2	0,0	0%	-1,2	-1,2
Förstärkningstrafik	-3,8	-6,4	2,6	-41%	-4,5	-4,0
Summa trafikkostnader	-463,7	-457,3	-6,4	1%	-461,4	-443,3

Index

För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken prognostiseras index till 16,9 procent. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken prognostiseras till 19,7 procent. Dessa båda indexkorgar kan jämföras med budgeterad index om 15 procent. Det sammanlagda snittindex prognostiseras till 16,4 procent och är högre än vad som prognostiserats vid årets första prognos. I jämförelse med årets första prognos har båda indexkorgarna högre värde då tätortstrafiken prognostiserades till 15,7 procent och landsbygdstrafiken till 18,0 procent.

För linje 40 är prognosen 18,9 procent jämfört med budget om 18 procent. För linje 50 är prognosen 19,2 procent att jämföra mot budget om 9 procent.

Kostnaden för den avtalsenliga indexregleringen prognostiseras till 62,2 mnkr i jämförelse med budget om 57,5 mnkr. I jämförelse med årets första prognos har kostnaderna ökat med 2,8 mnkr.

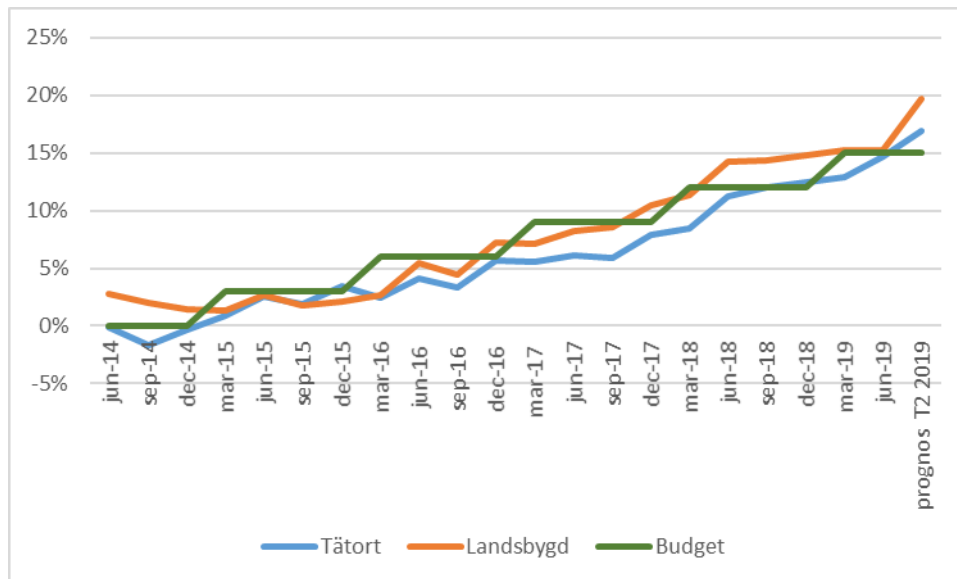


Diagram: Indexutveckling 2014 -2018, med prognos 2019

De olika indexkorgarnas utveckling påverkas framförallt av fortsatt höjda drivmedelspriser under 2019. Kostnadsutvecklingen för drivmedel från trafikstart juni 2014 fram till idag har drivit upp index för trafikavtalen. Arbetskostnadsindex (AKI) driver också kostnadsutvecklingen eftersom den utgör en stor del av viktningen i indexkorgarna.

Region Västernorrland

Prognosen för trafikkostnader är 0,6 mnkr lägre än budget. Jämfört med prognosen från första tertialet är den 0,3 mnkr högre till följd av att årsprognos från april var för låg.

Jämfört med utfallet för 2018 är årsprognosen 3,1 mnkr lägre, till följd av reducerad heltrafik linje 50 samt matartrafik linje 202.

Kostnaden för resandeincitament finns inom trafikområdet O17/21 Njurunda - Timrå och inom linje 201 mellan Sundsvall och Härnösand och har utfallit med 1,3 mnkr i jämförelse med budget ,4 mnkr som var för lågt budgeterat. Resandet i dessa områden har under de senaste åren varit högre än basåret 2015. För linje 201 har det inte budgeterats för några kostnader för resandeincitament då resandeutvecklingen var negativ tidigare år.

Utfallet 0,7 mnkr för förstärkningstrafik är 0,1 mnkr högre än budget. Jämfört med årsprognosen från april är prognosen 0,1 mnkr lägre och jämfört med föregående år 0,2 mnkr lägre.

De fyra bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2019 därav budgetavvikelsen på 0,8 mnkr.

