

Datum
2021-03-16

Diari nr
20/00794

Årsredovisning 2020

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 december 2020

Fastställd i förbundsdirektionen 2020-03-24

Innehåll

1. Ordförande har ordet	3
2. Inledning	4
3. Vårt uppdrag	5
3.1 Året som gått	5
4. Förvaltningsberättelse	7
4.1 Översikt över verksamhetens utveckling	7
4.2 Händelser av väsentlig betydelse	8
4.3 Förväntad utveckling	8
4.4 Väsentliga personalförhållanden	9
4.5 Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet	11
4.5.1 God ekonomisk hushållning och måluppfyllnad.....	11
4.5.2 Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet.....	13
4.5.3 Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	15
4.5.4 Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	16
4.5.5 Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	17
4.5.6 Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan	18
4.5.7 Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik	19
4.5.8 Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	21
4.5.9 Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	22
4.5.10 Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	23
4.5.11 Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten.....	24
4.6 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning	27
4.6.1 Årets resultat.....	27
4.6.2 Investeringsredovisning	27
4.6.3 Prognosavvikelse	37
4.6.4 Sammanställd redovisning.....	44
4.7 Ekonomiska rapporter	46
4.8 Noter	48
5. Ekonomisk ordlista	53

1. Ordförande har ordet

Nu har år 2020 gått till ända, ett år som i många avseenden går till historien som ett mörkt år på grund av den pandemi som drabbade världen under 2020. År 2020 inleddes med planering och upplägg av det förslag till ny organisation som beslutades under februari.

Under februari blev det allt mer klart att världen stod inför en ny farsot, utbrottet av covid-19 i Kina som snabbt utvecklades till en världsomspännande pandemi. Pandemins verkningar har på ett brutalt sätt påverkat vitala funktioner i vårt samhälle. Funktioner såsom vård- och omsorg har satts under stor prövning. För kollektivtrafiken blev effekterna av pandemin mycket kännbara under vintern och våren. De restriktioner och råd som kommunicerades under 2020 resulterade i kännbara tapp av resenärer i kollektivtrafiken. Från att ha redovisat resandeökningar redovisades under året på vissa linjer en indexutveckling på 50 - 60% mot normal resandevolym.

De restriktioner som infördes under våren 2020 har inneburit stora problem vid visering av färdbevis. Framdörren stängdes under april månad i samtliga fordon och visering av biljetter flyttades till bakdörrarna.

Resandet med Norrtåg AB har under året periodvis redovisat ett resandetapp om 80 %. Under hösten stabiliserades siffrorna något. Resandet påverkades återigen av ett tapp under senare delen av hösten/vintern då pandemin drabbade Sverige i en andra våg.

Under våren utlovades ett statligt stöd om tre miljarder att fördelas utifrån redovisat tapp i resandet under perioden mars-juni. Din Tur ansökte om drygt 15 miljoner för tappad omsättning i busstrafiken och 10 miljoner avseende Västernorrlands del av tappet i Norrtåg AB. Under november månad meddelades statens beslut och Din Tur erhöll i enlighet med sin ansökan drygt 25 miljoner kronor. Något ytterligare beslut avseende perioden augusti-december har inte meddelats.

I november slutfördes myndighetens omorganisation. De fackliga förhandlingarna var avslutade under november månad och förhandlingarna på individnivå var klara under december. De fackliga organisationerna framförde att kommunikation och dialog fungerat mycket bra under omställningsarbetet.

Mål- och resursplan för kommande period 2021 - 2023 beslutades i november. Under november månad presenterades process för kommande MRP-process för samtliga medlemmar. Före den 31/12 2020 skickades en planering för kommande års process ut till förbundets medlemmar.

Mål- och resursplanarbetet för kommande period kommer att påbörjas tidigt under 2021.

Budget 2021 innehåller stora osäkerheter beroende på det allmänna världsläget vad avser covid-19 pandemin. En förutsättning för att klara ekonomin under 2021 är att staten fortsatt tar sitt ansvar när det gäller ersättning för förlorade biljettintäkter. I dagsläget finns ett löfte om två miljarder i ersättning till branschen, en ersättningsnivå som behöver justeras upp för att branschen ska klara av att undvika dramatiska trafikneddragningar under den kommande planperioden.

Under året har diskussion kring förslag till en ny kostnadsfördelningsmodell genomförts på Regionrådet Glenn Nordlund (S) initiativ. Under hösten genomfördes ett antal möten med KSO/RSO närvarande vid mötena. Ambitionen är att dialogerna ska slutföras så tidigt som möjligt under 2021.

Under året har distansarbete varit normalläge för kontoret i Kramfors, och direktionsmötena har i de flesta fall hållits på distans via video.

Avslutningsvis vill jag tacka alla medarbetare för utomordentliga insatser under 2020. Nu hoppas vi att 2021 blir ett någorlunda mer normalt år, ett med fler fysiska möten och möjligheter att bedriva vårt omställningsarbete under mer normala omständigheter.

Per Wahlberg

Ordförande, Förbundsdirektionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

2. Inledning

Utifrån covid-19 var 2020 ett historiskt år för hela samhället. Det påverkade också kollektivtrafiken i betydande omfattning då resandet minskade kraftigt. Den stora resandeförändringen medförde stora effekter för kunder, leverantörer, medarbetare och alla övriga intressenter.

I en helårsjämförelse mellan 2020 och 2019 så minskade resande med 30 % under 2020. Minskningen av resandet började ske i mitten av mars och en jämförelse mellan åren för perioden april till december upp visar en skillnad på 40 %. Minskningen för enskilda månader var för april och maj 53%. Perioden juni till november hade förändringar mellan 28 - 37% och december uppvisade en minskning på 46%.

Det minskade resandet, och övriga effekter utifrån covid-19, påverkade även ekonomi genom minskade intäkter och förändrade kostnader.

Biljettintäkter under året underskred budget med drygt 30 mnkr. Det kompenseras delvis av det riktade statsbidraget för minskade biljettintäkter som uppgick till drygt 15 mnkr.

Trafikkostnaderna blev cirka 50 mnkr lägre än budget. Stor betydelse för det hade covid-19 utifrån påverkan på index och incitamentsättning för trafikavtalen. Särskild persontrafiks kostnader understeg budget beroende på lägre nivåer av resande. Utifrån tillkommande behov så utökades förstärkningstrafiken. Det gjorde att budget överskreds.

Nettokostnaden uppgick till knappt 563 mnkr vilket är 32 mnkr lägre än budget.

Nivån på kommunala biljettsubventioner understiger budgeterad nivå med knappt 17 mnkr beroende på ett lägre resande.

Medlemsbidragen understiger budget med drygt 15 mnkr och blev drygt 423 mnkr. Det förklaras av den totala effekten av budgetavvikelse för intäkter, kostnader och subventioner.

Myndighetens normala arbete med förbättringar och utveckling i syfte att uppnå ökad effektivitet tvingades utifrån covid-19 stå tillbaka för att i största möjliga mån anpassa verksamheten efter de dramatiskt förändrade förutsättningarna vilket återspeglas genom låg måluppfyllnad. Dock är det myndighetens bedömning att arbetet för att anpassa och bedriva verksamheten utifrån den förändrade förutsättningarna, tillsammans med leverantörer och andra intressenter, har bedrivits på ett framgångsrikt sätt.

Utmaningarna att hantera effekter av covid-19 kommer fortsätta. Hur länge och i vilken omfattning är svårt att bedöma. Sannolikt under ett längre tidsperspektiv men förhoppningen är att effekter av vaccinering och att befolkningens samlade covid-19-anpassningar bidrar till att förkorta tiden för den mer akuta påverkan. På lång sikt så finns också sannolika utmaningar att beakta. Hur kommer det generella resandemönstret utvecklas, vilken ny normalnivå på resandet kommer framtiden uppvisa och till vilken grad kommer allmänhetens förtroende till kollektivtrafiken återuppbyggas? Det är frågeställningar som kommer behöva hanteras i framtiden.

3. 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)

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

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

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

Ledningen ansvarar även för att:

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

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig Mål- och resursplan (MRP). Ledningen beslutar om budget för nästkommande år grundat på MRP:s första år. Inför utarbetandet av budget 2021 har förbundsledningen beslutat om den nya planeringsmodellen MRP ska ersätta tidigare modell.

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

Kommunalförbundet är delägare (25 %) av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är helägda Bussgods Västernorrland AB och delägda (5%) AB Transitio. Vilande bolag är helägda Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB).

3.1 Året som gått

Under årets inledning har trafiken inte drabbats av stora trafikstörningar likt motsvarande period förra året. De förberedelser som vidtagits för att anpassa trafikens resurser och att samordna insatserna av de som ansvarar för väghållningen har kunnat prövas i mindre utsträckning än befarat, men med goda resultat.

Tiden från mars har till stor del präglats av covid-19. Den har haft stor inverkan på hela samhället generellt, vilket också inneburit betydande effekter för kollektivtrafiken när det gäller såväl verksamhet som ekonomi. Resandet med Din Tur har minskat kraftigt under året och det får i förlängningen följdvärningar på exempelvis trafikplanering, avtalsfrågor samt intäkt- och kostnadseffekter.

Arbetet med att utarbeta budgetbeslut genom utformande av Mål- och Resursplan (MRP) pågår och dialoger med medlemmarna har genomförts. Medlemmarna har en allt tuffare ekonomiska situation, vilken covid-19 kraftigt förstärkt. Det har medfört att ett antal medlemmar aviserat behov av att minska ambitionerna i utbudet av linjelagd kollektivtrafik. På grund av sjukskrivning av personal med särskild ekonomisk kompetens har ekonomiska fördjupningar saknats i dialogerna. Det påverkar tidpunkten för slutförandet av MRP.

Informationen till resenärerna har förbättrats under perioden. Det finns nu en fungerande realtidsinformation om bussarnas beräknade ankomsttid till hållplatsen på samtliga digitala tavlor i länet. Arbetet med att visa realtid i Din Turs app pågår.

Arbetet med att utveckla kommunikationen med resenärerna och allmänheten har utvecklats positivt, bland annat genom egeninspelad reklam för Din Tur, och även korta instruktionsfilmer som ska öka förståelsen för hur man löser biljett och reser med Din Tur. Vi kan nu också skicka riktad information till utvalda resenärsgupper via push-notiser i appen. Det har stor betydelse när det uppstår svåra trafikstörningar. Även inom marknadsområdet har covid-19 haft negativa effekter. Marknadsföringskampanjer har blivit uppskjutna med anledning av restriktionerna för att minska smittspridningen.

Den 27 februari informerade förbundsdirektören medarbetarna vid kontoret i Kramfors om att det kommer att ske en omorganisation av verksamheten i Kramfors. Behovet av en ny organisation har funnits länge och syftet är bland annat att omfördela resurser och tillföra kompetens till trafikområdet. Under slutet av året slutfördes omorganisationen. Fackliga förhandlingar om organisationen avslutades under november månad. Förhandlingar på individnivå var klara under december.

Sjukskrivningar inom ekonomienheten har inneburit stora påfrestningar på enhetens funktion. Extra personella resurser inom ekonomi har rekryterats under perioden för att klara de uppgifter som ska utföras. En ny trafikchef har rekryterats från och med maj. För att möjliggöra omorganisationen har en chef för verksamhetsstöd rekryterats från september. En projektledare har varit anställd på visstid för att genomföra en organisationsutredning under våren. Som stöd i förberedelserna för upphandling av linjelagd kollektivtrafik och för dialogen med avtalsknutna trafikföretag för särskild persontrafik har en specialist på trafikupphandling rekryterats.

Samarbetet som bedrivs mellan våra fyra regioner i norr och trafikföretagen i Skellefteå och Luleå för att ta fram ett nytt biljett- och betalssystem har intensifierats. En förstudie har genomförts, och baserat på den förstudien planeras nu en projektfas för att utarbeta den nya biljett- och betalstandarden.

4. Förvaltningsberättelse

4.1 Översikt över verksamhetens utveckling

Ekonomisk information (mnkr) Myndigheten	2020	2019	2018	2017	2016
KOSTNADER					
Allmän kollektivtrafik					
• landsbygdstrafik	-265,0	-264,8	-259,8	-245,6	-233,6
• tätortstrafik	-185,8	-199,1	-191,3	-175,5	-163,3
• tågtrafik (ny princip tåghyra 2020)	-88,0	-57,4	-49,1	-45,5	-39,8
Särskild persontrafik inkl miljöpremie	-100,1	-114,7	-110,4	-108,2	-104,3
Administrativa kostnader	-63,5	-60,1	-56,8	-52,4	-49,5
Stationsavgifter	-2,2	-1,4	-2,4	-1,8	-1,8
Avskrivning bussar	0,0	-1,3	-2,9	-2,9	-2,9
Avskrivning biljettmaskiner	-0,2	-0,2	-0,2	-0,7	-5,0
Övriga avskrivningar	-2,4	-1,1	-1,0	-0,4	-0,2
Övriga kostnader	-	-	-1,0	-	-0,1
Totala kostnader	-707,2	-700,1	-674,9	-633,0	-600,5
INTÄKTER					
Allmän kollektivtrafik					
• biljettförsäljning	67,6	101,9	105,9	105,9	105,6
• skolkort	16,1	17,7	19,8	24,3	27,0
Övriga intäkter	60,7	15,7	16,9	9,5	10
Totala intäkter	144,4	135,3	142,6	145,0	142,9
Jämförelsestörande poster	1,0	0,0	0,9	8,1	0,3
Verksamhetens nettokostnader	-562,9	-564,8	-531,4	-488,5	-457,6
Kommunala biljettsubventioner	139,8	181,1	143,6	89,2	76,8
Medlemsbidrag	423,1	383,6	386,1	396,0	382,0
Finansiella poster	0,0	0,1	1,7	0,0	0,0
Resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Produktionsinformation					
	2020	2019	2018	2017	2016
PRODUKTIONSKILOMETER (exklusive särskild persontrafik)					
Landsbygdstrafik	8 460 966	8 438 432	8 531 713	8 516 599	8 526 550
Tätortstrafik	4 768 337	4 768 954	4 701 354	4 662 361	4 704 801
Total produktionskilometer	13 229 303	13 207 385	13 233 067	13 178 960	13 231 351
BRUTTOKOSTNAD KR/KM¹					
Landsbygdstrafik	-31,18	-31,38	-30,45	-28,84	-27,51
Tätortstrafik	-38,97	-41,75	-40,69	-37,64	-34,75
Total bruttokostnad/km	-33,99	-35,12	-34,09	-31,95	-30,09
Förändring i %	-3 %	3 %	7 %	6 %	2 %
Skattesubventionsgrad					
	2020	2019	2018	2017	2016
Skattesubvention ²	81 %	79 %	78 %	77 %	75 %

¹ Bruttokostnaden/km beräknas som trafik kostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort.

