

årsredovisning 2012

KOMMUNALFÖRBUNDET KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
I VÄSTERNORRLANDS LÄN



”Ett stolt Västernorrland – med funktion och attraktivitet.”

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands Län grundades 2012 och har som målsättning att erbjuda en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik som passar medborgare och näringsliv i Västernorrland.

INNEHÅLL

03	INLEDNING
04	FLERÅRSJÄMFÖRELSE
05	FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE
06	DET HÄR ÄR KOLLEKTIVTRAFIK- MYNDIGHETEN
10	VERKSAMHETEN 2012
21	EKONOMISK ANALYS
25	EKONOMISK INFORMATION
26	RESULTATRÄKNING
27	BALANSRÄKNING
28	EGET KAPITAL OCH SKULDER
29	BOKSLUTSKOMMENTARER
30	NOTER
34	REVISIONSBERÄTTELSE

Inledning

2012 ÄR KOMMUNALFÖRBUNDET Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (RKTМ) första år. Myndigheten hade sitt första Direktionsmöte den 3/2 2012. Valet av organisationsform skiljer sig från många andra regioner och län i landet som valt att antingen behålla det gamla länstrafikbolaget och lägga myndighetsutövandet i ett befintligt eller nybildat regionförbund (eller motsvarande), eller att efter skatteväxling lägga hela verksamheten som en förvaltning i landstinget. Vi kan i våra kontakter med andra myndigheter i landet konstatera att valet av organisationsform inte har någon större betydelse för verksamheten och de problemställningar som hanteras. Diskussioner om ekonomi, inflytande och dialog mellan inblandade parter är centrala hos de flesta kommunalförbund och deras medlemmar (eller ägare). En fördel som vi tycker oss se är närheten mellan politik och verksamhet. Direktionens Arbetsutskott sammanträder cirka sex gånger per år och har en mycket god inblick i verksamheten.

MYNDIGHETENS FÖRVALTNING och anställda kommer till största delen från Västernorrlands läns trafik AB. Hela rörelsen flyttades ograverad över med samma förutsättningar som i tidigare verksamhet. Under 2012 har RKTМ arbetat med att anpassa administrationen till en offentlig förvaltning från att ha varit ett offentligt ägt aktiebolag. Till vissa delar har de båda organisationsformerna stora likheter medan det i andra delar skiljer en hel del. Offentlighetsprincipen är exempelvis densamma medan förfarandet med politisk styrning istället för styrelse skiljer sig åt. Vi har som ett led i anpassningen installerat ett nytt diarie- och avtalssystem samt organiserat administrationen på ett för ändamålet bättre sätt. En ny funktion, strategisk planering, har kommit till. Vi har jobbat med ekonomistyrning, policydokument och internkontrollplan.

VERKSAMHETSÅRET HAR PRÄGLATS av ett antal stora frågor och händelser, förutom den ordinarie verksamheten att planera, marknadsföra och administrera länets regionala kollektivtrafik, färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar. De största aktiviteterna, som framtagande av länets första trafikförsörjningsprogram, ny webbplatsform med webbsidor externt och internt, medlemmarnas ekonomi och RKTMs redovisning därav, uppgradering av biljettsystemet och planerat byte av 55 000 busskort samt upphandling av all regional kollektivtrafik inklusive viss skolskjuts i hela länet, arbetar vi på in i 2013.

DETTA SAMMANTAGET GÖR att det varit ett tufft och händelserikt år för myndighetens anställda och förtroendevalda. Nya webbplatser, upphandling och biljettmaskinssystem är frågor som är av övergående karaktär. När 2013 är avklarat har vi förhoppningsvis landat dessa projekt på ett för alla parter bra sätt. När det gäller kollektivtrafikens ekonomi och kostnadsutveckling krävs ett långsiktigt strategiskt arbete. I det lilla verkar RKTMs administration med att förbättra rutinerna för ekonomistyrning och uppföljning. I ett större perspektiv krävs en långsiktig strategisk diskussion om hur framtidens kollektivtrafik ska se ut i länet samt hur fördelningen av kostnader för den ska se ut. Det är framförallt långsiktigheten som är den stora frågan. För att medborgarna ska våga lita på systemet avseende arbetsmarknadsregionernas utformning, möjliga platser att bo respektive arbeta, krävs stabilitet och långsiktighet. Länet politiker har unisont antagit det nationella fördubblingsmålet, som innebär att kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ska fördubblas till 2020. RKTМ har i trafikförsörjningsprogrammet visat att detta kostar i form av ytterligare resurser, omprioriteringar av dagens trafik samt en marknadsstrategi som följs över åren. Vi anser att det är väldigt viktigt att vi gemensamt i länet för upp dessa frågor på agendan i samtliga politiska församlingar som har detta på sitt bord.