Trafikkostnader, (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-69,3	-70,0	-0,6	-1%	-69,0	-72,4
Index	-11,5	-10,4	1,1	9%	-11,5	-8,3
Resandeincitament	-1,3	-0,4	0,9	71%	-1,4	-0,4
Miljöincitament	-0,4	-0,4	0,0	-2%	-0,8	-0,4
Förstärkningstrafik	-0,7	-0,6	0,1	18%	-0,8	-1,0
Avskrivning fordon	-0,7	-1,5	-0,8	-118%	-0,7	-1,5
Summa	-84,0	-83,2	0,7	1%	-84,2	-84,1

Kramfors kommun

I samband med avveckling av matartrafiken L 2020 till linje 50 förändras andelen produktionskilometer för Kramfors kommun inom trafikområdet O20 Ådalen, vilket medför en lägre kostnad beräknad till 0,1 mnkr. Prognosen för indexkostnaderna är 0,2 mnkr högre än vad som budgeterats. Förstärkningstrafiken beräknas även bli lägre för 2019 med 0,1 mnkr.

Trafikkostnader, (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Årsprognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-16,6	-16,7	-0,1	-1%	16,6	16,7
Index	-2,8	-2,5	0,2	9%	-2,8	-2,0
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-1%	-0,1	-0,1
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,1	-0,1	-102%	-0,1	-0,1
Summa	-19,6	-19,5	0,0	0%	19,6	19,0

Sollefteå kommun

I årsprognosen från augusti beräknas trafikkostnaderna bli 0,2 mnkr lägre än budget. Det beror bland annat på att kostnadsfördelningen utifrån andel produktionskilometer förändras mellan Sollefteå kommun, Region Västernorrland och Jämtlands län. Prognosen för indexkostnaderna är 0,2 mnkr högre än vad som budgeterats. Förstärkningstrafiken beräknas även bli lägre för 2019 med 0,1 mnkr.

Trafikkostnader, (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Årsprognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-15,0	-15,2	-0,2	-1%	-15,2	-14,9
Index	-2,5	-2,3	0,2	7%	-2,6	-1,8
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	2%	-0,1	-0,1
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,2	0,0	-19%	-0,2	-0,3
Summa	-17,7	-17,7	0,0	0%	-18,1	-17,2

Örnsköldsviks kommun

Trafikprognosen för 2019 i Örnsköldsviks kommun visar på 0,1 högre trafikkostnad än budget. Jämfört med årsprognosen från april är kostnaden 0,3 mnkr lägre. Prognosen visar även ett högre utfall med 0,9 mnkr än 2018. Prognosen för indexkostnaderna är 1,5 mnkr högre än vad som budgeterats.

Örnsköldsviks kommun har ett resandeincitamentavtal inom trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort. Resandet i området bedöms bli fortsatt högre än basåret 2015. Budgeterade kostnader för 2019 är för låga sett till årets andra prognos samt utfallet 2018 och resandeincitamentet budgeteras till 6,0 mnkr vilket är 1,2 mnkr högre än budget. Jämfört med årsprognos från april och utfallet från 2018 prognostiseras kostnaden 0,2 mnkr högre.

Förstärkningskostnader beräknas minska med 0,5 mnkr till följd av den linjeomläggning som genomförs inom Örnsköldsviks tätort under året.

Trafikkostnader, (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2018	Förändring 2019-2018	Förändring 2019-2018 (%)
Trafikkostnad	-44,9	-45,4	-0,5	-1%	-45,5	-0,6	-1%
Index	-7,5	-6,8	0,6	9%	-4,9	2,6	53%
Resandeincitament	-3,7	-3,2	0,5	14%	-3,1	0,6	21%
Miljöincitament	-0,2	-0,2	0,0	-13%	-0,2	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-0,3	-0,8	-0,5	-171%	-0,5	-0,2	-43%
Summa	--56,5	-56,4	0,1	0%	-54,1	2,4	4%

Härnösands kommun

Härnösands kommun införde under 2018 subventionerade produkter för alla ålderskategorier. Detta medförde att det budgeterades för högre avtalskostnader, ett extra fordon samt högre trafikkostnader. I trafikområde O22 Härnösands landsbygd utökades budgeten med 1,3 mnkr och inom trafikområde O10 Härnösands tätort utökades budgeten med 0,8 mnkr inför 2019. Behovet av dessa budgeterade kostnader har uteblivit och årsprognosen reduceras med 2,3 mnkr i jämförelse med budget.

Trafikkostnader, (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Årsprognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-24,9	-27,2	-2,3	-9%	-24,8	-25,0
Index	-4,2	-3,8	0,4	10%	-4,3	-3,0
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Miljöincitament	-0,2	-0,2	0,0	1%	-0,2	-0,2
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	14%	0,0	0,0
Summa	-29,2	-31,1	-1,9	-6%	-29,3	-28,2

Timrå kommun

Totala trafikkostnader prognostiseras 1,1 högre än budget och beror beror främst på högre kostnader för resandeincitamentsersättning med 0,9 mnkr. Index beräknas bli 0,2 mnkr högre i årsprognosen för augusti än budget.