² Skattesubventionen beräknas som landsbygds- och tätortstrafikens nettokostnader (kostnader för landsbygds- och tätortstrafiken minus biljettintäkter) i förhållande till kostnader för landsbygds- och tätortstrafik.

Ekonomisk information (mnkr) Koncernen	2020	2019	2018	2017	2016
Intäkter	229,2	219,9	228,3	186,3	190,0
Kostnader	-793,2	-785,2	-759,7	-672,3	-649,0
Verksamhetens nettokostnader	-564,0	-565,3	-531,4	-486,0	-459,0
Kommunala biljettsubventioner	139,8	181,1	143,6	89,2	76,8
Medlemsbidrag	423,1	383,6	386,1	396,1	382,0
Finansiella poster	-0,1	0,5	1,9	0,0	0,1
Resultat	-1,2	-0,1	0,2	-0,7	-0,1

4.2 Händelser av väsentlig betydelse

Myndigheten och trafikleverantörer har i avtal olika parametrar som styr hur ersättning ska beräknas. En del är incitamentsersättningar utifrån det faktiska resandet. Utifrån effekter av covid-19 har förutsättningarna markant förändrats och myndigheten och leverantörerna har pågående förhandlingar över eventuell anpassning av ersättningar utifrån effekter av covid-19. I bokslutet för 2020 har myndigheten reserverat medel utifrån myndighetens bedömning över rimlig nivå på reglering.

4.3 Förväntad utveckling

År 2020 har till stor del påverkats av covid-19. Det har haft stor inverkan på hela samhället generellt. Restriktioner för att begränsa smittspridning har inneburit en stor minskning av resande i kollektivtrafiken. Ökat hemmaarbete, stängning av gymnasieskolor samt uppmaningar att undvika resande i kollektivtrafiken är huvudorsakerna till det minskade resandet. Det har inneburit betydande effekter för kollektivtrafiken för såväl verksamhet som ekonomi. Det minskade resandet har inneburit kraftigt minskade intäkter vilket ytterligare förstärkts av att bussarnas framdörrar stängts av arbetsmiljöskäl och att viseringsutrustningen därav flyttats bak i bussarna. Det har försvårat kontrollen av färdbevis och inneburit en stor ökning av resande utan färdbevis. Det kraftigt minskande resandet ger också i förlängningen följdverkningar på exempelvis trafikplanering, avtalsfrågor samt intäkts- och kostnadseffekter. Exempelvis är biljettintäkter och rörliga kostnader som index, incitamentskostnader, förstärkningstrafik samt kostnader för sjukresor och färdtjänstresor mycket svåra att bedöma.

Covid-19 kommer medföra utmaningar även för de kommande åren. I vilken omfattning och vilket tidsperspektiv det kommer gälla är idag svårt att förutse. Klart är dock att det för kommunalförbundet gäller att på bästa sätt vara redo att anpassa verksamheten till den dynamiska framtid som sannolikt är att vänta.

Staten avsatte under 2020 3 miljarder i riktade medel till kollektivtrafiken för att mildra de ekonomiska effekterna och för att säkerställa en god kollektivtrafik i landet. De medel som avsätts bedöms dock inte täcka det intäktsbortfall som uppstått. Svensk kollektivtrafik gör bedömningen att trots de statliga satsningarna kommer det för 2020 saknas mellan 6-7 miljarder för Sveriges kollektivtrafik till följd av minskade intäkter.

För Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län innebar de statligt riktade satsningarna under 2020 ett tillskott på 25 miljoner kronor varav 10 miljoner kronor destinerade till Norrtåg. Drygt 15 miljoner kronor avsåg kompensation till länets busstrafik, vilket motsvarar cirka 40 % av bedömt intäktsbortfall under 2020.

Staten har aviserat riktade medel om 2 miljarder för 2021, vilket bedöms vara långt ifrån tillräckligt för att kompensera för de intäktsbortfall som covid-19 beräknas medföra. Statens fortsatta åtgärder kring det är en viktig faktor i bedömningar av framtiden.

Fortsatta restriktioner i samhället till följd av covid-19 kommer sannolikt resultera i långsiktiga effekter och konsekvenser. De ekonomiska effekterna av minskat resande kräver sannolikt stora förändringar av trafikutbudet.

Kommunalförbundet har en ekonomiskt utmanande situation, där trafikkostnaderna även under normala förhållanden ökar mer än intäkterna. Det leder till att nivån på medlemsbidragen ökar och ställer krav på medlemmarna om tillkommande finansiering. Kommunalförbundets medlemmar har en ekonomisk trängd situation och två av medlemmarna har redan beslutat om åtgärder för att uppnå en mer resurseffektiv kollektivtrafik. Bedömningen är att det är troligt att fler åtgärder kommer prövas framgent eftersom medlemmarna vill ha så låga finansieringsåtaganden som möjligt.

I kommunalförbundets framtida uppdrag är det centralt att tillsammans med medlemmarna, utifrån förbundsordningen och samarbetsavtalet, arbeta med utveckling och ökad resurseffektivitet. Arbetet med det kommer att vara en mycket viktig uppgift under 2021 och kommande år.

4.4 Väsentliga personalförhållanden

Frånvaro på grund av sjukdom

Sjukfrånvaro (%)	2020	2019	2018	2017	2016
Total sjukfrånvaro i procent av de anställdas sammanlagda ordinarie arbetstid	6,1	3,6	4,8	4,8	5,7
Andel av sjukfrånvaron som avser långtidsfrånvaro	10,9	8,0	22,0	29,4	11,1
Sjukfrånvaro kvinnor	6,7	3,6	5,5	4,7	7,7
Sjukfrånvaro män	5,0	3,1	3,5	5,1	2,0
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	6,1	2,6	8,3	6,9	3,3
Sjukfrånvaro 30 – 49 år	6,6	2,7	4,3	5,4	6,0
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	5,6	4,6	3,5	3,0	6,2

Sjukfrånvaro

Sjuktalet har ökat jämfört med 2019 års utfall och riktvärdet på 3,5% har inte uppnåtts vid årets slut. I huvudsak beror det ökade sjuktalet för 2020 på sjukfrånvaro till följd av covid-19 pandemin.

Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning.

Inga lönesamtal har genomförts under 2020 med anledning av att huvudöverenskommelsen KFS Branschavtal som löpte ut under 2020 prolangerades. Det betyder att det inte fanns något centralt löneavtal som anger förutsättningarna för löneöversyn 2020. Lokal löneöversyn var inte möjlig förrän det centrala avtalet var på plats. Avtalet KFS Trafikhuvudmän fastställdes den 2020-11-02.

Medarbetarsamtalen genomfördes under perioden oktober - december. Medarbetarsamtal har genomförts för alla utom sju medarbetare i Kramfors. På Din Tur kundcenter har medarbetarsamtal genomförts för alla utom fyra medarbetare.

Fyra 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 har tagits fram för arbetsplatserna i Kramfors och på Din Tur kundcenter och följs upp kontinuerligt. Handlingsplanerna finns tillgängliga på intranätet.

Jämställdhet och mångfald

Gällande jämställdhetsplan är under utarbetande och revidering men har på grund av ändrade förutsättningar försenats.

Av 22 tillsvidareanställda i Kramfors är 50% kvinnor och 50% män. På Din Tur kundcenter är av de 31 tillsvidareanställda 68% kvinnor och 32% män.

Av de visstidsanställda är det en könsfördelning med 40% kvinnor och 60% män. Vid rekryteringar eftersträvas jämlikhet och mångfald.

Inom myndigheten är fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen två män och en kvinna.

Kompetensutveckling

Utbildningen ”Juridiken som styr nämndadministrationen” genomfördes under 2020.

Under året 2020 har Din Tur kundcenter utökat sina uppdrag vilket har medfört utbildning för olika medarbetare.

Färdtjänsthandläggare

Myndighetsutövning färdtjänst och riksfärdtjänst för Kramfors kommun.

Trafiksamordnare och trafikresurser

Utökat jouruppdrag Region Jämtland/Härjedalen.

Personalstruktur

Antal	2020	2019	2018	2017	2016
Kvinnor	34	40	35	32	30
varav tillsvidareanställda	32	37	33	30	-
Män	24	22	20	16	15
varav tillsvidareanställda	21	18	17	14	-
Summa	58	64	55	48	45
varav tillsvidareanställda	53	55	50	44	-

4.5 Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet

4.5.1 God ekonomisk hushållning och måluppfyllnad

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för vår styrning. Ett av kraven är att vi 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 omfattar 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

Vi följer löpande upp utvecklingen för både verksamhet och ekonomi genom delårsbokslut och årsredovisning. Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2020* antogs av förbundsdirektionen.

Metod

Målen ska utvärderas utifrån den grad som de uppfylls. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på hur verksamhetsmål och finansiellt mål uppfylls.

Definition av måluppfyllnad:

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

I verksamhetsplan 2020 beskrivs åtgärder under respektive delmål som ska genomföras 2020. Åtgärderna är förankrade hos medlemmarna i budgetdialogerna. Uppföljning av åtgärder som är beslutade i budget sker tertialvis efter 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 vi arbetat fram fyra övergripande målområden för länets kollektivtrafik: *Resenär, Hållbarhet, Tillväxt* och *Medarbetare*. Inom varje målområde finns ett övergripande mål som anger ett önskat tillstånd år 2030.

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

Tio delmål konkretiserar de övergripande målen. Till varje delmål har strategiskt viktiga åtgärder identifierats. Delmålen följs upp årligen. Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik är även vårt finansiella mål.

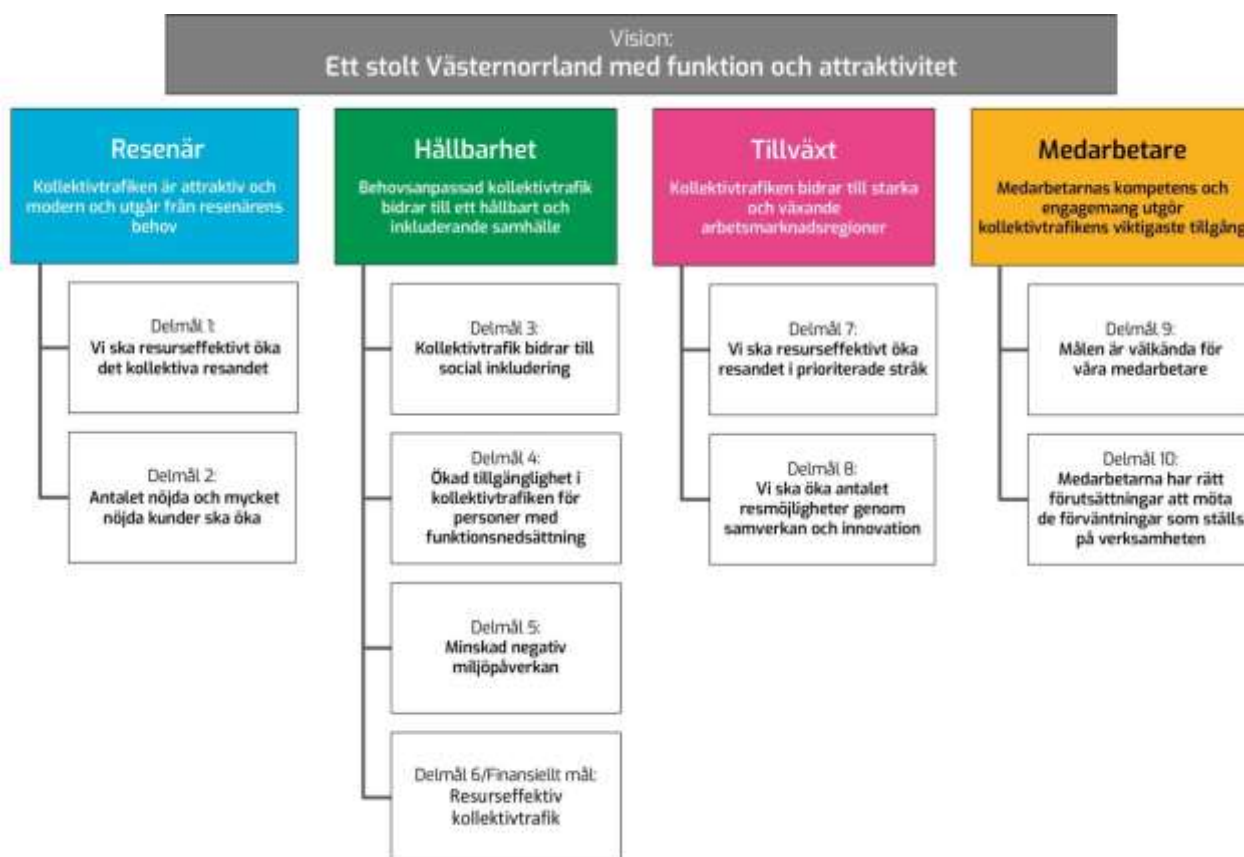


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17 - 16 Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030

4.5.2 Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Utfall 2020	Årsprognos T2	Utfall 2019	Utfall 2018
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↑
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls. Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt till följd av covid-19 pandemin, med start i mars månad. Resandet återhämtade sig delvis under juni-november för att i december åter minska stort. Effekterna och restriktionerna av covid-19 påverkar generellt alla indikatorer vilket är den främsta förklaringen till låg måluppfyllelse. Det totala resandet i Västernorrlands län har minskat med ca 30%				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018	Riktvärde 2020
Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet (%)	8	12	12	12
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	6 621 874	9 506 620	9 152 227	9 243 749
Antal resor med företagskort	78 667	167 504	186 450	188 000
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%)	59/33 69/52	59/34 69/54	59/35 68/54	63/40
<i>Nationellt snitt³</i>				
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpreiser mm) (%)	66/63 78/77	62/60 77/77	65/65 77/76	70/67
<i>Nationellt snitt</i>				
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	69/45 75/61	68/45 76/63	65/44 74/62	70/50
<i>Nationellt snitt</i>				
Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra" (%)	46/43 51/51	42/41 54/53	35/33 53/52	54/52
<i>Nationellt snitt</i>				
Köpa biljetter och kort: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort" (%)	68/67 77/74	74/71 79/78	73/72 78/76	75/73
<i>Nationellt snitt</i>				
Antal linjer med hög turtäthet i stadstrafik ⁴				
Sundsvalls tätortstrafik	4	4	4	
Örnsköldsviks tätortstrafik	1	1	0	

³ Nationellt snitt är ett medelvärde hämtat från Svensk Kollektivtrafiks nationella undersökning Kollektivtrafikbarometern (Kollbar).

⁴ Hög turtäthet definieras som 15-minuterstrafik.