TILL SIST. Ett stort tack till anställda och förtroendevalda för en mycket god insats och ett gott samarbete under 2012.



BENGT SÖRLIN

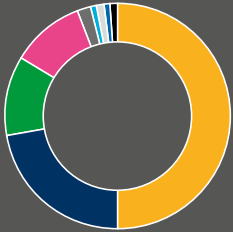


PER ERIKSSON

Bengt Sörlin

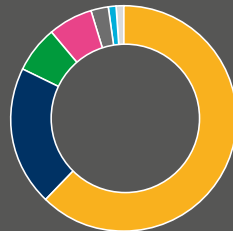
Per Eriksson

Flerårsjämförelse



SÅ HÄR FÅR KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN IN SINA PENGAR

- Medlemstillskott 51,9%
- Medlemstillskott SÄKO 23,1%
- Biljetter och reskort 11,8%
- Skolkort 10,8%
- Bidrag från Trafikverket och finansieringsstöd 1,0%
- Godstransport 0,5%
- Intäkter Särskild Kollektivtrafik (SÄKO) 0,4%
- Intäkter administration 0,3%
- Ränteintäkter 0,2%



OCH SÅ HÄR ANVÄNDER KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN PENGARNA

- Busstrafik 63,2%
- Särskild Kollektivtrafik 20,5%
- Administration och personal 6,7%
- Tågtrafik 6,5%
- Administration och personal SÄKO 2,6%
- Flygplats- och skärgårdstrafik 0,4%
- Kompletteringstrafik 0,1%

FEM ÅR I SAMMANDRAG

Ekonomisk information Mkr	RKTM 2012	VLTAB 2011	VLTAB 2010	VLTAB 2009	VLTAB 2008
KOSTNADER					
Allmän kollektivtrafik					
– landsbygdstrafik	230,6	223,6	227,6	214,4	224,9
– tätortstrafik	95,4	80,1	73,4	59,7	57,9
– övrig trafik	36,1	24,4	18,5	18,6	17,2
Administration och indirekta kostnader	33,9	27,1	24,7	24,1	22,2
Särskild kollektivtrafik (SÄKO)	105,8	104,4	97,7	95,9	91,8
Administration SÄKO	13,7	15,9	16,3	17,2	16,6
Totalkostnad	515,5	475,5	458,2	429,9	430,6
INTÄKTER					
– landsbygdstrafik	94,5	106,8	112,3	107,1	107,0
– tätortstrafik	15,5	15,9	15,0	14,0	13,8
Färdtjänst- och sjukresor	2,0	2,8	4,6	5,3	4,4
Övriga intäkter	13,0	9,6	12,1	11,7	11,1
Totala intäkter	125,0	135,1	144,0	138,1	136,3
Medlemstillskott	387,7	326,8	298,7	274,8	274,8
RKTM NETTOKOSTNAD KR/KM (EXKL SÄKO)					
– landsbygdstrafik	14,93	16,16	13,18	10,16	10,64
– tätortstrafik	18,24	11,16	11,90	11,75	11,99
Förändring i %	11,8	10,2	20,9	-3,6	7,1
Totalt körda kilometer (exkl SÄKO)	13 498 173	14 064 543	14 608 893	14 448 463	14 754 033
Varav landsbygdstrafik	9 117 563	8 311 573	10 268 669	10 559 531	11 076 057
Varav tätortstrafik	4 380 610	5 752 970	4 340 224	3 888 932	3 677 976
Resor (ej skola)	7 548 634	6 942 260	6 839 767	6 158 386	6 099 179
Skolresor	2 245 607	2 349 871	2 349 832	2 546 648	2 644 725
Färdtjänst (exkl följeslagare)	223 040	224 286	218 897	213 782	215 874
Sjukresor (exkl följeslagare)	166 129	157 131	151 932	149 068	155 363
Totala resor	10 183 410	9 673 548	9 560 428	9 067 884	9 115 141
KUNDSYNPUNKTER					
Allmän trafik (inkl. skoltrafik)	1 503	1 069	896	960	953
SÄKO	288	368	499	575	670
Tåg (Norrtåg)	5 796	2 267	108	–	–
Totalt hanterade synpunkter	7 587	3 704	1 503	1 535	1 623

förvaltnings- berättelse

Enligt kommunallagen skall kommunalförbund ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. För 2012 hade Kollektivtrafikmyndigheten fokus på omställningen till myndighet och har därför inte detaljerade mål inom alla verksamhetens avdelningar.