Kostnader för resandeincitament berör trafikområdet O17/21 Timrå/Njurunda. Resandet i området bedöms bli fortsatt högre än basåret 2015, även om det kan bli en stagnation till följd av att tidigare införda subventionerade barnkortet avvecklades hösten 2019. Budgeterade kostnader för 2019 är för låga sett till prognoserna samt utfallet 2018.

Inom trafikområde O17/21 Njurunda – Timrå har förstärkningstrafiken ökat. För Timrå kommuns del ökar förstärkningskostnaderna med 0,2 mnkr enligt prognosen för 2019.

Budgetposter (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-17,3	-17,4	-0,1	-1%	-17,5	-17,2
Index	-2,9	-2,7	0,2	7%	-2,6	-1,8
Resandeincitament	-1,4	-0,6	0,9	60%	-1,5	-0,6
Miljöincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Förstärkningstrafik	-0,8	-0,6	0,2	28%	-1,0	-0,7
Summa	-22,3	-21,2	1,1	5%	-22,6	-20,3

Sundsvalls kommun

Trafikkostnaden prognostiseras 0,2 mnkr högre än budget och 1,1 mnkr högre än vid årets första prognos. Det beror bland annat på att inom O14/15 Sundsvalls tätort tillkommer en trafikkostnad för

utökad vintertrafik inklusive ett fordon med 0,7 mnkr samt en utökning av trafik till följd av avstängningen av Storbron och ändrad körväg. Effekten av avstängningen har medfört en större förändring än vad som var känt vid budgettillfället. Prognosen för indexkostnaderna är 0,8 mnkr högre än vad som budgeterats.

Resandeincitament berör trafikområdena Timrå-Njurunda, Sundsvall-Matfors samt Sundsvall tätort. Resandet i dessa områden bedöms bli högre än basåret 2015, vilket till stor del beror på införandet av subventionerade produkter. Budgeterade kostnader för 2019 är för låga sett till årets andra prognos och utfallet 2018 där det endast är halvårseffekt av det subventionerade barnkortet. Resandeincitamentet prognostiseras till 8,0 mnkr vilket är 3,2 mnkr högre än budget 2019 men 1,2 mnkr lägre än prognosen från april, till följd av post mot trafikkostnad om 1,0 mnkr, varför prognosavvikelse är 0,2 mnkr lägre i andra tertialet. Jämfört med utfall 2018 är prognosen 3,7 mnkr högre.

Prognosen för förstärkningskostnader är 2,3 mnkr lägre än budget och det beror främst på att det inom trafikområde Sundsvalls tätort budgeterades för förstärkningskostnader på 3,0 mnkr inför 2019 i och med införandet av det subventionerade barnkortet. Behovet av förstärkningstrafik har uteblivit och prognosen reduceras motsvarande årets första prognos. Jämfört med föregående år är prognosen 0,3 mnkr högre än utfallet 2018.

De fyra bussar som skrivits av under fem år är färdigavskrivna under juni 2019. Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2019 därav budgetavvikelsen på 0,8 mnkr.

Budgetposter (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-159,6	-159,4	0,2	0%	-158,5	-157,9
Index	-25,2	-24,4	0,8	3%	-23,6	-16,5
Resandeincitament	-8,0	-4,8	3,2	40%	-9,2	-4,3
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	-2%	-0,1	-0,1
Förstärkningstrafik	-1,4	-3,7	-2,3	-157%	-1,5	-1,1
Avskrivning fordon	-0,7	-1,5	-0,8	-118%	-0,7	-1,5
Summa	-195,0	-193,9	1,1	1%	-193,5	-181,3

Ånge kommun

Inom trafikområde O23 Ånge landsbygd har det skett trafikförändringar för bland annat linje 196 och linje 192 jämfört med budget 2019 vilket påverkar Ånge kommuns andel av totala produktionskilometer vilket innebär 0,3 mnkr högre kostnader.

Budgetposter (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Trafikkostnad	-7,7	-7,3	0,3	4%	-7,6	-7,3
Index	-1,2	-1,1	0,1	10%	-1,3	-0,9
Resandeincitament	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Miljöincitament	-0,1	-0,1	0,0	2%	-0,1	-0,1
Förstärkningstrafik	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0
Summa	-9,0	-8,5	0,4	5%	-9,0	-8,2

Särskild persontrafik

Prognosen för särskild persontrafik visar 7,8 mnkr högre kostnader i jämförelse med budget. Prognosavvikelsen för sjukresor är ökade kostnader på 5,8 mnkr högre än budgeterat. Prognosen baseras på att resandeutvecklingen, som under föregående år ökade kraftigt, inte fortsätter på samma nivå samt att det är ett dyrare trafikavtal i Sollefteå.

Prognosen för Kramfors kommun är 1,0 mnkr högre kostnader jämfört mot budget, bedömningen görs att resandeutvecklingen ökar i en högre omfattning än vad prognosen per april visade.