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken⁵

Trafik- område	Trafikering	2020	2019	2018	2017	2016	Förändring 2020 - 2019	Förändring 2020 - 2019 (%)
O2	Höga Kusten	42 844	60 680	67 532	79 035	99 843	-17 836	-29,4
O3	Sollefteå tätort	55 482	83 695	77 874	74 381	69 906	-28 213	-33,7
O45	Sollefteå landsbygd	72 078	122 053	124 426	125 740	134 579	-49 975	-40,9
O6	Örnsköldsviks tätort	927 960	1 269 766	1 222 244	1 165 562	911 055	-341 806	-26,9
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	63 109	90 760	98 149	115 424	108 339	-27 651	-30,5
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	104 075	149 831	148 821	150 126	140 861	-45 756	-30,5
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	124 530	154 405	150 199	154 064	145 822	-29 875	-19,4
O10	Härnösands tätort	466 251	711 025	601 761	511 073	440 559	-244 774	-34,4
O1415	Sundsvalls tätort	3 812 840	5 505 740	5 403 093	5 370 199	5 090 788	-1 692 900	-30,8
O16	Sundsvall – Holm och Liden	102 434	133 666	130 962	118 986	121 420	-31 232	-23,4
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	845 055	1 224 339	1 250 714	1 204 362	1 135 558	-379 284	-31,0
O18	Sundsvall – Matfors	175 176	235 039	224 133	206 343	182 358	-59 863	-25,5
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	211 171	318 065	352 362	387 699	374 478	-106 894	-33,6
O22	Härnösand landsbygd	95 358	123 610	121 371	110 728	98 303	-28 252	-22,9
O23	Ånge landsbygd	111 928	151 557	159 745	170 712	173 187	-39 629	-26,2
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	14 379	25 020	26 335	24 023	33 216	-10 641	-42,5
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	7 981	15 423	19 507	19 782	17 115	-7 442	-48,2
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	142 442	221 787	232 326	222 640	200 542	-79 345	-35,8
S6 ⁶	Linje 50 Härnösand- Örnsköldsvik	30 627	35 958	47 744	43 709	83 751	-5 331	-14,8
Koll 2020 ⁷	Världsarvsbussen	738	1 709	-	-	-	-971	-56,8
	Totalt (ej tåg)	7 406 458	10 634 128	10 459 298	10 254 588	9 561 680	-3 227 670	-30,3
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanan	315 081	514 247	496 816	537 254	145 027	-199 166	-38,7

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

⁶ Trafiken på linje 50 startade i december 2016. Innan dess trafikerades sträckan av linje 10 (Sundsvall-Umeå).

⁷ Koll2020 drev trafik i projektform under 2019.

4.5.3 Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Utfall 2020	Årsprognos T2	Utfall 2019	Utfall 2018
Måluppfyllnad	↓	↓	↑	↓
<p>Analys:</p> <p>Jämfört med 2019 har huvuddelen av indikatorerna fått ett förbättrat resultat. Flera värden ligger nära riktvärdet men ändå under riktvärdet för 2020. Den samlade bedömningen är att målet inte är uppnått.</p> <p>Förbättringspotential finns när det gäller information till resenärer vid förseningar och stopp. Trafikstörningssystemet ger resenären information om störningar på den linje och tur de planerat att resa med.</p> <p>Indikator om att rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur visar ett lågt värde. Ett konsekvent arbete har utförts av trafikbolagen för att komma tillrätta med attityder och bemötande vilket bedöms bidra till en förbättrad resenärsupplevelse.</p> <p>Samtliga bussar har installerade optiska läsare vilket ger resenärerna fler möjligheter att visa sina biljetter. Arbetsmiljöverkets krav att framdörrarna ska hållas stängda för att skydda föraren från smitta har inneburit svårigheter att hitta en bra lösning för validering av produkter och stoppat möjligheten att köpa produkter ombord på bussarna. Det har sammantaget påverkat resenärens upplevelse negativt.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet ⁸	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018	Riktvärde 2020
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	57/44 61/54	55/41 60/54	53/42 59/33	58/50
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	77/77 79/79	76/76 79/79	76/76 79/79	80/75
Oförutsedda händelser: andelen som instämmer i påståendet "information vid förseningar och stopp är bra" (%) <i>Nationellt snitt</i>	30/30 44/44	28/28 44/44	25/26 43/42	
Tidhållning: andelen som instämmer i påståendet "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med din Tur" (%) <i>Nationellt snitt</i>	51/44 50/47	50/44 48/46	45/42 46/45	
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	27/18	28/18	25/18	35/25
Genomförda avtalsuppföljningar (antal/år/trafikföretag) <i>Trafikavtal</i>	3	2	2	3
<i>Särskild persontrafik</i>	19	23	16	3

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

4.5.4 Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Utfall 2020	Årsprognos T2	Utfall 2019	Utfall 2018
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↑
<p>Analys:</p> <p>Bedömningen är att målet inte är uppnått. Flertalet indikatorer visar på en minskad nöjdhet hos resenärer.</p> <p>Ett konsekvent arbete har utförts av trafikbolagen för att komma tillrätta med attityder och bemötande vilket bedöms bidra till förbättrad resenärsupplevelse.</p> <p>Samtliga bussar har installerade optiska läsare vilket ger resenärerna fler möjligheter att visa sina biljetter. Arbetsmiljöverkets krav att framdörrarna ska hållas stängda för att skydda föraren från smitta har inneburit svårigheter att hitta en bra lösning för validering av produkter och stoppat möjligheten att köpa produkter ombord på bussarna. Det bedöms sammantaget ha påverkat resenärens upplevelse och valmöjligheter negativt. Användandet av Din Turs app har minskat vilket sannolikt förklaras till stor del av det generellt minskade resandet.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet ⁹	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018	Riktvärde 2020
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvårdar	982	1 045	1 143	2 000
Antalet användare av Din Tur-app				300 000
<i>Genomsnitt/mån t o m augusti</i>	29 492	31 896	28 716	25 000
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet ”Förarna och ombordpersonal har ett trevligt bemötande”	68/68	70/71	72/72	75/75
<i>Nationellt snitt</i>	74/74	77/78	77/77	-
Trygghet: Andel som instämt i påståendet ”Det känns tryggt att resa med Din Tur”	68/58	69/60	67/58	72/60
<i>Nationellt snitt</i>	67/62	72/67	72/67	
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort”	68/67	74/71	73/72	74/74
	77/74	79/78	78/76	

⁹ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

4.5.5 Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Utfall 2020	Årsprognos T2	Utfall 2019	Utfall 2018
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
<p>Analys:</p> <p>Bedömningen är att målet inte är uppfyllt. Ett realtidssystem som ger resenärerna information om bussarnas ankomsttid till hållplatser är infört. Ytterligare utveckling krävs innan realtidsinformation finns i Din Tur app. Utfallet av indikatorvärdena ligger under riktvärdena, och är i stort sett oförändrade sedan samma period 2019. Gällande indikator om att det är enkelt att få information inför resan har förbättrats något från 2019. Värdet för tillgänglighetsanpassade hållplatser efter prioriterade stråk har inte varit möjligt att kvalitetssäkra.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018	Riktvärde 2020
Andel fordon som kontrollerats (%)	41	20	90	95
Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser efter prioriterade stråk (%) enligt bilaga D i TFP	-	-	-	70
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/trafikupplysning har ett trevlig bemötande"	64/64 69/68	65/63 71/71	64/66 72/71	70/70
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	58/60 72/72	59/60 73/74	63/62 73/73	67/65
<i>Nationellt snitt</i>				
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	66/63 78/77	62/60 77/77	65/65 77/76	70/67
<i>Nationellt snitt</i>				

4.5.6 Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Utfall 2020	Årsprognos T2	Utfall 2019	Utfall 2018
Måluppfyllnad	↓	→	↑	↑
<p>Analys:</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Busstrafiken fortsätter att drivas med HVO100 vilket ger låga koldioxidutsläpp som är den viktigaste faktorn för att nå måluppfyllnad för delmålet.</p> <p>Biomedelsandelen ligger på 98,5% och klarar riktvärdet även om en mindre negativ trend uppvisas.</p> <p>Marknadsandelen av det motoriserade resande är har sjunkit till följd av covid-19.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018	Riktvärde 2020
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	8	12	12	12
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	1,2	1,26	1,3	1,30
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,3	3,2	3,2	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	98,5	98,9	99,6	98,0

4.5.7 Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Utfall 2020	Årsprognos T2	Utfall 2019	Utfall 2018
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
Analys:				
Bedömningen är att målet inte är uppfyllt. Från och med Mars månad 2020 har antalet resor i Västernorrlands län minskat kraftigt till följd av covid-19 pandemin. Det totala resandet i Västernorrlands län har minskat med ca 30%. Det innebär att målets indikatorer påverkas negativt under perioden.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018	Riktvärde 2020
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	8	12	12	12
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget				
<i>avvikelse i procent</i>	-6,0	-1,4	-1,1	0
<i>avvikelse i mnkr</i>	-35,4	-7,6	-5,5	0
Nettokostnad per resa (kr)	49,1	39,1	38,2	41,8
Nettokostnad per invånare (kr) ¹¹	1488	1 514	1 426	1 574
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ¹² (%)	19,0	20,1	22,2	19,6
<i>varav landsbygdstrafik</i>	17,7	15,5	17,2	15,6
<i>varav tätortstrafik</i>	20,8	26,4	29,1	25,0
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur ¹³	25	23	20	-
Antal sjukresor	136 278	187 320	187 660	-
Antal färdtjänstresor	99 100	168 461	178 727	-
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	507	401	378	407
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Totalt Västernorrland</i>	244	225	211	231
Andel samordnade sjukresor (%)	30,52	57,89	58,29	58,20
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	43,23	58,43	57,66	58,30
Besparing samordnade sjukresor (%)	26,97	37,16	37,97	37,40
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>	25,31	27,91	27,73	27,50
Kostnad per produktionskilometer (kr)	22,18	21,91	20,62	22,27
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland (st)	73	73	103	103
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland (st)	32	36	52	47

¹¹ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån nettokostnaden för tätort- och landsbygdstrafik, genom befolkningmängden vid senast uppmätta tillfälle.

¹² Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

¹³ Totala antal kollektivtrafiklinjer i Västernorrland län är 119 linjer.

Samordnade resor

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

Andelen samordnade resor har minskat kraftigt under året. Pandemin har lett till färre antal resor och begränsningar för samordning har införts vilket medför att en stor del av resenärerna inte samåker i lika hög grad.

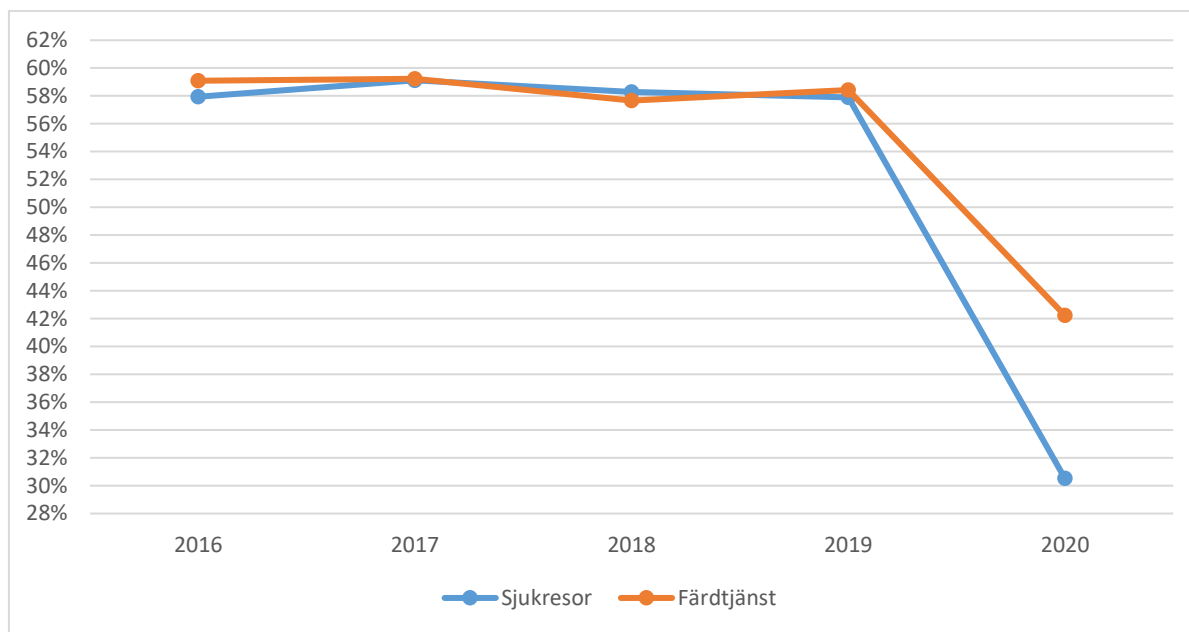


Diagram: Andel samordnade resor (%)

Besparingen under 2019 var i snitt 34,3% och under 2020 minskade besparingen till i snitt 26,6%. Besparingen i procent är ett uttryck för hur mycket varje resa skulle ha kostat utan att samordnas i relation till kostnaden när resorna har samordnats.