I förvaltningsberättelsen följs den finansiella situationen samt verksamheten upp, samt att vi presenterar den nya Kollektivtrafikmyndighetens organisation. För de områden där Kollektivtrafikmyndigheten satt upp detaljerade mål har myndigheten god ekonomisk hushållning. Under 2013 kommer arbetet gå vidare med att sätta upp specifika mål för hela verksamheten.

det här är kollektivtrafikmyndigheten

KOLLEKTIVTRAFIKEN ÄR EN verksamhet med många inblandade aktörer som är beroende av att rollerna och ansvaret är tydligt definierat och implementerat hos alla parter.

Som en konsekvens av den nya lagen (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik bildades en regional kollektivtrafikmyndighet i Västernorrlands län. Då kommunerna och landstinget i Västernorrland gemensamt bär ansvaret för kollektivtrafiken bildades ett kommunalförbund vars medlemmar är länets sju kommuner och landsting. Varje medlems fullmäktige väljer representanter till kollektivtrafikmyndighetens direktion som är kollektivtrafikmyndighetens högsta beslutande organ. Direktionen har bestått av 22 ledamöter och 22 ersättare. Under året har tre ledamöter lämnats sin plats till förfogande. Under 2012 har Direktionen haft tre sammanträden.

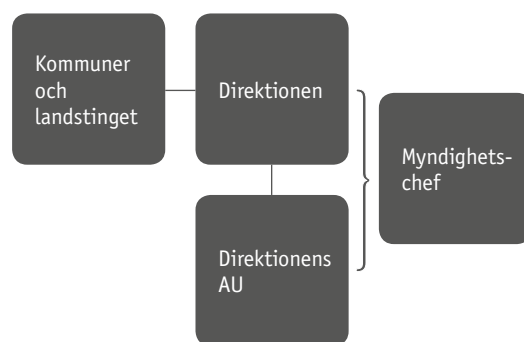
Mellan direktionens möten sammanträder Direktionens Arbetsutskott. Arbetsutskottet är valt av direktionen och har bestått av sju ledamöter. Ledamöterna har haft en geografisk spridd förankring, men har inte representerat sina hemorganisationer. Arbetsutskottet har under 2012 sammanträtt vid sex tillfällen.

Utöver Direktionen och Direktionens AU har även övriga politiker och tjänstemän bjudits in till medlemsmöte under året. Den 6 december bjöds politiker och tjänstemän in för att diskutera kollektivtrafikens ekonomiska utmaningar. Sammanlagt var 31 personer samlade, både tjänstemän och politiker. Alla medlemsorganisationer fanns representerade

Förvaltningen av RKTМ ledes av en myndighetschef som är direkt underställd direktionen och direktionens arbetsutskott.

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland har till uppgift att:

- Fatta strategiska beslut om kollektivtrafiken, i huvudsak genom ett regionalt trafikförsörjningsprogram.
- Fatta beslut om allmän trafikplikt, det trafikutbud och den service som RKTМ vill garantera genom att upphandla och finansiera trafiken.
- Bedriva operativ verksamhet på uppdrag av myndighetens politiska ledning.
- Upphandla och samordna särskild kollektivtrafik för de kommuner som så önskar.
- I överenskommelse med angränsande län fatta beslut om trafikplikt på interregional trafik och syftet med trafiken avser arbets- och studiependling.



Medlemsorganisationens uppgift är att identifiera behovet av kollektivtrafik och besluta om medel till RKTМ. Förbundsordningen reglerar hur kostnaden för kollektivtrafiken fördelas mellan medlemmarna, men i övrigt är RKTМ i princip självbestämmande utifrån lagar, regler och förbundsordningen. Genom representation i direktionen bevakas en medlems intressen i RKTМ.