För Örnsköldsviks kommun är prognosen 1,1 mnkr högre kostnader än utfallet 2018, jämfört mot budget är kostnaderna sju procent högre. Prognosen baseras på att resandet fortsätter att öka.

I Timrå kommun prognostiseras 0,2 mnkr högre kostnader än utfallet 2018 och prognosavvikelsen i Härnösand är 0,4 mnkr högre än budget.

I Ånge kommun är prognosavvikelsen tio procent lägre kostnader jämfört mot budget. Resandeutvecklingen ligger i nivå med prognosen per april.

Särskild persontrafik, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Region Västernorrland	-77,2	-71,4	-5,8	8%	-76,3	-71,6
Ånge kommun	-3,2	-3,6	0,3	-10%	-3,2	-3,0
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0,0	-7%	-0,1	-0,1
Timrå kommun	-4,6	-4,5	-0,1	2%	-4,6	-4,4
Härnösands kommun	-5,5	-5,2	-0,4	7%	-5,3	-5,1
Kramfors kommun	-11,5	-10,5	-1,0	9%	-11,2	-10,3
Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-3,4
Örnsköldsviks kommun	-12,8	-11,9	-0,9	7%	-12,3	-11,7
Summa	-114,9	-107,1	-7,8	7%	-113,0	-109,4

Administration

De administrativa nettokostnaderna prognostiseras till 54,4 mnkr, vilket är 1,2 mnkr lägre än budget om 55,6 mnkr.

För Personal prognostiseras nettokostnaden till 29,8 mnkr och budgeten uppgår till 29,1 mnkr. Fram till och med oktober 2020 löper två tjänster som förbundsdirektör men där bara en är i tjänst från och med november 2019. Prognosen är 1,6 mnkr högre än vid årets första prognos och det beror främst på kostnader om 1,8 mnkr som uppkommer då föregående förbundsdirektörs förordnande upphör. Denna kostnad var inte känd vid förra prognosen och kommer att reserveras under november. Vakanta tjänster och sjukskrivning reducerar kostnaderna och avvikelsen mot budget uppgår till 0,7 mnkr

Kostnaden för central bedömningsfunktion prognostiseras till 1,4 mnkr i jämförelse med budget 2,4 mnkr. Det beror på att verksamheten startade i juni med en budget på årsbasis.

Externa kostnader prognostiseras till 5,4 mnkr och är 0,3 mnkr högre än budget. En befarad kundförlust som belastar utfallet är främsta orsaken till avvikelsen.

Biljettkontroll är prognostiserad i nivå med budget, då fler kontroller kommer att utföras under andra halvåret i samarbete med kontrollpersonal från trafikföretag.

Prognostiserade kostnader för Ekonomienheten uppgår till 1,0 mnkr att jämföra med budget om 2,2 mnkr. Det beror främst på att införandet av nytt intäktsfördelningssystem har senarelagts och arbetet kommer att påbörjas under hösten med färdigställandet under nästa år. Elektronisk fakturahantering är införd under april avseende leverantörsfakturer och implementering för kundfakturer införs under september.

Förbundsdirektionens kostnader prognostiseras till 0,8 mnkr i förhållande till budgeterade kostnader om 0,4 mnkr. Det beror bland annat på att ett internat med de nya ledamöterna genomfördes under februari. Ytterligare orsaker är att det genomförts fler direktionssammanträden samt fler arbetsgruppsmöten än vad som budgeterats.

För Utvecklingsenheten kommer arbetet med att revidera trafikförsörjningsprogrammet utgå vilket medför att kostnaderna prognostiseras till 0 mnkr.

Marknad prognostiserar nettokostnader i paritet med budgeterade nettokostnader. Viss osäkerhet finns i prognosen till följd av den rörliga ersättningen för reklam på buss.

Nettokostnaden för Biljettmaskiner uppgår till 5,7 mnkr jämfört med budget 5,4 mnkr, vilket är en budgetavvikelse med 0,3 mnkr högre kostnad. Ett utökad underhållsavtal med FARA för ökad

funktionalitet har medfört högre kostnader jämfört med tidigare år och budget. En ytterligare orsak till avvikelserna är anpassning för att möta tillkommande EU-krav vilket medför högre kostnader än budget. Jämfört med utfall 2018 är prognosen 0,2 mnkr lägre till följd av att avgifter införts från och med 2019 för kortämnena.

Inom IT och telefoni prognostiseras kostnaderna till 8,2 mnkr, vilket är 0,3 mnkr lägre än budget. Det beror främst på att det budgeterats för systemutveckling av trafiksamordningssystemet SAM 3001 men denna åtgärd kommer inte att genomföras under året. Under tredje tertialen påbörjas arbetet med att digitalisera företagskortet och den beräknade kostnaden uppgår till 0,1 mnkr.