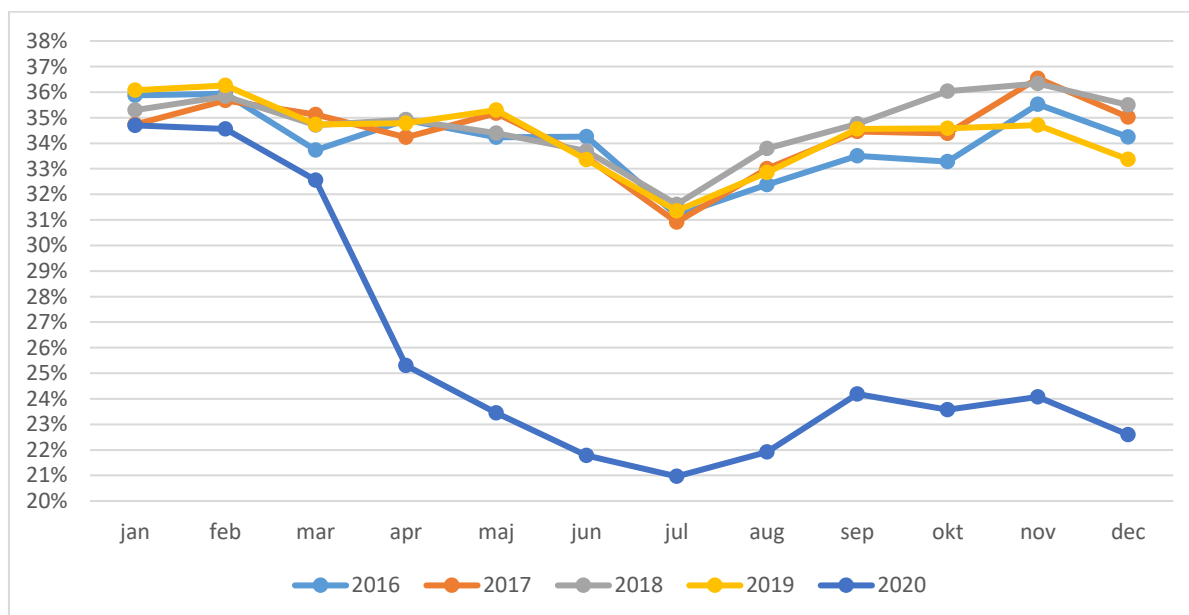


Diagram: Besparing samordnade resor (%)

4.5.8 Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Utfall 2020	Årsprognos T2	Utfall 2019	Utfall 2018
Måluppfyllnad	↓	↓	↑	↑
<p>Analys:</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt till följd av covid-19 pandemin, med start i mars månad. Resandet återhämtade sig delvis under juni-november för att i december åter minska stort. Effekterna och restriktionerna av covid-19 påverkar generellt alla indikatorer, vilket är den huvudsakliga förklaringen till låg nivå av måluppfyllelse.</p> <p>Antalet resor i prioriterade stråk har minskat med 36%.</p> <p>Minskning är inom den regionala tågtrafiken är hela 38%.</p>				

Indikatorer att följa upp målet	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018	Riktvärde 2020
Antal resor i de prioriterade stråken	5 849 386	9 091 677	8 979 874	9 069 672
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 226 386	1 801 924	1 857 721	1 876 298
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	3 812 840	5 505 740	5 403 093	5 457 124
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	927 960	1 269 766	1 222 244	1 234 466
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	315 081	514 247	496 816	-

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

	Utfall 2020	Årsprognos T2	Utfall 2019	Utfall 2018
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↑
<p>Analys:</p> <p>Bedömningen är att målet inte är uppfyllt. En viktig del för måluppfyllnad är en ökad biljettsamverkan, där biljettsamverkan med SJ skulle skapa fler resealternativ.</p> <p>Vad avser biljettsamverkan sker arbetet nu inom ramen för biljett- och betalsamarbetet med övriga norrlandslän.</p> <p>Antalet användare av Din Turs app minskar men ligger ändå över riktvärdet per månad. Minskningen är sannolikt en konsekvens av minskat resande under året.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018	Riktvärde 2020
Utbudsförändring genom biljettsamverkan				
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	0	2
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	0	2
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>	25	0	-	2
Andel produkter som är digitaliserade ¹⁴ (%)	20	20	15	100
Antalet användare av Din Tur-app, genomsnitt/mån	29 492	31 896	28 716	300 000 25 000

¹⁴ Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad per augusti 2019.

4.5.10 Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

	Utfall 2020	Årsprognos T2	Utfall 2019	Utfall 2018
Måluppfyllnad	↓	↓	↑	↓
<p>Analys:</p> <p>Bedömningen är att målet inte är uppfyllt. Av utfallet från medarbetarenkäten i december 2018 uppnås inte riktvärdena och under 2020 genomförs ingen medarbetarenkät. Arbetet med att göra målen välkända för våra medarbetare har fortsatt under 2020 med åtgärder i verksamhetsplan och i medarbetarsamtal. Medarbetarsamtal har inte genomförts för alla medarbetare under 2020. Uppföljningen av målet har kompletterats med en indikator om hur stor andel av personalen som känner till myndighetens mål. Den indikatorn är möjlig att följa upp årligen.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall aug 2018	Riktvärde 2020
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%) <i>Benchmark¹⁵</i>	-	-	54 69	65 -
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%) <i>Benchmark myndigheter</i>	-	-	68 73	100

¹⁵ Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

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

	Utfall 2020	Årsprognos T2	Utfall 2019	Utfall 2018
Måluppfyllnad	↓	↑	↓	↓
<p>Analys:</p> <p>Bedömningen är att målet inte är uppfyllt. Under 2020 genomfördes ingen medarbetarenkät och därför saknas värde för indikatorn om medarbetarindex. Sjuktalet har ökat jämfört med 2019 års utfall och riktvärdet på 3,5 %¹⁶ har inte uppnåtts vid årets slut. I huvudsak beror det ökade sjuktalet för 2020 på sjukfrånvaro till följd av covid-19 pandemin. Antalet utnyttjade friskvårdstimmar ligger i samma nivå i förhållande till 2019 men uppnår inte 1400 timmar. Andelen medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidraget har avsevärt ökat i förhållande till samma period 2019.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2020	Utfall 2019	Utfall 2018	Riktvärde 2020
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	56	75
Sjuktalet (%)	6,0	3,6	4,8	3,5
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	384	382	192	450
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	66	48	52	75

¹⁶ 2021 års riktvärde har angivits då 2020 års riktvärde saknas

Samlad bedömning om måluppfyllnad och god ekonomisk hushållning

Målarbetet för kollektivtrafiken i Västernorrland har sin grund i trafikförsörjningsprogrammet. Där finns en ambition att resandet i snitt ska öka med 1% per år fram till 2030 och det är en viktig grund för de delmål som fastställts. Utifrån effekter av covid-19 så minskade resandet under 2020 med ca 30%. Det har stor påverkan på utfallet av måluppföljningen och är den klart dominerande faktorn till årets låga nivå av måluppfyllnad.

Utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, så nås inte god ekonomisk hushållning 2020. Den främsta orsaken är att alla tre av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte uppfylls. Det förklaras huvudsakligen av effekter av covid-19. Den stora minskningen på resandet påverkar indikatorerna negativt, varav måluppfyllelsen blir låg.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Analys 2020	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Som en följd av covid-19 så minskade resandet i Västernorrlands län med ca 30%. Generellt påverkar det alla indikatorer vilket är den huvudsakliga förklaringen till låg nivå av måluppfyllelse	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Varierat utfall för indikatorerna med en helhetsbedömning att målet inte nås. Andelen biodrivmedel ligger på 98,5% och klarar riktvärdet även om en mindre negativ trend uppvisas. Marknadsandelen av det motoriserade resande är har sjunkit till följd av covid-19.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Det totala resandet i Västernorrlands län har minskat med ca 30% på grund av effekter utifrån covid-19. Det innebär att målets indikatorer påverkas negativt under perioden.	Nej, målet uppfylls inte.

Av övriga sju delmål uppfyllas inget under 2020. Även det förklaras huvudsakligen av effekter av Covid-19.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Analys 2020	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Jämfört med 2019 har huvuddelen av indikatorerna fått ett förbättrat resultat. Flera värden ligger nära riktvärdet men ändå under riktvärdet för 2020. Ett konsekvent arbete har utförts av trafikbolagen för att komma tillrätta med attityder och bemötande vilket bedöms bidra till en förbättrad resenärsupplevelse.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Flertalet indikatorer visar på en minskad nöjdhet från resenärer. Arbetsmiljöverkets krav att framdörrarna ska hållas stängda för att skydda föraren från smitta har inneburit svårigheter att hitta en bra lösning för validering av produkter och stoppat möjligheten att köpa produkter ombord på bussarna. Det bedöms sammantaget ha påverkat resenärens upplevelse och valmöjligheter negativt.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Utfallet av indikatorvärdena ligger under riktvärdena och är i stort sett oförändrade sedan samma period 2019. Ett realtidssystem som ger resenärerna information om bussarnas ankomsttid till hållplatser är infört vilket bedöms uppfattas positivt av resenärerna.	Nej, målet uppfylls inte.
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt till följd av covid-19 pandemin. Effekterna och restriktionerna av covid-19 påverkar generellt alla indikatorer, vilket är den huvudsakliga förklaringen till låg nivå av måluppfyllelse.	Nej, målet uppfylls inte.

Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	En viktig del för måluppfyllnad är en ökad biljettsamverkan, där biljettsamverkan med SJ skulle skapa fler resealternativ. När det gäller biljettsamverkan sker arbetet nu inom ramen för biljett- och betalsamarbetet med övriga norrlandslän.	Nej, målet uppfylls inte.
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Arbete med att uppnå målen har fortsatt under året, men är ännu inte på önskvärd nivå.	Nej, målet uppfylls inte.
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Berorende på effekter av covid-19 så visar sjuktalen en klar försämring jämfört med tidigare år och uppnår inte målet. Övriga mål visar viss förbättring, dock utan att uppnå målvärdena.	Nej, målet uppfylls inte.

Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning

Effekterna av covid-19 innebär att de förutsättningar som gällde när verksamhetsplanering och målarbete för 2020 gjordes fundamentalt förändrats. Att öka resandet är en central del i verksamhetsarbetet och det motverkades av Folkhälsomyndighetens riktlinjer för hur covid-19 ska hanteras. Myndigheten bedömde tidigt under 2020 att måluppfyllelsen skulle hamna på en låg nivå. Målsättningen för årets verksamhet fick till stora delar ett förändrat perspektiv och fokus blev att bedriva god och säker verksamhet utifrån de förutsättningar som har rått. Exempel på åtgärder som vidtogs var att på ett så bra och flexibelt sätt som möjligt verka för nöjda resenärer, och i det innefattades även att resandet utifrån covid-19 perspektiv skedde så säkert som möjligt.

Myndighetens normala arbete med förbättringar och utveckling i syfte att uppnå ökad effektivitet tvingades utifrån covid-19 stå tillbaka för att i största möjliga mån anpassa verksamheten efter de dramatiskt förändrade förutsättningarna vilket återspeglas genom låg måluppfyllnad. Dock är det myndighetens bedömning att arbetet för att anpassa och bedriva verksamheten utifrån de förändrade förutsättningarna, tillsammans med leverantörer och andra intressenter, har bedrivits på ett framgångsrikt sätt.

Kommande års resandeutveckling är avgörande för möjligheten att uppnå god ekonomisk hushållning eftersom ett ökat resande är en nyckelfaktor för det.

4.6 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

4.6.1 Årets resultat

Kommunalförbundet redovisar ett resultat om 0,0 mnkr.

Året visar nettokostnader om 562,9 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år är verksamhetens nettokostnader 1,9 mnkr lägre. Det har skett en förändring av redovisningsprincip för fordonshyra för tåg. Tidigare netto redovisades fordonshyra i och med att kostnaden från Transitio vidarefakturerades till Norrtåg AB. Nu har nya avtal ingåtts och kommunalförbundet fakturerar Norrtåg utifrån dem. Intäkter och kostnader bruttoredo visas med en påverkan på 30,8 mnkr högre intäkter och 27,2 mnkr högre kostnader för hela året. Exkluderas de posterna har intäkterna minskat med 21,7 mnkr. Vid motsvarande jämförelse för kostnaderna har de minskat med 23,5 mnkr.

Många av kommunalförbundets intäkter och kostnader påverkas av covid-19. Det gäller bland annat biljettintäkter från resenärer, skolkortsintäkter och intäkter från resplusbiljetter. I intäkterna ingår 15,2 mnkr som avser statligt stöd som kompensation för del av de förlorade intäkterna.

Kostnader som påverkas är främst rörliga kostnader som index, incitamentskostnader, förstärkningstrafik samt kostnader för sjukresor och färdtjänstresor.

Kommunala biljettsubventioner visar en minskning med 41,3 mnkr mellan åren vilket förklaras av mindre volymer av resande. Medlemsbidrag är 39,4 mnkr högre än föregående år. Det beror på den samlade effekten av förändringarna för intäkter, kostnader och subventioner.

Belopp, mnkr	Utfall 2020	Utfall 2019	Förändring 2020-2019	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	144,4	135,3	9,1	6,7
Verksamhetens kostnader	-704,6	-697,5	-7,1	-1,0
Avskrivningar	-2,6	-2,6	0,0	0,0
Verksamhetens nettokostnad	-562,9	-564,8	1,9	0,3
Kommunala biljettsubventioner	139,8	181,1	-41,3	22,8
Medlemsbidrag	423,1	383,6	39,5	-10,3
Verksamhetens resultat	0,0	-0,1	0,1	0,0
Finansiella intäkter	0,0	0,1	-0,1	0,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

4.6.2 Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringsutrymme uppgick till 0,8 mnkr för nya biljettmaskiner och det förbrukades till årsskiftet. Utöver det har det under perioden investerats i nya datorer och optiska läsare pga anpassningsbehov utifrån covid-19.

Investeringar (mnkr)	Årsprognos aug	Budget 2020	Utfall 2020
Biljettmaskiner	0,8	0,8	0,8
Datorer	0,1	0,0	0,1
Skyltar	0,0	0,0	0,1
Optiska läsare	0,0	0,0	0,3
Totalt	0,9	0,8	1,3

Budgetföljsamhet

Vid en jämförelse med budget är avvikelsen 32 mnkr motsvarande 5,4%. Budgetavvikelsen beror främst på covid-19. Både intäkter och kostnader är lägre än vad som budgeterats.

Budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter är positiv och uppgår till 9,3 mnkr. Det motsvarar 6,9% högre intäkter än budget. Orsakerna är samma som ovan, förändrad redovisning av tåghyra som inte var känd under budgetläggningen, statligt bidrag till följd av covid-19 som motpol minskat resande med anledning av covid-19.

Kostnaderna uppgår till 704,6 mnkr och är 23,9 lägre än budgeterat. Det beror främst på rörliga kostnader som index, incitamentskostnader, förstärkningstrafik samt kostnader för sjukresor och färdtjänstresor.

Avvikelsen på avskrivningskostnader består till största delen av nedskrivning av finansiell anläggningstillgång om 1,3 mnkr som inte har budgeterats.

Beroende på lägre nivå av resande så är Kommunal biljettsubvention 16,7 mnkr lägre än budget, motsvarande 11%. Periodens medlemsbidrag är 15,3 mnkr lägre än budget vilket förklaras av den totala effekten av budgetavvikelser för intäkter, kostnader och subventioner.

Belopp, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	144,4	135,1	9,3	6,9
Verksamhetens kostnader	-704,6	-728,5	23,9	-3,3
Avskrivningar och nedskrivningar	-2,6	-1,5	-1,1	76,0
Verksamhetens nettokostnad	-562,9	-594,9	32,0	-5,4
Kommunala biljettsubventioner	139,8	156,5	-16,7	-10,6
Medlemsbidrag	423,1	438,4	-15,3	-3,5
Verksamhetens resultat	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För 2020 uppgår likviditeten till 93% och ligger på ungefär samma nivå som föregående år. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100%. Rörelsekapitalet uppgår till 17,7 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder. Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet uppgår till 0,5%. Jämfört med föregående år har soliditeten minskat med 0,1 procentenheter. Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de fem senaste åren.