MÅL OCH VISION

De övergripande målen som Kollektivtrafikmyndigheten jobbar för att uppnå är det transportpolitiska målet, det branschgemensamma målet om en fördubbling av kollektivtrafiken till 2020 samt inriktningsmålet i den regionala utvecklingsstrategin. De tre övergripande målen går in i varandra och verkar tillsammans för att kollektivtrafiken ska bidra till visionen.

HÅLLBARHETSPERSPEKTIVET

Kollektivtrafikens verksamhet ska bedrivas med ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt ansvar.

EKONOMI – Kollektivtrafiken ska planeras så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt. Varje skattekrone som läggs på kollektivtrafiken ska läggas där den ger störst effekt för att skapa en attraktiv och relevant kollektivtrafik som kan konkurrera med bilen som färdmedel.

SOCIALT – Kollektivtrafiken ska verka för att öka den geografiska tillgängligheten genom att minska de upplevda avstånden i länet och på så sätt skapa ökade möjligheter för medborgaren.

EKOLOGISKT – Kollektivtrafiken ska verka för att minska negativ miljöpåverkan genom att i huvudsak öka det kollektiva resandet, men även genom att satsa på fossilfria och energieffektiva drivmedel.

TILLGÄNGLIGHET

För att öka tillgängligheten ska RKTM jobba fokuserat med att tillgängliggöra information i så många kanaler som möjligt och så anpassat som möjligt till resenärens behov. Fordon ska ha hög komfort och det ska gå att kombinera resandet med arbete eller vila. I tätortstrafik där komforten är av mindre betydelse ska mer tillgänglighetsanpassade fordon såsom låggolvsbussar användas och resenären ska kunna ha ett urval av resor att välja på så att kollektivtrafiken kan matcha bilens flexibilitet.

För grupper med behov som är svårörliga med den breda majoriteten är det viktigt att erbjuda ett alternativ. Det kan röra sig om personer med svår allergi, eller en person med så svårt funktionshinder att det inte går att garantera en säker transport med den allmänna kollektivtrafiken. Det är där den särskilda kollektivtrafiken kommer in i bilden, med färdtjänst, sjukresor och riksfärdtjänst.

MILJÖ

Det viktigaste RKTM kan göra för miljön är att öka det kollektiva resandet. Bilberoendet i länet är högt och hela samhället är planerat med bilen som norm. Kollektivtrafikmyndigheten ställer sig även bakom det branschgemensamma miljöprogrammet.

MÅLGRUPPER

I Västernorrland har bilen en central betydelse. Ungefär 90 % av befolkningen har tillgång till minst en bil och en majoritet har tillgång till gratis parkering i nära anslutning till arbetet. Bilen konkurrerar därmed ganska enkelt ut kollektivtrafiken på områden som restid och flexibilitet, två faktorer som ligger i topp i avgöranden gällande färdmedelsval.

De målgrupper som RKTМ har identifierat som viktiga att prioritera är ungdomar och studenter, arbetsgivare och arbetspendlare – med kollektivtrafik och bil.

Att prioritera målgrupperna kommer i slutändan att generera bättre kollektivtrafik vilket gynnar fler.

TRAFIKEN

Kollektivtrafiken i länet bedrivs med buss, tåg och taxi. Tågtrafiken är relativt ny för hela regionen och binder samman centralorterna från Luleå i norr till Sundsvall i söder, även Sundsvall i öst till Åre och Trondheim i väst. I Sundsvall ansluter både SJ och X-trafik.

Taxi ingår som en del i kollektivtrafiksystemet med så kallad kompletteringstrafik som är anropsstyrd, samt de egna produkterna flyg- och tågtaxi.

Busstrafiken i länet bedrivs med omkring 300 fordon som kör ca 14 miljoner kilometer per år med ca 11 miljoner resor. Länets busstrafik har sin tyngdpunkt i Sundsvall – Timrå, med ett starkt pendlingsstråk mot Härnösand, med ca 7 miljoner resor per år. Sundsvalls tätort har det tätaste resandet, med omkring 5,5 miljoner resor per år. Även Härnösand, Sollefteå och Örnsköldsvik har tätortstrafik. Landsbygdstrafiken i länet är till stor del uppbyggd kring stomlinjerna efter Europa- och riksvägar samt anpassade till tågtrafiken. I gleset befolkade delar av länet är den linjelagda trafiken i hög grad anpassad till skoltider.