Verksamhet, mnkr	Prognos aug 2019			Budget 2019			Budget-avvikelse		Prognos apr	2018
	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Netto-kostnad	(%)	Netto-kostnad	Netto-kostnad
Personalkostnader	2,8	-32,6	-29,8	2,9	-32,0	-29,1	0,7	-2%	-28,2	-28,6
Central bedömningsfunktion	0,0	-1,4	-1,4	0,0	-2,4	-2,4	-1,0	72%	-1,6	0
Externa kostnader	0,0	-5,5	-5,4	0,1	-5,2	-5,1	0,3	-6%	-5,6	-5,0
Biljettkontroll	0,2	-0,7	-0,5	0,1	-0,6	-0,5	0,0	5%	-0,5	-0,6
Ekonomienhet	0,0	-1,0	-1,0	0	-2,2	-2,2	-1,2	129%	-1,0	0,0
Hållbara resor	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1	0%	0,0	-0,3
Koll 2020	2,1	-2,7	-0,7	2,5	-3,4	-0,9	-0,2	32%	-0,4	-0,6
Förbundsdirektion	0,0	-0,9	-0,9	0,0	-0,4	-0,4	0,5	-55%	-0,8	-0,8
Utvecklingsenhet	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	0%	-0,1	-0,1
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-31%	-0,1	-0,1
Marknad	0,7	-1,5	-0,8	0,8	-1,6	-0,8	0,0	0%	-0,8	-0,4
Biljettmaskiner	0,3	-6,0	-5,7	0,2	-5,6	-5,4	0,3	-5%	-6,5	-5,9
IT och telefon	0,0	-8,5	-8,2	0,0	-8,5	-8,5	-0,3	4%	-8,5	-8,5
Summa	6,3	-60,7	-54,4	6,6	-62,3	-55,6	1,2	2%	-54,1	-51,0

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Den medlem som har störst avvikelse mellan prognostiserade nettokostnader och budgeterade nettokostnader är Region Västernorrland med en budgetavvikelse om 8,0 mnkr högre nettokostnader än budgeterat. Det beror bland annat på lägre biljettintäkter från resenärer, lägre skolkortsintäkter samt högre kostnader för sjukresor.

För Sundsvalls kommun uppgår avvikelse till 7,6 mnkr. Det beror främst på lägre biljettintäkter från resenärer än vad som har budgeterats.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Region Västernorrland	-237,8	-229,8	-8,0	3%	-238,0	-220,4
Ånge kommun	-11,2	-10,9	-0,3	2%	-11,3	-10,7
Sundsvalls kommun	-139,5	-131,9	-7,6	6%	-142,3	-124,3
Timrå kommun	-22,1	-23,7	1,6	-7%	-23,7	-19,9
Härnösands kommun	-34,4	-36,5	2,1	-6%	-34,6	-30,9
Kramfors kommun	-28,4	-26,2	-2,2	8%	-28,1	-26,7
Sollefteå kommun	-13,7	-14,0	0,3	-2%	-13,9	-16,7
Örnsköldsviks kommun	-86,3	-84,2	-2,1	3%	-83,7	-81,9
Summa	-573,3	-557,2	-16,1	3%	-575,6	-531,4

Medlemsbidrag fördelad per medlem

Det prognostiserade medlemsbidraget är 14,8 mnkr högre än budget, vilket motsvarar fyra procent. Den största avvikelsen mellan prognosen och budgeterat medlemsbidrag har Timrå kommun. Avvikelsen uppgår till 14,5 mnkr och beror till största del på för höga budgeterade subventionerade intäkter. Det budgeterades för fler antal barnkort än vad prognosen visar. I antagandet för budget 2019 uppskattades 2 840 kort per månad men utfallet visar drygt 1 000 kort per månad.

Medlemsbidraget för Härnösands kommun budgeterades till 0 mnkr eftersom intäkterna uppgick till samma belopp som kostnaderna. Prognosen visar att subventionerade intäkter och biljettintäkter är högre än budget samtidigt som de prognostiserade trafik kostnaderna är lägre än budget. Detta gör att enligt prognosen ska kommunalförbundet återbetala 8,3 mnkr till Härnösands kommun.

Sundsvalls kommun har en budgetavvikelse på 4,3 mnkr motsvarande sex procent. Det beror främst på att biljettintäkterna från resenärer prognostiseras lägre än vad som budgeterats.

För Region Västernorrland uppgår det prognostiserade medlemsbidraget till 229,5 mnkr vilket är 2,3 mnkr högre än vad som budgeterats.

Kramfors kommun prognostiseras ett medlemsbidrag om 28,4 mnkr, vilket är 2,2 mnkr högre än budget. Det beror bland annat på lägre biljettintäkter och skolkort samt högre kostnader för särskild persontrafik.