Resultat och kapacitet	2020	2019	2018	2017	2016
Likviditet (%)	93	92	92	89	89
Rörelsekapital, mnkr	-17,7	-19,1	-24,4	-25,8	-26,8
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,5	0,6	0,5	0,6	0,5
Eget kapital, mnkr	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3

Intäkts- och kostnadsutveckling

Verksamhetens intäkter har ökat med nästan 7%, vilket motsvarar 9,1 mnkr, medan kostnaderna visare en mindre ökning om 1,0 %. Förändringen med införande av bruttoredovisning av tåghyra påverkar intäkts- och kostnadsutvecklingen till stor del. Utan den skulle intäkterna ha minskat med anledning av det minskade resandet. Den minskningen motverkas delvis av kompenserande statsbidrag. Kostnadsutvecklingen för exempelvis index, incitamentskostnader, förstärkningstrafik samt kostnader för sjukresor och färdtjänstresor har minskat. Det motverkas av principförändringen av redovisning av tåghyra och totalt sett så blir det endast en mindre förändring av kostnadsnivån.

Intäkts- och kostnadsutveckling (förändring i %)	2020	2019	2018	2017	2016
Verksamhetens intäkter	6,7	-5,8	2,1	-2,2	-2,9
Verksamhetens kostnader	1,0	4,0	6,6	5,9	3,0
Avskrivningar	0,0	-36,0	2,5	-50,8	1,3
Verksamhetens nettokostnad	-0,3	6,0	7,9	7,5	4,9

Balanskravsresultat

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)	2020	2019	2018	2017	2016
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
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	0,0
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 144,4 mnkr och är 9,3 mnkr högre än budget, motsvarande 7%. Budgetavvikelsen beror främst på intäkt för tåghyra (30,8 mnkr) och statsbidrag (15,2 mnkr) som inte är med i budgeten. Minskade intäkter bland annat på lägre biljettintäkter för buss- och tågtrafik samt lägre intäkter för skolkort om tillsammans 39,2 mnkr motverkar budgetavvikelsen. De minskade intäkterna förklaras i huvudsak av minskat resande utifrån covid-19.

Intäkter från kundservice och anropsstyrd trafik avser de uppdragsavtal som Kollektivtrafikmyndigheten har slutit med trafikbolag i andra län för tjänster som gäller kundservicesamtal samt trafikbeställningar av särskild persontrafik. Avtalet med Kramfors kommun tillkom efter budgetläggning.

Skolkortsintäkterna uppgår till 16,1 mnkr. Det kan jämföras med budgeterat 19,7 mnkr. Det motsvarar en budgetavvikelse på 3,5 mnkr lägre intäkter. Minskningen beror på minskat resande bland skolungdomar på grund av covid-19.

Intäkterna för reklam på buss har minskat med 0,2 mnkr jämfört med budget. Minskningen beror på att den rörliga ersättningen uteblev 2020 till följd av svag marknad.

Intäkterna från tågtrafiken har minskat med 4 mnkr mellan åren, motsvarande nästan 50%. Mot budget är skillnaden ännu större, 4,8 mnkr, en minskning med nästan 54%. Covid-19 ses som den främsta orsaken till intäktsminskningen.

Intäkter från Tillväxtverket för det EU-finansierade projektet Koll 2020 uppgår till 3,9 mnkr. Det kan jämföras med budgeten på 1,4 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 2,5 mnkr. Kostnaderna i projektet har varit högre än budget för perioden. Medel från Region Västernorrland har tillförts för att kunna genomföra vissa delar i projektet. De delarna var inte redovisade i budgeten.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2019	Förändring	Förändring (%)
Biljettintäkter busstrafik	63,4	94,2	-30,7	-32,6	93,7	-30,3	-32,3
Intäkter skolkort	16,1	19,7	-3,5	-17,9	17,7	-1,6	-9,0
Intäkter tågtrafik	4,2	9,0	-4,8	-53,8	8,2	-4,0	-49,2
Bidrag, Samverkande system	3,4	3,2	0,2	5,7	3,2	0,2	6,4
Tåghyra	30,8	0,0	30,8	100,0	0,0	30,8	100,0
Vinst försälj mat anl tillg	0,5	0,0	0,5	100,0	0,0	0,5	100,0
Statsbidrag	15,2	0,0	15,2	100,0	0,0	15,2	100,0
Resplusintäkter	2,0	2,8	-0,8	-27,4	3,5	-1,5	-41,6
EU-bidrag projekt Koll 2020	3,9	1,4	2,5	181,2	3,7	0,2	6,1
Kundservice och anropsstyrtrafik	1,4	1,5	-0,1	-9,5	1,5	-0,2	-10,5
Reklam på buss	0,5	0,7	-0,2	-33,4	0,6	-0,1	-19,4
Bussgodstjänster	0,5	0,4	0,1	24,9	0,5	-0,1	-12,3
Färdtjänsthandläggning	0,9	0,7	0,2	26,8	0,7	0,2	25,5
Färdtjänstsamordning	0,6	0,6	0,0	4,8	0,6	0,0	2,8
Persontransporter	0,5	0,6	-0,1	-16,2	0,6	-0,1	-20,1
Avgift för kortämne	0,3	0,1	0,2	146,9	0,4	-0,1	-33,0
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,1	0,2	0,0	-22,5	0,2	-0,1	-47,9
Övriga intäkter	0,1	0,1	-0,1	-47,2	0,1	-0,1	-50,8
Summa	144,4	135,1	9,3	6,9	135,3	9,1	6,7

Under 2020 fanns möjlighet att ansöka om statsbidrag för det inkomstbortfall som covid-19 medförde under perioden mars-juni. Det beviljade statsbidraget blev drygt 15 mnkr.

Statsbidrag per medlem (mnkr)	2020
Härnösand	0,2
Kramfors	0,3
Sollefteå	0,5
Sundsvall	7,3
Timrå	0,3
Ånge	0,1
Örnsköldsvik	2,6
Region Västernorrland	3,9
Summa intäkter	15,2

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.

Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt med följd av covid-19 med start i mars månad. Det totala resandet i Västernorrlands län har under året minskat med 30 %. Det påverkar utfallet av biljettintäkter och vid en jämförelse med budget är intäkterna 30,9 mnkr lägre än budget motsvarande 33%. Vid en jämförelse med föregående år är förändringen i stort sett samma med 30,4 mnkr lägre intäkter.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2019	Förändring	Förändring (%)
Härnösand	0,6	0,9	-0,3	-29,0	0,9	-0,3	-33,3
Kramfors	1,0	1,7	-0,7	-42,2	1,5	-0,5	-33,3
Sollefteå	1,4	2,8	-1,4	-49,2	2,6	-1,2	-46,2
Sundsvall	35,0	46,8	-11,8	-25,2	51,2	-16,2	-31,6
Timrå	3,9	3,6	0,3	8,6	3,3	0,6	18,2
Ånge	0,2	0,4	-0,2	-45,0	0,3	-0,1	-33,3
Örnsköldsvik	9,1	16,6	-7,4	-44,8	14,6	-5,4	-37,7
Region Västernorrland	12,0	21,5	-9,5	-44,0	19,2	-7,2	-37,5
Summa intäkter	63,3	94,2	-30,9	-32,8	93,7	-30,4	-32,5

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 704,6 mnkr och budget till 728,5 mnkr. Det innebär lägre kostnader än budget motsvarande 23,9 mnkr. I årets kostnader ingår fordonshyra med 27,2 mnkr, till följd av förändrad princip för mellanhavande Transitio AB och Norrtåg AB, där kollektivtrafikmyndigheten istället vidarefakturerar kostnaden.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2019	Förändring	Förändring (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-443,7	-474,5	30,8	6,5	-457,8	14,1	3,1
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-100,1	-113,5	13,4	11,8	-114,7	14,6	12,7
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-60,8	-67,2	6,4	9,5	-55,9	-4,9	-8,8
Fordonshyra	-27,2	0,0	-27,2	-100,0	0,0	-27,2	-100,0
Administrativa kostnader	-62,3	-62,2	-0,1	-0,2	-59,1	-3,2	-5,4
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-3,4	-4,6	1,2	26,1	-4,4	1,0	22,7
Stationsavgifter	-2,2	-2,0	-0,2	-10,0	-1,4	-0,8	-57,1
Biljettsamverkan Xtrafik	-2,0	-2,0	0,0	0,0	-1,5	-0,5	-33,3
Kompletteringstrafik	-1,7	-1,96	0,2	10,5	-1,9	0,2	10,5
Realtid, drift och underhåll	-1,2	-0,6	-0,6	-100,0	-0,9	-0,3	-33,3
Summa verksamhetens kostnader	-704,6	-728,5	23,9	3,3	-697,5	-7,1	-1,0

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 443,7 mnkr i jämförelse med budget om 474,6 mnkr, med en lägre kostnad med 30,9 mnkr. Effekterna av covid-19 började synas under mars och antalet påstigande har minskat med 30% under året jämfört föregående år. Rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten om att undvika resor med kollektivtrafik påverkar resandeutvecklingen.

Trafikkostnaderna är dock 1,5 mnkr högre än budgeterat. Det beror främst på en retroaktiv avstämning av trafikproduktion perioden 2018 till 2020 för ett antal trafikområden.

Fem trafikområden har ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av antal resande. Under året har resandeutvecklingen till följd av de reserestriktioner som införts enligt rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten sjunkit kraftigt. I förhållande till basåret 2015 är utfallet – 8% lägre i antal resor för de fem trafikområdena.

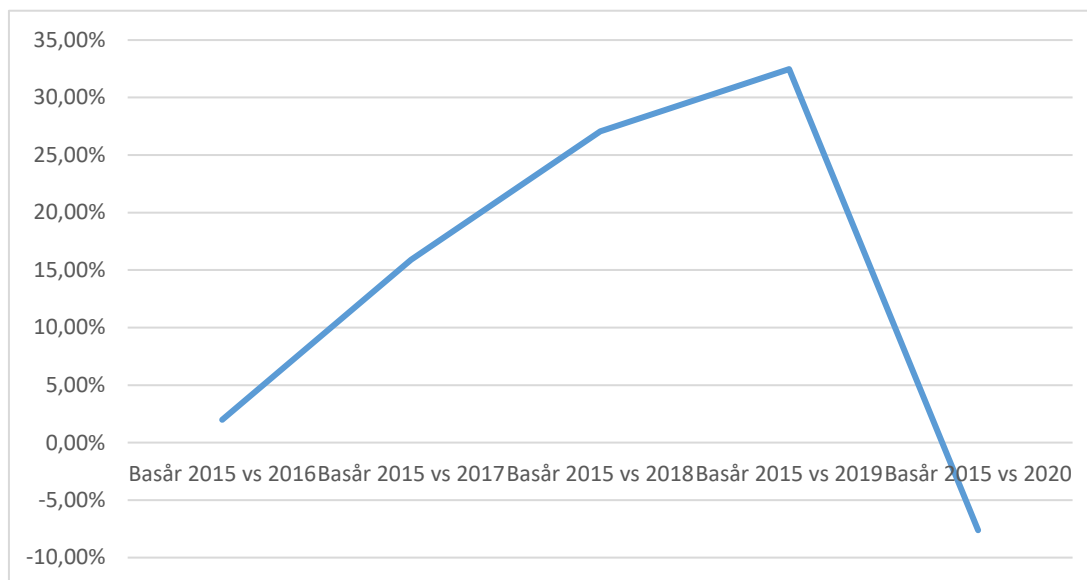


Diagram: Resandeutvecklingen de fem trafikområden med resandecoincitationsavtal 2016 - 2020 med basår 2015.

Miljöincitamentet, som baseras på i hur stor andel av drivmedel som körs på förnyelsebara drivmedel ligger kvar på samma nivåer som tidigare år.

Förstärkningstrafik är 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 4 mnkr högre än budgeterad. Behovet av förstärkningstrafik har under hösten ökat kraftigt, till följd av behovet av att fördela resenärer på fler fordon på grund av covid-19.

I jämförelse med föregående år har kostnaderna minskat med 14,1 mnkr. Den största avvikelserna med 15 mnkr beror på sänkta kostnader för utfall av resandecoincitationsavtalen. Resandeutvecklingen, som varit negativ för flera trafikområden, påverkar utfallet och jämförelsen med föregående år.

Trafikkostnader (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2019	Förändring	Förändring (%)
Trafikkostnad	-379,6	-378,4	-1,2	-0	-377,3	-2,3	-1
Index	-51,7	-72,3	20,5	28	-59,1	7,4	13
Resandecoincitant	-1,7	-17,4	15,7	90	-16,2	14,5	90
Miljöincitant	-1,2	-1,2	0,0	1	-1,2	0,0	0
Förstärkningstrafik	-9,3	-5,3	-3,9	-75	-4,0	-5,2	-133
Summa	-443,7	-474,6	30,9	7	-457,8	14,1	3

Index

Trafikavtalen, som utgör större delen 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 2020 är indexuppräknningen 18% i snitt.

Under året har index påverkats i hög grad av covid-19 bland annat genom riksdagsbeslut kring permitteringar och nedsättning av sociala avgifter. De olika indexkorgarnas utveckling har påverkats framförallt av vilka beslut och stödåtgärder som stimulerat näringslivet under 2020.

För samtliga trafikavtal blev utfallet 51,7 mnkr av trafikostnad 379,6 mnkr. Det sammanlagda snittindexet för 2020 är 13,5% i utfall jämfört med budget. Utfallet 51,7 mnkr är 20,5 mnkr lägre än budget 72,3 mnkr.

Trafikavtal med trafikstart juni 2014 har 18% i budget. För den indexkorg som till största del regleras utifrån tätortstrafiken uppgår snittindex tom december 2020 från trafikstart juni 2014 till 12,9%. Motsvarande indexkorg som till största del återfinns inom landsbygdstrafiken uppgår index till 14,2%.

För trafikavtal linje 40 som trafikerar Örnsköldsvik-Sollefteå-Östersund med trafikstart augusti 2012, var utfallet 14,1% och budget 21%. Nytt trafikavtal för sträckan startar i december 2020.

Linje 50 som trafikerar Örnsköldsvik-Härnösand med trafikstart december 2016, var utfallet 11,0% och budget 12%.

Jämfört med föregående årets utfall om 59,1 mnkr är utfallet för 2020 7,4 mnkr lägre.