All trafik utförs på uppdrag av RKTМ, som inte har egna fordon eller framför fordon. Det är utomstående trafikföretag som via ett upphandlingsförfarande är de som faktiskt kör bussar, taxi och tåg.

KONCERNEN

Utöver kärnverksamheten har Kollektivtrafikmyndigheten även stora intressen i andra bolag, som på något sätt bidrar till eller samverkar med kärnuppdraget, att bedriva kollektivtrafik.

BUSSGODS



Bussgods i Västernorrland AB är ett bolag som till 47,1 % ägs av RKTМ, resterande 52,9 % ägs av 16 utomstående trafikföretag. Bussgods driver

bussterminalerna i Sundsvall, Härnösand, Kramfors, Sollefteå samt Örnsköldsvik och har även ett 40-tal in- och utlämningsställen runt om i länet. Bussgods ombesörjer transporter genom samarbete med andra Bussgods-företag och övriga samarbetsparter i hela Sverige, Finland samt delar av Norge.

Bolaget omsatte 22 434 571 kronor under 2012.

SAMTRANS

Samtrans är ett helägt dotterbolag till Kollektivtrafikmyndigheten som sköter administrativa uppdrag åt Taxi Mitt AB. Uppdraget går ut på att dirigera och fakturera Taxi Mitts kommersiella verksamhet och avräkna entreprenörerna. Bolaget har inga anställda, utan köper tjänsten av RKTМ.

Bolagets omsättning var 3 876 798 kronor under 2012.

NORRTÅG



Norrtåg bedriver persontrafik med tåg inom och i anslutning till region Norrland. Bolaget ägs gemensamt av trafikhuvudmännen i de nordligaste länen. Kollektivtrafikmyndigheten äger 25 % av Norrtåg. På Botniabanan inledde Norrtåg året med 10 dubbelturer mellan Umeå-Örnsköldsvik vardagligen. Då trafiken på sträckan Umeå-Sundsvall startades i augusti 2012 fördubblades antalet resande jämfört med då trafiken gått mellan Umeå och Örnsköldsvik. Det är ca 50 000 resor per månad registrerade på sträckan. Eftersom Norrtåg haft stora problem med biljettmaskiner är statistiken inte helt tillförlitlig. Under 2013 kommer även Norrtåg dra nytta av biljettmaskinsbytet och kunna presentera bättre siffror.

Norrtåg trafikerar även sträckan Sundsvall-Östersund sedan juni 2012. Tillsammans med resandet mellan Östersund-Storlien och Östersund-Åre har resandet på de sträckorna uppgått till ca 30 000 resor per månad. Vid tabellskiftet i december 2012 hade Norrtåg sex linjer med totalt 86 avgångar vardagligen i Norrland.

Omsättningen i Norrtåg under 2012 var 48 199 000 kronor.

VÄSTERNORRLANDS LÄNSTRAFIK AB

VLT AB är ett helägt dotterbolag vars enda uppgift är att administrera och hantera de avtal som är tecknade i bolagets namn. De flesta trafikavtal ligger i bolaget och flyttades inte över vid bildandet av RKTМ. Bolaget kommer att avvecklas helt när Upphandling 2014 är genomförd och nya avtal är tecknade i RKTМs namn. Direktionens AU utgör styrelse i bolaget.



verksamheten 2012

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Den 2 januari påbörjades arbetet med ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Arbetet påbörjades med framtagandet av en projektplan som presenterades för alla kommunalförbundets medlemmar under miljö- och linjenätskonferensen den 1-2 februari. Planen godkändes 3 februari av Direktionen.

Under våren hölls möten med politiker från samtliga medlemmar. Planen presenterades för arbetet med trafikförsörjningsprogrammet och det diskuterades vad varje medlem skulle bidra med i processen. Det genomfördes även dialogträffar med Kollektivtrafikmyndigheter i våra angränsande län där diskussioner hölls gällande trafik som korsar länsgränserna.

Under april och maj skickades inbjudan till tre samrådsträffar med regionala arbetsgivare, trafikföretag, turistföretag, handikapp- och resenärsorganisationer. Endast ett samråd genomfördes då två ställdes in på grund av bristande intresse. I maj genomfördes också en målworkshop tillsammans med personalen på RKTМ. De övergripande mål som Direktiоnens Arbetsutskott ställt sig bakom diskuterades av myndighetens olika avdelningar. Resultatet från workshoppen låg till grund för målbilden som senare presenterades i trafikförsörjningsprogrammet.