Medlemsbidrag (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2019	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2018
Region Västernorrland	229,5	227,2	2,3	1%	230,5	214,0
Ånge kommun	11,2	10,9	0,3	2%	11,3	10,6
Sundsvalls kommun	75,4	71,2	4,3	6%	80,9	56,7
Timrå kommun	19,1	4,6	14,5	319%	18,5	17,3
Härnösands kommun	-8,3	0,0	-8,3	-	-5,9	8,4
Kramfors kommun	28,4	26,2	2,2	8%	28,1	26,6
Sollefteå kommun	13,7	14,0	-0,3	-2%	13,9	16,6
Örnsköldsviks kommun	39,0	39,2	-0,2	0%	36,8	35,8
Summa	408,1	393,3	14,8	4%	414,0	386,1

Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Nedan ges en kortfattad beskrivning av de bolag där ägarandelen uppgår till fem procent eller mer. Tidigare år har en sammanställd redovisning endast upprättats vid årsbokslut men från i år upprättas en sammanställd redovisning för delårsbokslut.

Bussgods i Västernorrland AB

Bussgods i Västernorrland AB är från och med 2017 ett helägt dotterbolag. Verksamheten bedrivs i egen regi på tre godsterminaler. Bussgods har ett 40-tal in- och utlämningsställen i länet. Ett arbete med att bilda ett gemensamt bussgodsbolag med tre ägare Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland har pågått sedan 2017. Arbetet beräknades vara klart under 2019 med det nya gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB. I januari i år pausade Norrbotten den planerade fusionen av norrlandslänens bussgodsbolag för att göra en genomlysning av Bussgods Norrbotten AB på grund av negativt resultat 2018. I mitten av maj kom beskedet att Norrbotten kommer att avveckla sin bussgodsverksamhet den sista december i år. De minskade godsflödena från Norrbotten mynnar ut i att alla bussgodsbolag i norrlandslänen tappar frakter och det medför att omsättning och resultat minskar.

Norrbottens nedläggningsplaner berör hela Bussgods vilket gör att Bussgods Sverigefrakt och Bussgods gemensamma transport Pilen, inte går ihop och övriga medlemmar får ökade kostnader för att transportera sitt gods med Pilen.

Bussgods i Västernorrland AB redovisar ett underskott om 0,3 mnkr per 31 augusti. På helår prognostiseras ett underskott om 0,1 mnkr. Det beror bland annat på Norrbottens beslut om avveckling av bussgodsverksamheten och där Västernorrland tappar en hel del frakter, samt att fraktintäkten från Norrbotten kommer fortsättningsvis att minska.

Norrtåg AB

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

Trafikkostnaden uppgår till 130,4 mnkr och i jämförelse med budget på 132,0 mnkr är avvikelserna 1,6 mnkr. En orsak till avvikelserna är återföring av reserver från 2018 motsvarande 0,4 mnkr. Ytterligare orsaker är hyressänkning för verkstadsdepå och ökad kostnad beroende på dieselindex. Under maj och juni har det varit banarbeten som medfört ökade bussersättningskostnader men som delvis kompenseras av minskad kostnad av banavgift. Fortsatt låga nivåer för elpriset ger lägre kostnader än budgeterat för Norrtåg AB.

Beräknat driftsbidrag per 31 augusti uppgår till 93,1 mnkr mot budgeterat 93,2 mnkr. Bolagets skuld till ägarna uppgår till 63,4 mnkr per 31 augusti. Inbetalning har skett för nio månader och driftsbidrag för 2019 är utfall för åtta månader.

Län (belopp i tkr)	Skuld 2019-01-01	Driftsbidrag 2019-08-31	Inbetalt Q1-Q3	Reglerat	Avräknings- skuld
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-21 422	32 077	-35 894		-25 239
Region Jämtland Härjedalen	-3 208	16 364	-18 311	2 036	-3 119
Länstrafiken i Västerbotten AB	-18 433	27 940	-31 264		-21 757
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-11 301	16 741	-18 733		-13 293
Summa skuld aktieägare	-54 364	93 123	-104 202		-63 407

Norrtåg AB prognostiserar att trafikkostnaderna kommer att ligga på budgeterad nivå under 2019.

Samtrans AB

Samtrans AB är ett helägt dotterbolag som sköter administrativa uppdrag åt ett fåtal trafikföretag. Under 2016 inleddes processen att likvidera bolaget. Processen har dragit ut på tiden då bolaget haft gamla fodringar som kommunalförbundet önskat reglera innan likvidation. Likvidationen kommer att slutföras 2019.