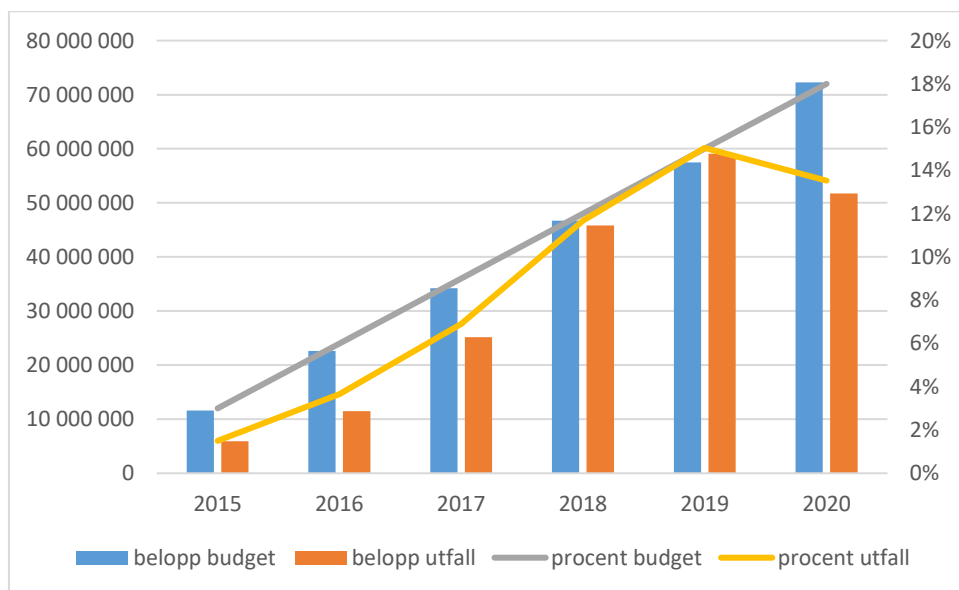


Diagram: Indexutveckling per år 2015 - 2020 inklusive preliminär december 2020

Särskild persontrafik

Enligt avtal med trafikföretagen ska index räknas om årligen per första november och färdtjänstindex ska tillämpas. Inför trafikstarten 2015 meddelade SCB att Färdtjänstindex skulle utgå och istället ersättas av det nya Taxiindex med basmånad januari 2016. I samband med den första justeringen är beräkningen gjord på fel värden i formeln för omräkningen till nytt index. Differensen följer sedan med i de kommande förändringarna. SCB publicerar index per november 2017, ånyo återkommer

SCB med ett rättat index vilket inte uppdateras och medför att för låg trafik kostnad debiteras till medlemmarna. Justeringar från nov 2015 till 2020 är inkluderad i årets utfall.

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 99,9 mnkr och budgeten uppgår till 113,1 mnkr. Budgetavvikelsen är 13,2 mnkr, motsvarande en minskning på 12%. Budgetavvikelsen beror främst på covid-19 som lett till att resandet har minskat i hög grad. Det innebär i sin tur lägre kostnader. För att minska smittspridningen har begränsningar av samåkning i fordonen införts. Det har lett till mindre besparing och högre kostnad per resa.

Budgetavvikelsen för Region Västernorrlands sjukresor är 0,9 mnkr lägre än budget. Kostnaden för sjukresor uppgår till 73,9 mnkr. Det motsvarar 2,5 mnkr lägre kostnader jämfört med föregående år. Antalet sjukresor i jämförelse med tidigare år har minskat med 27% till 136 278 sjukresor. Förutom att covid-19 varit främsta orsaken till resandeminskningen så har den centrala bedömningsfunktionen bidragit till att fler resenärer reser med den allmänna kollektivtrafiken, framför allt innan effekterna av covid-19 började synas under mars månad. Egenavgiften höjdes från och med 1 januari 2020 från 100 kronor till 200 kronor vilket leder till högre intäkter och lägre kostnader. Snittlängden på sjukresor har ökat samtidigt som en stor andel av resenärerna inte samåker. Det leder till högre kostnad per resa.

Örnsköldsviks kommun har en budgetavvikelse om 5,2 mnkr lägre kostnader än budget. I jämförelse med föregående år är kostnaden 40% lägre och det totala resandet har minskat med 27 564 resor vilket motsvarar 48% färre resor. Kostnadsminskningen består av 38% lägre kostnader för färdtjänst och 62% lägre kostnader för kommunresor. Den dagliga verksamheten, Örngruppen, har haft en mycket begränsad verksamhet till följd av covid-19. Det har resulterat i 70% färre resor i jämförelse med föregående år.

Kostnaden för Härnösands kommun visar 1,8 mnkr lägre kostnader jämfört mot budget och mot föregående år. Resorna har minskat med 14 329 till 18 876 resor vilket ger en minskad kostnad på 32% i jämförelse med året innan.

I jämförelse med föregående år har resorna i Timrå kommun minskat med 44% till 16 064 resor vilket lett till 33% lägre kostnader. Skillnaden mellan utfall och budget visar 1,8 mnkr lägre kostnader. Antalet färdtjänstillstånd har under året minskat med 31 stycken till 667 stycken.

För Ånge kommun visar budgetavvikelsen på 31% lägre kostnader vilket motsvarar 1,0 mnkr. Antal resor har minskat med 45% till 5 658. Det innebär 31% lägre kostnader än föregående år. Färdtjänstillstånden har minskat till 336 jämfört med 372 föregående år.

Budgetavvikelsen i Kramfors kommun redovisar 2,6 mnkr lägre kostnader än budget. Jämförelsen med föregående år är 22% minskade kostnader. Förändringen av antalet resor visar en minskning med 31% Till 14 356 resor. Antal färdtjänstillstånd har minskat från 1 071 till 936 i jämförelse mellan åren.

Medlemmar, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse (%)	Utfall 2019	Förändring	Förändring (%)
Region Västernorrland	-73,9	-74,8	0,9	1	-76,4	2,5	3
Ånge kommun	-2,3	-3,3	1,0	31	-3,3	1,0	31
Sundsvalls kommun	0,0	-0,1	0,1	84	0,0	0,0	-
Timrå kommun	-3,0	-4,8	1,8	37	-4,5	1,5	33
Härnösands kommun	-3,7	-5,5	1,8	32	-5,5	1,8	32
Kramfors kommun	-9,1	-11,7	2,6	22	-11,7	2,6	22
Sollefteå kommun	-0,1	-0,0	-0,1	100	0,0	-0,1	-
Örnsköldsviks kommun	-7,7	-12,9	5,2	41	-12,8	5,1	40
Summa	-99,9	-113,1	13,2	12	-114,4	14,3	13

Administration

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 54,4 mnkr vilket är 2,9 mnkr lägre än budget. De lägre nettokostnaderna beror främst på att det för 2020 budgeterats kostnader om 1,3 mnkr i och med att föregående förbundsdirektörs förordnande upphör. Den kostnaden reserverades under 2019 och finns inte med i utfallet för 2020. För 2020 har personalkostnader till följd av uppsägningar reserverats. Det har även budgeterats kostnader för ett nytt intäktsfördelningssystem om 1,2 mnkr som inte har realiserats under perioden. Det som även påverkar budgetavvikelsen är vakanta tjänster, tjänsteledigheter samt ett minskat behov av vikarier på Din Tur kundcenter, till följd av covid-19. Minskade kostnader för resor, utbildning och möten på annan ort har utgått och ersatts med digitala möten i större utsträckning vilket lett till minskade kostnader.

Jämfört med föregående år om 51,2 mnkr är kostnaden 3,2 mnkr högre. Det beror bland annat på att det tillsatts tjänster med anledning av pågående omorganisation, både visstidstjänster och tillsvidaretjänster. Kostnader för konsulter har ökat med 0,5 mnkr mellan åren och det beror främst på arbete med upphandling. Ytterligare en orsak som påverkar förändringen mellan åren är att verksamheten för central bedömningsfunktion startade upp under andra halvåret 2019.

Förbundsdirektionens kostnader uppgår till 0,8 mnkr jämfört med budget 0,4 mnkr vilket är en budgetavvikelse med 0,4 mnkr. Till följd av den rådande situationen under året med covid-19 har fler möten genomförts.

För Marknad är intäkterna 0,2 mnkr lägre än budget. Det beror på att försäljningen av reklamplats på buss minskat på grund av covid-19. IT och telefoni redovisar kostnader om 7,9 mnkr. Det är 0,3 mnkr lägre än budget. Vid en jämförelse med föregående år är utfallet 0,7 mnkr i högre kostnader, till följd av att bland annat kostnaderna för telefoni är samlade och ny växel är i bruk.

Verksamhet, mnkr	Utfall			Budget			Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Netto-kostnad 2019
	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad			
Personalkostnader	2,9	-35,4	-32,6	2,8	-34,3	-31,4	-1,1	-4	-29,9
Central bedömningsfunktion	0,0	-2,0	-2,0	0,0	-2,5	-2,5	0,4	17	-1,6
Externa kostnader	0,0	-4,2	-4,2	0,1	-4,8	-4,8	0,6	12	-4,8
Biljettkontroll	0,1	-0,6	-0,5	0,2	-0,6	-0,5	0,0	-4	-0,5
Ekonomi	0,0	-0,4	-0,4	0,0	-2,2	-2,2	1,8	83	-0,5
Hållbara resor	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0,1
Koll 2020	3,9	-3,6	-0,4	1,4	-1,7	-0,3	0,1	25	0,3
Förbundsdirektion	0,0	-0,8	-0,8	0,0	-0,4	-0,4	-0,4	-50	-1,0
Utveckling	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	0,2	100	0,0
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,1	64	-0,1
Marknad	0,5	-1,6	-1,1	0,7	-1,7	-1,0	-0,2	-19	-0,4
Biljettmaskiner	0,4	-5,7	-5,3	0,1	-5,8	-5,7	0,4	8	-5,6
IT och telefon	0,0	-7,9	-7,9	0,0	-8,2	-8,2	0,3	3	-7,2
Summa	7,9	-62,3	-54,4	5,3	-62,6	-57,3	2,9	5	-51,2

Avskrivningar

I avskrivningskostnaderna ingår nedskrivning av finansiella anläggningstillgångar med 1,3 mnkr som inte var känd vid budgetläggningen.

Avskrivning, mnkr	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Netto kostnad 2019
Immateriella tillgångar	-0,2	-0,2	0,0	0,0	-0,2
Optiska läsare	-0,8	-0,7	-0,1	-14,0	-0,7
Inventarier	-0,3	-0,4	0,1	25,0	-0,2
Biljettmaskin	-0,2	-0,2	0,0	0,0	-0,2
Fordon	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3
Nedskriv finans anl tillg	-1,3	0,0	-1,3	100,0	0,0
Summa	-2,6	-1,5	-1,1	76,0	-2,6

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

I nettokostnaden exkluderas kommunernas intäkter för subventionerade produkter eftersom det är en intäkt för kommunalförbundet men också en kostnad hos respektive kommun med subventionerade produkter. Alla medlemmar förutom Sollefteå kommun redovisar ett resultat med lägre nettokostnader än budgeterat. En följd av covid-19 är att kostnaderna (index, incitament mm.) minskar i högre grad än intäkterna.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2019	Förändring	Förändring (%)
Region Västernorrland	-243,8	-248,1	4,3	-1,7	-233,1	-10,7	-4,6
Ånge kommun	-9,8	-11,5	1,7	-13,7	-11,3	1,5	-13,2
Sundsvalls kommun	-133,3	-147,6	14,3	-9,7	-136,5	3,2	2,3
Timrå kommun	-17,5	-22,2	4,7	-21,2	-21,8	4,3	-19,7
Härnösands kommun	-33,2	-35,3	2,1	-5,9	-34,3	1,1	-3,2
Kramfors kommun	-27,0	-29,0	2,0	-6,9	-28,7	1,7	-5,9
Sollefteå kommun	-15,0	-14,4	-0,6	4,2	-13,4	-1,7	11,9
Örnsköldsviks kommun	-83,2	-86,8	3,6	4,1	-85,7	-2,5	2,9
Summa	-562,9	-594,9	32,0	-5,4	-564,7	-2,0	0,4

Medlemsbidrag fördelad per medlem

I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter. Medlemsbidraget uppgår till 423,1 mnkr. Det kan jämföras med budget på 438,4 mnkr och utfall 2019 med 383,6 mnkr. De medlemmar med störst avvikelse är Sundsvalls kommun, Timrå Kommun och Härnösands kommun.

Sundsvalls kommun minskade sina subventionsintäkter för seniorer med 4,2 mnkr och biljettintäkter med nästan 11 mnkr. Även intäkter från skolor minskade med 1,2 mnkr. Subventioner för barn ökade däremot med 3 mnkr. Kostnader för landsbygdstrafiken minskade med 3,7 mnkr och tätortstrafiken med 17,2 mnkr mot budget. De största beståndsdelarna i minskade kostnader är index- och resandeincitament.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse (%)	Utfall 2019	Förändring	Förändring (%)
Region Västernorrland	238,8	243,1	-4,4	-1,8	225,2	13,6	6,0
Ånge kommun	9,8	11,5	-1,6	-14,1	11,3	-1,5	-13,2
Sundsvalls kommun	69,2	83,1	-13,9	-16,7	55,0	14,2	25,9
Timrå kommun	17,5	22,2	-4,7	-21,0	18,8	-1,3	-6,7
Härnösands kommun	3,9	-4,8	8,7	181,9	-6,1	10,0	164,2
Kramfors kommun	27,0	29,0	-2,0	-6,9	28,7	-1,7	-5,8
Sollefteå kommun	15,0	14,4	0,7	4,8	13,4	1,6	12,3
Örnsköldsviks kommun	41,8	39,9	1,9	4,7	37,3	4,4	11,9
Summa	423,1	438,4	-15,3	-3,5	383,6	39,4	10,3

4.6.3 Prognosavvikelse

Ett sätt att analysera risk och kontroll är att mäta prognossäkerheten. Tillförlitliga prognoser skapar förutsättningar för kommunalförbundet att fatta rätt beslut och genomföra nödvändiga korrigeringar. Prognossäkerheten är även en viktig del inför arbetet med budget kommande år.

Vid tertialuppföljning per april görs årets första helårsprognos och vid tertialuppföljning per augusti görs kommunalförbundets andra helårsprognos. Vid tertialuppföljningen per april gjordes 2020 en förenklad rapport och därför analyseras avvikelser inte från den.

Verksamhetens nettokostnader prognostiserades vid augustirapporten till 586,6 mnkr för helåret 2020. Utfallet blev 562,9 mnkr, vilket är drygt 24 mnkr lägre. Förändringen består huvudsakligen av statsbidrag och trafik kostnader. Statsbidraget (drygt 15 mnkr) för kompensation av minskade biljettintäkter var vid tiden när augustiprognosen togs fram inte beslutat, och beaktades därför inte då. Utfallet för trafik kostnaderna blev klart lägre och det förklaras av att effekterna av covid-19 på index och incitamentsersättningar för trafikavtalen blev större än det som antogs vid augustiprognosen.