Västernorrlands läns Trafik AB

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

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

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

Bedömningen, utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att kommunalförbundet inte uppnår god ekonomisk hushållning 2019. Främsta orsaken är att ett av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte bedöms uppfyllas. Det gäller målet om resurseffektiv kollektivtrafik. Resandet i länet ökar med tre procent. Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är en procents ökat resande i snitt per år fram till 2030. Att resandet ökar är ett viktigt mått för att uppnå god ekonomisk hushållning. 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.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Ja, målet uppfylls	Under perioden januari till och med augusti har resandet ökat med tre procent jämfört med samma period förra året. Den största resandeökningen ser vi i Härnösand.
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Ja, målet uppfylls	Biomedelsandelen ligger på 98,1 procent och bedöms ligga kvar på den nivån under 2019.
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Nej, målet uppfylls inte	Vi saknar utfallet på den resvaneundersökning och linjenätsanalys som är planerad genomföras inom projekt Koll 2020, som underlag för myndighetens kommande strategiska beslut. Andelen samordnade sjukresor är lägre än samma period förra året. Taxi-index har fördubblats från två till fyra procent.

Av övriga sju delmål bedöms tre uppfyllas under 2019.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Ja, målet uppfylls	Utfallet för indikatorerna ligger nära riktvärdena. Fortsatt kvalitetsarbete hos trafikbolagen för att förbättra förarnas attityd förväntas ge positiva effekter.
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Nej, målet uppfylls inte	En handlingsplan för att främja kollektivtrafikens bidrag till ökad social inkludering behöver utarbetas för att identifiera åtgärder som leder mot målet.
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Nej, målet uppfylls inte	Budget för realtidsutveckling har minskat jämfört med föregående år, vilket anger takten och tillgängliga resurser för arbetet. Väsentliga åtgärder som leder till ökad tillgänglighet på hållplatser och bytespunkter är inte genomförda.
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Ja, målet uppfylls	Under årets inledning har resandet ökat med två procent i de prioriterade stråken.
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Nej, målet uppfylls inte	Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till, där biljettsamverkan med SJ skulle skapa ökade resealternativ.
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Ja, målet uppfylls	Arbetet med att göra målen väl kända för våra medarbetare fortsätter under året.
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Nej, målet uppfylls inte	Sjuktalet har under årets inledning minskat jämfört med föregående år.

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Utfall		Sammanställd redovisning	
		2019-08-31	2018-08-31	2019-08-31	2018-08-31
Verksamhetens intäkter	1	84,9	90,5	144,2	-
Verksamhetens kostnader	2	-459,7	-439,2	-519,0	-
Jämförelsestörande poster	3	0,5	0,0	0,2	-
Avskrivningar		-2,2	-2,2	-2,5	-
Verksamhetens nettokostnader		-376,5	-350,8	-376,8	-
Kommunala biljettsubventioner	4	106,4	70,4	106,4	-
Medlemsbidrag	5	270,0	280,4	270,0	-
Finansiella intäkter		0,0	0,0	0,1	-
Finansiella kostnader		0,0	0,0	-0,1	-
Jämförelsestörande finansiella poster		0,0	0,0	0,0	-
Resultat före extraordinära poster		0,0	0,0	-0,3	-
Extraordinära intäkter		0,0	0,0	0,0	-
Extraordinära kostnader		0,0	0,0	0,0	-
Årets resultat		0,0	0,0	-0,3	-

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-08-31	2018-12-31	2019-08-31	2018-12-31
Årets resultat		0,0	0,0	-0,3	0,0
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	7	2,2	4,1	2,4	4,3
Förändring av avsättningar		0,0	0,0	-0,2	0,0
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet		0,0	0,0	0,1	0,0
Betald skatt		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		2,2	4,1	1,9	4,3
Minskning av avsättningar		0,0	0,0	0,0	-0,2
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		-88,2	-49,0	-86,8	-59,2
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga skulder		-24,4	59,0	-35,5	70,6
Kassaflöden från den löpande verksamheten		-110,4	14,2	-120,3	15,4
Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar		-0,4	-2,7	-0,4	-2,7
Förvärv av finansiella tillgångar		0,0	-15,0	0,0	-15,0
Avyttring av finansiella tillgångar		15,0	0,0	15,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		14,6	-17,7	-14,6	-17,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets kassaflöde		-95,8	-3,5	-105,7	-2,3
Likvida medel vid periodens början		128,9	132,4	164,2	163,1
Likvida medel vid periodens slut		33,1	128,9	58,5	164,2

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-08-31	2018-12-31	2019-08-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	7	0,4	0,5	0,4	0,5
Materiella anläggningstillgångar					
Mark, byggnader och tekniska anläggningar		0,0	0,0	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	7	2,0	3,7	4,1	6,0
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	6	21,5	21,5	0,0	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	1,1	1,1
Summa finansiella anläggningstillgångar		21,5	21,5	1,1	1,1
Summa anläggningstillgångar		23,9	25,7	5,6	7,5
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar		0,0	15,0	0,0	15,0
Kortfristiga fordringar	8	209,7	121,5	204,4	118,4
Kassa och bank		33,1	128,9	58,5	164,2
Summa omsättningstillgångar		242,8	265,4	262,9	297,7
SUMMA TILLGÅNGAR		266,7	291,1	268,5	305,3
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER					
Eget kapital					
Eget kapital		0,0	0,0	0,0	0,0
Reservfond		0,0	0,0	0,0	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,3	0,6	0,4
Årets resultat		0,0	0,0	-0,3	0,2
Summa eget kapital		1,3	1,3	0,3	0,6
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	4,3	4,4
Summa avsättningar		0,0	0,0	4,3	4,4
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga skulder	9	265,4	289,8	263,2	300,2
Summa skulder		265,4	289,8	263,2	300,2
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		266,7	291,1	268,5	305,3