Belopp, mnkr	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)
Verksamhetens intäkter	144,4	128,0	16,4	12,8
Verksamhetens kostnader	-704,6	-712,4	7,7	1,1
Avskrivningar och nedskrivningar	-2,6	-2,3	-0,4	-13,0
Verksamhetens nettokostnad	-562,9	-586,6	23,7	4,1
Kommunala biljettsubventioner	139,8	141,0	-1,2	-0,9
Medlemsbidrag	423,1	445,6	-22,5	-5,0
Verksamhetens resultat	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

Verksamhetens intäkter

Utfallet för verksamhetens intäkter uppgår till 144,4 mnkr. I årets andra halvårsprognos bedömdes intäkterna till 128,0 mnkr. I augusti prognostiserades inte statliga bidrag som kunde sökas på grund av covid-19. För stor osäkerhet rådde kring storleken på beloppet som kunde sökas. Det medför en avvikelse mot utfallet på 15,2 mnkr.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)
Biljettintäkter busstrafik	63,4	64,4	-0,9	-1,5
Intäkter skolkort	16,1	15,2	1,0	6,5
Intäkter tågtrafik	4,2	5,0	-0,8	-16,8
Bidrag, Samverkande system	3,4	3,4	0,0	-0,5
Tåghyra	30,8	29,6	1,2	4,0
Vinst försälj mat anl tillg	0,5	0,5	0,0	0,0
Statsbidrag	15,2	0,0	15,2	0,0
Resplusintäkter	2,0	2,0	0,0	1,4
EU-bidrag projekt Koll 2020	3,9	3,4	0,6	16,4
Kundservice och anropsstyrdtrafik	1,4	1,3	0,1	4,1
Reklam på buss	0,5	0,5	0,0	0,0
Bussgodsintäkter	0,5	0,5	0,0	-2,9
Färdtjänsthandläggning	0,9	0,7	0,2	22,5
Färdtjänstsamordning	0,6	0,6	0,0	0,0
Persontransporter	0,5	0,5	0,0	-6,7
Avgift för kortämne	0,3	0,3	0,0	0,2
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,1	0,1	0,0	5,6
Övriga intäkter	0,1	0,1	0,0	-33,5
Summa	144,4	128,0	16,3	12,8

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

I augusti prognostiserades biljettintäkterna till 64,4 mnkr. Det avviker med 1,7 % mot utfallet på 63,3 mnkr. Utifrån minskat resande på grund av covid-19 så grundades prognosen för biljettintäkter på att de skulle uppgå till 60% av budget från september till och med december. Det var ett något pessimistiskt antagande då intäkterna totalt sett blev högre.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)
Härnösand	0,6	0,6	0,0	-1,9
Kramfors	1,0	1,1	-0,1	-5,4
Sollefteå	1,4	1,6	-0,2	-10,5
Sundsvall	35,0	35,4	-0,4	-1,2
Timrå	3,9	2,4	1,5	62,3
Ånge	0,2	0,2	0,0	-5,5
Örnsköldsvik	9,1	10,0	-0,9	-9,0
Region Västernorrland	12,1	13,1	-1,0	-7,8
Summa intäkter	63,3	64,4	-1,1	-1,7

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 704,6 mnkr. Det är 1,1% lägre än vad som beräknades i augustiprognosen. Avvikelsen beror till stora delar på att trafik kostnaderna, beroende på covid-19 effekter, blev lägre än bedömningen.

Kostnader (mnkr)	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-443,7	-450,5	6,8	1,5
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-100,1	-97,5	-2,6	-2,7
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-60,8	-63,2	2,4	3,8
Fordonshyra	-27,2	-29,6	2,4	8,1
Administrativa kostnader	-62,3	61,2	-1,1	-1,8
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-3,4	-4,0	0,6	15,0
Stationsavgifter	-2,2	-1,6	-0,6	-37,5
Biljettsamverkan X-trafik	-2,0	-2,0	0,0	0,0
Kompletteringstrafik	-1,7	-1,6	-0,1	-6,2
Realtid, drift och underhåll	-1,2	-1,2	0,0	0,0
Summa verksamhetens kostnader	-704,6	-712,4	7,8	1,1

Linjelagd busstrafik

De totala trafik kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 443,7 i jämförelse med prognosen i augusti om 450,5 mnkr. Det har varit svårigheter att lämna en prognos för 2020 till följd av den pågående pandemin. Det finns osäkerhet kring hur Folkhälsomyndighetens rekommendationer kommer att slå på kollektivtrafiken såväl som fortsatta stödåtgärder till arbetsmarknaden.

Trafikkostnaden är 0,6 mnkr högre än prognosen och det beror främst på en retroaktiv avstämning av trafikproduktion perioden 2018 till 2020 för ett antal trafikområden.

Prognostiserade kostnader för resandeincitament är 6,4 mnkr lägre än prognosen. Det beror främst på den negativa resandeutvecklingen i trafikområden med incitamentsavtal. Där antalet påstigande är lägre än vid basåret 2015 reduceras kostnaderna till trafikoperatörerna. En försiktig prognos var lagd där antagandet är att kostnaderna ligger på 50% av utfallet från föregående år under resterande del av året. Det baseras på en pågående dialog med trafikoperatörerna om hur avtalen ska hanteras.

För förstärkningstrafiken är utfallet 6,0 mnkr högre än prognosen vid augusti. Det har uppstått till följd av utökning av förstärkningsfordon för att anpassa de linjer med flest resande rusningstrafik för att kunna svara mot de rekommendationer som getts från Folkhälsomyndigheten.

Trafikkostnader (mnkr)	Utfall	Årsprognos aug	Prognos-avvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)
Trafikkostnad	-379,9	-379,3	-0,6	-0,2
Index	-51,7	-58,7	6,9	12
Resandeincitament	-1,7	-8,1	6,4	79
Miljöincitament	-1,1	-1,2	0,1	8
Förstärkningstrafik	-9,3	-3,3	-6,0	-182
Summa trafikkostnader	-443,7	-450,5	6,7	2

Index

Under året har index påverkats i hög grad av covid-19 bland annat genom riksdagsbeslut kring permitteringar och nedsättning av sociala avgifter. En effekt av covid-19 är att de stödåtgärder som verkställts har haft påverkan på utfallet av AKI (arbetskostnadsindex). Till följd av det har SCB även publicerat ett temporärt AKI-index, vilket justerar effekten på index för de statliga stödåtgärderna.

Utfallet av index med 51,7 mnkr har även påverkats av den negativa resandeutvecklingen under året, då index regleras på trafikkostnader inklusive resandeincitament. Det är 6,9 mnkr lägre än prognosen i augusti om 58,7 mnkr.

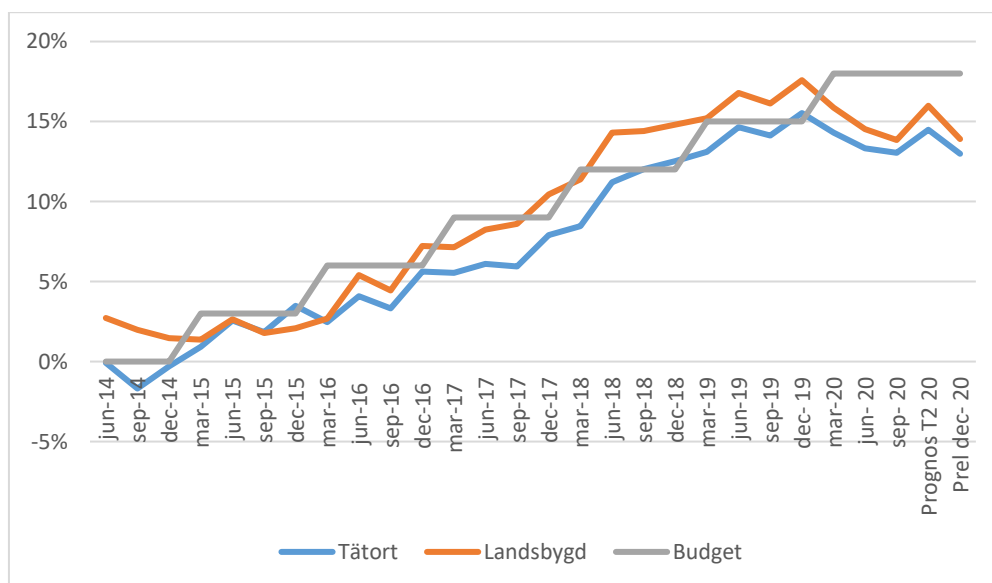


Diagram: Indexutveckling 2014 - 2020, med prognos 2020 och preliminär december 2020

Särskild persontrafik

Hur effekterna av covid-19 kommer att påverka särskild persontrafik har gjort det mycket svårt att lämna prognoser för 2020. I tertialrapporten per augusti prognostiserades kostnaderna för den särskilda persontrafiken till 97,4 mnkr och i jämförelse mot utfallet är prognosavvikelsen 3%. Prognosavvikelsen för regionens sjukresor pekar på en avvikelse om 3,5 mnkr. Det motsvarar 5% högre kostnader. Prognosen baserades på att antalet resor, som minskade kraftigt från i mars, ökar i antal och att begränsningarna för samåkningen kvarstår samt att snittresan är längre vilket medför att kostnaden per resa blir dyrare.

Antalet resor i kommunerna minskade rejält pga covid-19. Bedömningen för prognosen per augusti baserades på en avtagande smittspridning i samhället och med det en succesiv ökning av antal resor, samt att snittresan blir dyrare till följd av att samåkningen är begränsad till färre personer i fordonen. I Örnsköldsviks kommun prognostiserades kostnaderna till 8,4 mnkr per augusti som ger en prognosavvikelse om 9%. Bedömningen gjordes utifrån ett antagande av ökat resande, bland annat från och till Örngruppen som öppnade sin dagliga verksamhet igen, men även att begränsningen i samåkningen för färdtjänst är kvar vilket leder till högre kostnader.

Prognosavvikelsen i Kramfors kommun per augusti uppgår till 0,3 mnkr. Det motsvarar 4% högre kostnader. Bedömningen av kostnaderna gjordes utifrån att särskoleresorna skulle vara i nivå med föregående år och att övriga resor skulle öka i antal.

Utfallet för Härnösands kommun uppgår till 3,7 mnkr. Det ger en prognosavvikelse om 8% lägre kostnader.

För Timrå kommun visar prognosavvikelsen på 0,3 mnkr vilket motsvarar 10%.

För Ånge kommun är prognosavvikelsen 3% vilket motsvarar 0,1 mnkr. Bedömningen baserades på att färdtjänstresorna skulle återgå i nivå som tidigare år och att särskolresorna kvar på samma nivå som tidigare under året.

Särskild persontrafik, mnkr	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognos-avvikelse aug (%)
Region Västernorrland	-73,9	-70,4	-3,5	-5
Ånge kommun	-2,3	-2,4	0,1	3
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	18
Timrå kommun	-3,0	-3,3	0,3	10
Härnösands kommun	-3,7	-4,1	0,3	8
Kramfors kommun	-9,1	-8,8	-0,3	-4
Sollefteå kommun	-0,1	0,0	-0,1	-961
Örnsköldsviks kommun	-7,7	-8,4	0,8	9
Summa	99,9	-97,4	-2,4	-3

Administration

De administrativa nettokostnaderna inklusive avskrivningar uppgår till 54,4 mnkr, i jämförelse med prognosen i augusti till 54,8 mnkr, vilket är 0,4 mnkr lägre. Personalkostnader är 1,5 mnkr högre till följd av reservation av personalkostnader för omstrukturering. Vakanta tjänster och tjänsteledigheter som inte har tillsats samt ett minskat behov av vikarier på Din Tur kundcenter, till följd av covid-19 bidrar. Minskade kostnader för resor, utbildning och att möten på annan ort har utgått och ersatts med digitala möten i större utsträckning har lett till minskade kostnader.

För Koll 2020, som avslutades vid årsskiftet, blev nettokostnaden 1,1 mnkr lägre än prognosen i augusti.

Nettokostnaden för Biljettmaskiner uppgår till 5,3 mnkr jämfört med prognosen 5,1 mnkr. Det är en prognosavvikelse med 0,2 mnkr i högre nettokostnad. Däremot understeg utfallet för IT och telefoni, 7,9 mnkr prognosen om 8,3 mnkr med 0,4 mnkr i lägre kostnad.

Verksamhet, mnkr	Utfall			Prognos aug 2020			Prognos- avvikelse aug	
	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Netto- kostnad	(%)
Personalkostnader	2,9	-35,4	-32,6	2,5	-33,6	-31,1	-1,5	-5
Central bedömningsfunktion	0,0	-2,0	-2,0	0,0	-2,1	-2,1	0,1	5
Externa kostnader	0,0	-4,2	-4,2	0,1	-4,5	-4,4	0,2	5
Biljettkontroll	0,1	-0,6	-0,5	0,1	-0,7	-0,5	0,0	9
Ekonomienhet	0,0	-0,4	-0,4	0,0	-0,4	-0,4	0,0	5
Hållbara resor	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Koll 2020	3,9	-3,6	0,4	3,4	-4,1	-0,8	1,1	147
Förbundsdirektion	0,0	-0,8	-0,8	0,0	-0,9	-0,9	0,1	12
Utvecklingsenhet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	0
Marknad	0,5	-1,6	-1,1	0,5	-1,6	-1,1	0,0	0
Biljettmaskiner	0,4	-5,7	-5,3	0,4	-5,5	-5,1	-0,2	-4
IT och telefon	0,0	-7,9	-7,9	0,0	-8,3	-8,3	0,5	5
Summa	7,9	-62,3	-54,4	7,0	-61,8	-54,8	0,4	-1

Avskrivningar

Avskrivningskostnader är budgeterade för hela året 2020 men justerades i prognosen för augusti med den då kända nedskrivningen av finansiella anläggningstillgångar. I bokslutet blev det ytterligare en nedskrivning jämfört med prognosen i augusti på 0,1 mnkr.

Avskrivning, mnkr	Utfall	Prognos aug	Prognos avvikelse aug	Prognos avvikelse %
Immateriella tillgångar	-0,1	-0,1	0,0	0,0
Inventarier	-0,2	-0,1	-0,1	100
Biljettmaskin	-0,2	-0,1	-0,1	40,8
Optiska läsare	-0,8	-0,7	-0,1	-11,1
Fordon	0,0	-0,1	0,1	-100
Nedskrivn finans anl tillg	-1,3	-1,2	-0,1	9,8
Summa	-2,6	-2,3	-0,3	16,2

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Utfallet för verksamhetens nettokostnader uppgår till 562,9 mnkr. I augusti prognostiserar verksamhetens nettokostnad till 586,6 mnkr. Den största avvikelser ligger hos Sundsvall kommun med minskade kostnader på 16,3 mnkr mot prognosen. Förklaringen till avvikelser är de statliga bidrag som inte var kända vid prognosläggning och som för Sundsvalls kommun innebär en minskad kostnad på 7,3 mnkr jämfört med prognosen i augusti. Index och resandeincitament bidrar med 1,4 mnkr respektive 5,5 mnkr i minskade kostnader.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Utfall	Års-prognos aug	Prognos- avvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)
Region Västernorrland	-243,8	-247,9	4,1	1,7
Ånge kommun	-9,8	-10,5	0,7	6,7
Sundsvalls kommun	-133,3	-149,6	16,3	10,9
Timrå kommun	-17,5	-20,7	3,2	15,5
Härnösands kommun	-33,2	-33,3	0,1	0,0
Kramfors kommun	-27,0	-26,7	-0,3	-1,1
Sollefteå kommun	-15,0	-14,8	-0,2	-1,4
Örnsköldsviks kommun	-83,2	-83,0	-0,2	-0,0
Summa	-562,9	-586,6	23,7	4,0

Medlemsbidrag fördelad per medlem

Sammantaget för medlemsbidraget var avvikelser 5% för utfallet för året jämfört med prognosen per augusti.