Noter

Belopp i mnr		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-08-31	2018-08-31	2019-08-31	2018-12-31
Not 1	Verksamhetens intäkter	84,9	90,5	144,2	-
	Biljettintäkter	65,6	69,9	65,6	-
	Skolkortsintäkter	9,9	11,8	9,9	-
	Resplusintäkter	2,2	1,8	2,2	-
	Fraktintäkter	0,4	0,5	0,4	-
	Bidrag Trafikverket	2,1	3,1	12,1	-
	EU-bidrag	1,7	1,0	1,7	-
	Tåghyror	-	-	15,2	-
	Ersättning resande med RKTM färdbevis	-	-	2,3	-
	Driftsbidrag	-	-	4,1	-
	Övriga intäkter	3,0	2,4	32,8	-
Not 2	Verksamhetens kostnader	-459,7	-439,2	-519,0	-
	Trafikkostnader	-423,0	-403,0	-466,5	-
	Personalkostnader inkl direktionen	-22,1	-22,0	-27,9	-
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-6,6	-6,5	-6,6	-
	Lokalkostnader	-1,6	-1,4	-1,6	-
	Konsultkostnader	-0,7	-0,9	-0,7	-
	Övriga kostnader	5,7	-5,3	-15,7	-
Not 3	Jämförelsestörande poster	0,5	0,05	0,5	-
	Viten	0,5	0,05	0,5	-
	Skadestånd	0,0	0,0	0,0	-
	Premier arbmarknförs FORA	0,0	0,0	0,0	-
Not 4	Fakturerade kommunal biljettsubvention	106,4	70,4	106,4	-
	Sundsvalls kommun	43,4	34,1	43,4	-
	Örnsköldsviks kommun	30,7	27,3	30,7	-
	Härnösands kommun	28,7	8,5	28,7	-
	Timrå kommun	3,7	0,5	3,7	-
Not 5	Medlemsbidrag	270,0	280,7	270,0	-
	Landstinget Västernorrland	148,5	145,3	148,5	-
	Sundsvalls kommun	53,1	47,2	53,1	-
	Örnsköldsviks kommun	25,7	26,5	25,7	-
	Härnösands kommun	-4,1	12,5	-4,1	-
	Kramfors kommun	18,7	17,3	18,7	-
	Sollefteå kommun	9,0	12,3	9,0	-
	Timrå kommun	11,6	12,5	11,6	-
	Ånge kommun	7,5	6,8	7,5	-

Belopp i mnkr			Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning		
			2019-08-31	2018-12-31	2019-08-31	2018-12-31	
Not 6	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvot-värde, 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

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2019-08-31	2018-12-31	2019-08-31	2018-12-31
Not 7	Ingående anskaffningsvärden	51,1	48,4	56,6	54,4
	Inköp	0,4	2,7	0,5	3,0
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	0,0	-0,8
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	51,5	51,1	57,1	56,6
	Ingående avskrivningar	-46,9	-42,8	-50,1	-46,2
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0	0,0	0,8
	Avskrivningar	-2,2	-4,1	-2,5	-4,6
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-49,1	-46,9	-52,6	-50,1
	Utgående restvärde enligt plan	2,4	4,2	4,5	6,5
Not 8	Kortfristiga fordringar	209,7	121,5	204,4	118,4
	Kundfordringar	147,0	58,0	158,4	68,1
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	21,6	27,4	23,6	34,3
	Övriga kortfristiga fordringar	41,1	36,2	22,4	16,0
Not 9	Kortfristiga skulder	265,4	289,8	263,2	300,2
	Leverantörsskulder	43,9	66,4	47,7	77,6
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	21,9	31,5	34,1	52,5
	Övriga kortfristiga skulder	199,6	191,8	181,4	170,1

Redovisningsprinciper

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

Intäkter

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

Periodiseringar

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

Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

Jämförelsestörande poster

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

Anläggningstillgångar

Anläggningstillgångar avser investeringar med en ekonomisk livslängd på minst tre år och ett anskaffningsvärde som uppgår till minst ett halvt basbelopp. Immateriella anläggningstillgångar avskrivs på fem år. Materiella anläggningstillgångar avskrivs systematiskt över den bedömda ekonomiska livslängden. Huvudsakligen tillämpas följande linjära avskrivningstider:

	Antal år
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

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

Gränsdragning mellan kostnad och investering

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

Leasing

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

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).