Störst fluktuation mellan prognosen och utfallet har Härnösands kommun, Timrå kommun och Sundsvalls kommun. För Sundsvalls kommun sker en utfallsförbättring med 19% jämfört med årets andra årsprognos och motsvarande förbättring för Timrå kommun är 15%. Härnösands kommun har en kostnadsökning på 3,9 mnkr jämfört med årets andra prognos. Kostnaderna för Härnösand är i stort oförändrade jämfört med prognosen men tätortsintäkterna minskar kraftigt från prognostiserade intäkter på 16,1 mnkr till 12,4 mnkr. Ett tapp på 3,7 mnkr.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall	Årsprognos aug	Prognosavvikelse aug	Prognos- avvikelse aug (%)
Region Västernorrland	238,8	242,6	3,9	-1,6
Ånge kommun	9,8	10,6	0,7	-6,9
Sundsvalls kommun	69,2	85,3	16,1	-18,8
Timrå kommun	17,5	20,7	3,2	-15,4
Härnösands kommun	3,9	0,0	-3,9	
Kramfors kommun	27,0	26,7	-0,3	1,2
Sollefteå kommun	15,0	14,9	-0,2	1,2
Örnsköldsviks kommun	41,8	44,8	3,1	-6,8
Summa	423,1	445,6	22,5	-5,1

4.6.4 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 mer än 5%.

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 2019 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 2019 kom beskedet att Norrbotten kommer att avveckla sin bussgodsverksamhet den sista december i år. Förbundsdirektionen har inlett en dialog med Västerbotten om en möjlig framtida lösning av godstransporter i Västernorrland.

Effekter av utbrottet av covid-19 har medfört en omsättningsminskning på mer än 10 %. De minskade intäkterna tillsammans med att begränsade möjlighet att anpassa den mer trögrörliga kostnadsmassan innebär försämrat resultat och likviditet.

Norrtåg AB

Kommunalförbundet äger 25% av Norrtåg AB. Övriga ägare är Region Jämtland Härjedalen, Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län. Norrtåg AB ska i enlighet med ägarnas uppdrag bedriva regional persontrafik med tåg. Kommunalförbundets andel av finansieringen är 37% baserat på kilometerproduktion och antal personkilometer i Västernorrland.

Under 2020 har Norrtågs totala kostnader varit knappt 18 mnkr lägre än budget. Det förklaras av ett flertal olika faktorer. Exempel på det är lägre kostnader på grund av senareläggning av mottagande av nya fordon och öppnade av multifunktionshall, reducering/neddragning av trafik, upplösning av tidigare gjorda reservationer för fordonshyror och ersättningstrafik.

Län (belopp i tkr)	Skuld 2020-01-01	Trafikkostnad 2020	Inbetalt 2020	Reglerat	Fordonshyra enligt avtal	Skuld 2020-12-
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-10 926	56 665	-58 238		-624	-13 123
Region Jämtland Härjedalen	-473	25 809	-28 256		99	-2 822
Länstrafiken i Västerbotten AB	-18 379	45 452	-48 628		775	-20 780
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-11 448	26 283	-28 776	5 724	-250	-8 467
Summa		154 209	-163 898	5 274	0	
Summa skuld aktieägare	-41 227					-45 191

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.

4.7 Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2020	2019	2020	2019
Verksamhetens intäkter	2	144,4	135,3	205,2	219,9
Verksamhetens kostnader	3	-704,6	-697,5	-766,3	-782,0
Avskrivningar och nedskrivningar		-2,6	-2,6	-1,9	-3,2
Verksamhetens nettokostnader		-562,9	-564,8	-563,0	-565,2
Kommunala biljettsubventioner	5	139,8	181,1	139,8	181,1
Medlemsbidrag	6	423,1	383,6	423,1	383,6
Verksamhetens resultat		0,0	-0,1	-0,1	-0,1
Finansiella intäkter	12	0,0	0,1	0,0	0,5
Finansiella kostnader	12	0,0	0,0	-0,1	0,0
Resultat efter finansiella poster		0,0	0,0	-0,1	-0,4
Extraordinära poster		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	-0,1	-0,4

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Förvärvade system	7	0,2	0,3	0,2	0,3
Materiella anläggningstillgångar					
Maskiner och inventarier	7	1,8	1,7	4,2	3,7
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	8	17,1	18,4	1,0	1,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	0,1	0,1
Summa finansiella anläggningstillgångar		17,1	18,4	1,1	1,1
Summa anläggningstillgångar		19,1	20,4	5,5	5,1
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar	9	0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	10	97,6	83,5	93,7	80,0
Kassa och bank	14	130,2	138,6	154,6	164,4
Summa omsättningstillgångar		227,8	222,1	248,3	244,4
SUMMA TILLGÅNGAR		246,8	242,5	253,8	249,5

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	1,4	0,6
Årets resultat		0,0	0,0	-0,1	-0,4
Summa eget kapital		1,3	1,3	1,3	0,2
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	4,0	4,1
Summa avsättningar		0,0	0,0	4,0	4,1
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	0,3	0,5
Kortfristiga skulder	11	245,5	241,2	248,1	244,7
Summa skulder		245,5	241,2	248,4	245,2
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		246,8	242,5	253,8	249,5

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Årets resultat		0,0	0,0	-0,1	-0,4
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	13	2,6	2,6	1,9	2,9
Betald skatt		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		2,6	2,6	1,8	2,5
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		-14,1	38,1	-13,7	50,3
Ökning(+) minskning(-) av kortfristiga skulder		4,3	-48,6	3,4	-65,8
Kassaflöden från den löpande verksamheten		-7,1	-7,9	-8,6	-13,0
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-1,3	-0,5	-2,3	-0,8
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,5	0,0
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		0,0	3,1	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1,3	2,6	-1,8	-0,8
Upptagna lån		0,0	0,0	0,8	-0,9
Amortering		0,0	0,0	-0,2	-0,2
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	0,6	-1,1
Årets kassaflöde		-8,5	-5,3	-9,8	-14,9
Likvida medel vid periodens början	14	138,6	143,9	164,4	179,2
Likvida medel vid periodens slut	14	130,2	138,6	154,6	164,4

4.8 Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Kommunalförbundets Årsredovisning är i allt väsentligt upprättad enligt kommunallagen, lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) samt de rekommendationer och informationer som Rådet för Kommunal Redovisning (RKR) utarbetat. Det innebär sammantaget att årsredovisningen är upprättad i enlighet med god redovisningssed.

Intäkter

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

Periodiseringar

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

Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

Jämförelsestörande poster

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

Tillgångar/Skulder

Överordnad princip för värdering av tillgångar och skulder är försiktighetsprincipen som innebär att skulder inte undervärderas och tillgångar inte övervärderas.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar värderas till som huvudregel till anskaffningsvärdet, men om värdet är lägre på balansdagen kan det väljas.

Materiella och immateriella anläggningstillgångar

Materiella 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:

<i>Tillämpade avskrivningstider</i>	<i>ÅR</i>
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

RKR:s rekommendation 11,4 om materiella anläggningstillgångar innehåller explicit krav på komponentavskrivning tillämpas inte, 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 direkt avskrivs.

Skulder

Skulder värderas till det belopp som det med tillförlitlighet omfattar. Huvudprincipen är att det skulder som beräknas betalas inom ett år från balansdagen redovisas som kortfristig skuld. Övriga skulder är långfristiga.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse uppstår som en följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer krävas för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

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.

Sammanställda räkenskaper

Syftet med de sammanställda räkenskaperna är att ge en sammanfattande bild av koncernens ekonomiska ställning. Klyvningsmetoden (proportionell konsolidering) används vid framtagandet av de sammanställda räkenskaperna. Förutom Kommunalförbundet ingår de helägda bolagen Bussgods i Västernorrland AB och Västernorrlands läns Trafik AB. Dessutom ingår det till 25% ägda bolaget Norrtåg AB.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirektmetod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- och utbetalningar. Som likvida medel klassificeras kassa- och banktillgodohavanden.

Noter till resultaträkningen

Belopp i mnkr	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
	2020	2019	2020	2019
Not 2				
Verksamhetens intäkter	144,4	135,3	205,2	219,9
Biljettintäkter	67,6	101,9	67,6	101,9
Skolkortsintäkter	16,1	17,7	16,1	17,7
Resplusintäkter	2,0	3,5	2,0	3,5
Fraktintäkter	0,5	0,5	17,8	18,9
Bidrag Trafikverket	15,2	0,0	31,0	15,8
Bidrag samverkande system	3,4	3,2	3,4	3,2
EU-bidrag	3,9	3,7	3,9	3,7
Tåghyror	30,8	0,0	35,9	22,0
Ersättning resande med RKTM färdbevis	0,0	0,0	2,8	4,0
Driftsbidrag	0,0	0,0	24,4	22,7
Övriga intäkter	4,9	4,7	0,2	6,5

Not 3	Verksamhetens kostnader	-704,6	-697,5	-766,3	-782,0
	Trafikkostnader	-641,7	-638,6	-689,3	-708,5
	Personalkostnader inkl direktionen	-39,5	-36,4	-47,9	-45,3
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-10,5	-10,5	-10,5	-10,5
	Lokalkostnader	-2,1	-2,3	-2,1	-2,9
	Konsultkostnader	-1,6	-1,8	-1,6	-1,8
	Övriga kostnader	-9,2	-7,8	-14,9	-13,0

I posten övriga kostnader ingår arvode för granskning av bokföring, delårsrapport samt årsredovisning till Region Västernorrlands revisorer med 34 tkr för 2020 att jämföra med 35 tkr för 2019.

Avsättning för latent skatt har reserverats för i den sammanställda redovisningen med 4.0 mnkr avseende Norrtåg AB

Not 4	Jämförelsestörande poster	1,0	0,0	1,0	0,0
	Reglering av värde för produkten Best Price	0,0	0,0	0,0	0,0
	Engångsintäkter Norrlandsfördelningen	0,0	0,0	0,0	0,0
	Upphandlingsskadeavgift	0,0	0,0	0,0	0,0
	Viten	0,5	0,0	0,5	0,0
	Reavinst avyttring anl tillg	0,5	0,0	0,5	0,0

Not 5	Kommunal biljettsubvention	139,8	181,1	139,8	181,1
	Sundsvalls kommun	66,8	85,6	66,8	85,6
	Örnsköldsviks kommun	41,6	48,5	41,6	48,5
	Härnösands kommun	31,4	43,4	31,4	43,4
	Timrå kommun	0,0	3,7	0,0	3,7

Not 6	Medlemsbidrag	423,1	383,6	423,1	383,6
	Region Västernorrland	238,8	225,2	238,8	225,2
	Sundsvalls kommun	69,2	55,0	69,2	55,0
	Örnsköldsviks kommun	41,8	37,3	41,8	37,3
	Härnösands kommun	3,9	-6,1	3,9	-6,1
	Kramfors kommun	27,0	28,7	27,0	28,7
	Sollefteå kommun	15,0	13,4	15,0	13,4
	Timrå kommun	17,5	18,8	17,5	18,8
	Ånge kommun	9,8	11,3	9,8	11,3

Noter till balansräkningen

Belopp i mnkr	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning				
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31			
Not 7	Materiella och immateriella anläggningstillgångar						
Ingående anskaffningsvärden	51,6	51,2	56,4	55,8			
Årets anskaffningar	1,3	0,4	1,5	0,8			
Försäljningar och utrangeringar	-8,8	0	-8,9	-0,1			
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	44,1	51,6	49,0	56,5			
Ingående avskrivningar	-49,6	-46,9	-52,4	-49,3			
Försäljningar och utrangeringar	8,8	0	8,9	0,1			
Avskrivningar	-1,4	-2,7	-2,3	-3,2			
Utgående ackumulerade avskrivningar	-42,2	-49,6	-45,8	-52,4			
	1,9	2,0	4,4	4,0			
Not 8	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvotvärde, kr	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde
	Avseende andelar i andra bolag						
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5		
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15,0	15,0		
	Bussgods i Västernorrland AB	3 000	629	0,6	1,9		
	Samtrans AB	0	0	0,0	0,0		
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0		
	Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000	0,0	0,0		
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0		
				17,1	18,4	1,0	1,0
Not 9	Kortfristiga placeringar			0,0	0,0	0,0	0,0
	Noterade aktier och andelar, omsättningstillgångar			0,0	0,0	0,0	0,0
Not 10	Kortfristiga fordringar			97,6	83,5	93,7	80,0
	Kundfordringar			46,2	52,5	49,2	55,2
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			29,7	10,8	32,7	13,0
	Övriga kortfristiga fordringar			21,7	20,1	11,8	11,9
Not 11	Kortfristiga skulder			245,5	241,2	248,0	244,7
	Leverantörsskulder			67,7	56,0	71,8	58,7
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			6,5	17,8	20,5	33,4
	Övriga kortfristiga skulder			171,3	167,4	155,7	152,7

Noter till kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Not 12	Betalda räntor och erhållen utdelning			
Erhållen ränta	0,0	0,1	0,0	0,1
Erlagd ränta	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Not 13	Justering för poster som inte ingår i kassaflödet			
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	1,3	2,6	1,9	3,2
Nedskrivningar finans anl tillg	1,3	0,0	0,0	0,0
Ökning av avsättningar	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring avsättningar	0,0	0,0	0,0	-0,3
	2,6	2,6	1,9	2,9
Not 14	Likvida medel			
<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</i>				
Kortfristig placering	0,0	0,0	0,0	0,0
Kassa och bank	130,2	138,6	154,6	164,3
	130,2	138,6	154,6	164,3

Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:

- De har en obetydlig risk för värdefluktuationer.
- De kan lätt omvandlas till kassamedel.
- De har en löptid om högst 3 månader från anskaffningstidpunkten.

5. 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. De tillgångarna kan på kort sikt omsättas till likvida medel.

Resultaträkning

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