I slutet av juni skickades trafikförsörjningsprogrammet ut på remiss och svaren var myndigheten tillhanda senast 12 september. Den 27 september beslutade Direktionen att godkänna trafikförsörjningsprogrammet och samtidigt påbörja revidering av programmet.

Trafikförsörjningsprogrammet i Västernorrlands län lyftes fram som ett gott exempel i Sveriges Kommuner och Landstings analys av de regionala trafikförsörjningsprogrammen i avseende att koppla

ihop programmet med de regionala målen.

Under hösten togs även en digital version av trafikförsörjningsprogrammet fram som ska lanseras under 2013.

UPPHANDLING 2014

Kollektivtrafikmyndigheten har under hela 2012 jobbat med att förbereda ett förfrågningsunderlag till upphandling som gäller hela länets regionala kollektivtrafik samt del av skolskjutsar. Det rör sig om en upphandling som omsätter ca 300 miljoner kronor per år i linjetrafiken och löper under 8 år med början juni 2014. RKTМ har tillsammans med en samverkansgrupp som består av tjänstemän i kommuner och landsting genomfört fem möten där det diskuterats grundläggande upplägg för upphandlingen, exempelvis vilken typ av avtal som ska erbjudas och vilka miljöambitioner myndigheten ska ha i avtalen. På en hög detaljnivå har fordonsutformning samt styrande ekonomiska frågor såsom viten och incitament diskuterats. Vi har genomfört samråd inför upphandling (SIU) i två omgångar, den första omgången i juni och var ett allmänt samråd i storforum tillsammans med samverkansgruppen och delar av Direktiоnens AU. Dessa möten var bra och välbesökta. Det andra var individuella samråd som genomfördes i augusti. Trafikföretagen har uppvisat stort engagemang som RKTМ är glada och tack samma över. Det var väldigt givande möten som gav stort hopp inför trafikstarten 2014.

BYABUSSEN

Byabussen i Kölsillre, Ånge, vann i kategorin Goda Exempel som anordnades av Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik. Den nationella tävlingen avgjordes på Berns den 28 mars 2012. Totalt fanns 96



Projektet Byabussen mottar pris för Goda Exempel, utdelas av Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd

nominerade och Byabussen fick 36 % av rösterna. Byabussen är byns kollektivtrafik. Det är byns innevånare som organiserar sin egen kollektivtrafik med hjälp av en minibuss med nio sittplatser. Det finns inga fasta linjesträckningar, avgångstider eller avlönade förare. Verksamhetens innehåll har utformats i samarbete med de boende i Kölsillre och tack vare den starka bysammanhållningen har verksamheten kontinuerligt utvecklats till det bättre.

MILJÖ- OCH LINJENÄTSKONFERENS

Den 1-2 februari ordnade Kollektivtrafikmyndigheten en kunskapskonferens om miljö och linjenät. Miljö, linjenät och kollektivtrafik är områden som påverkar och går in i varandra. Inbjudna till konferensen var länets politiker, tjänstemän och trafikföretag för att lyssna till nationella föreläsare samt diskutera miljö och kollektivtrafik.

Konferensens syfte var skapa ett kunskapslyft för alla berörda och var samtidigt starten för upphandlingsarbetet för trafikstart 2014. Dagarna innehöll föreläsningar om drivmedel, teknikutveckling och miljöplanering.

TRAFIK

Fram till 2020 är den gemensamma målsättningen för länet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till bilen. För att vi ska nå detta mål måste det kollektiva resandet öka tillsammans med en ökning i gång och cykelåkande. De indikatorer vi valt att titta närmare på är antalet resor och resor genomförda med företagskort. Målsättningen var att vi vid 2012 utgång skulle antalet kollektivtrafikresor inom allmän kollektivtrafik uppgått till 10 miljoner och resor genomförda med företagskort skulle uppgått till 160 000. Total mängd resor inklusive skolresor var ca 9,8 miljoner under 2012, det vill säga 200 000 resor under mål. Med företagskort gjordes ca 174 000 resor, vilket gör att vi uppnått målet på det området. Det bör nämnas att i de 174 000 resorna finns en stor mängd skolresor som genomförts med företagskort, såsom till badhus eller andra på utflykter. Vår målsättning är att särskilja de resorna och utveckla målet för företagskort efter faktiskt resande för företag.

ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK

Resandestatistiken för 2012 visar på ett ökat resande med linjetrafik i Västernorrland. Ökningen exklusive skolresor är 8,7 % från 2011 (inklusive skolresor är det istället en ökning på 5,4 % då skolresorna minskat med 4,4 %), och inkluderar inte länsöverskridande trafik. Norrtåg redovisar ca 50 000 resor på sträckan Umeå-Sundsvall per månad, varav ett okänt antal var tidigare bussresenärer, så det kollektiva resandet även över länsgränserna är fortsatt stort.

De största procentuella ökningarna finns i tätortsområden. Sundsvalls tätort redovisar en resandeökning på 10,2 %, eller ca 423 000 resor. En stor framgång i Sundsvalls tätort är införandet

av den så kallade 100-lappen, ett periodkort där pensionärer får åka i tätortstrafiken för 100 kronor i månaden. Projektet, som startades 2011 finansieras av Sundsvalls kommun och har resulterat i över 825 000 resor gjorts på 100-lappen under 2012. Det finns dock ingen analys på hur många av dessa resor som skulle ha skett även utan 100-lappen. Projektet fortsätter under 2013.

Härnösands tätort ökar resandet med 33,2 % (eller ca 82 000 resor). Resandeökningar kan ha flera förklaringar. Det är viktigt att tänka på att det inte är helt raka samband mellan linjedragning och ökat resande. För en positiv förändring i turlistan, att trafiken går oftare eller förbi ett mer populärt stråk, kan det ta upp till 3 år innan full effekt av förändringen visas på resandemönster i området. Det är troligen sådana effekter vi ser på resandet i Sollefteå och Härnösands tätorter. Den avgiftsfria centrumlinjen som infördes i Härnösand 2011 har varit mycket populär och det registrerades över 78 000 resor under 2012. Centrumlinjen räknas dock inte med i den officiella statistiken då den är avgiftsfri.

Landsortstrafiken visar inte samma resandeökning som tätortstrafiken. Bara Sollefteå landsort uppvisar en stark ökning, på ca 16 000 resor (eller 28,9 %). Det är viktigt att notera att till skillnad från Centrumlinjen i Härnösand så räknas Sollefteå kommuns gratis resande under sommaren (juni-augusti) in i denna statistik. Resandeökningen under sommarmånaderna var 12 000 resor jämfört med 2011, så även när det gratis resandet räknas bort visar Sollefteå landsort en resandeökning på 7,1 % (eller ca 4 000 resor). Statistiken för Sollefteå landsort inkluderar inte resandet på linje 331, som trafikerar sträckan Sundsvall-Sollefteå. Linje 331 har också haft en resandeökning, där på 28,2 % (eller ca 3 000 resor).

ANTAL BUSSRESOR EXKLUSIVE SKOLTRAFIK

	2012	2011	Skillnad %
Nordvik	3 085	5 860	-47,0
Höga Kusten	27 452	28 505	-4,0
Sollefteå	58 268	39 214	48,6
Sollefteå landsort	70 734	54 864	28,9
Örnsköldsvik tätort	610 757	606 478	0,7
Husum/Björna	43 246	43 619	-0,9
Anundsjö	50 754	55 045	-7,8
Köpmanholmen/Sidensjö	61 822	66 535	-7,1
Härnösand tätort	331 208	248 686	33,2

	2012	2011	Skillnad %
Sundsvall tätort	4 695 813	4 263 085	10,2
Sundsvall Nordvästra	65 084	60 351	8,0
Njurundabussarna	575 486	517 988	11,1
Matfors	130 182	130 173	0,0
Ådalen linje 90 mfl	167 619	165 309	1,0
Timråbussarna	530 836	530 753	0,0
Härnösand landsort	42 849	43 242	-1,0
Ljungadalen	66 664	69 473	-4,0
Sundsvall-Sollefteå, riksväg 331	16 775	13 080	28,2
	7 548 634	6 942 260	8,7

Även Sollefteå tätort hade gratis resande under sommaren 2012, och visar en total ökning av kollektivt resande på 48,6 %, eller ca 19 000 resor. Sommar-månaderna med gratis resor inom kommunen stod för en ökning på ca 9 000 resor i tätorten, vilket innebär att även utan att räkna det gratis resandet ökade antalet resor inom Sollefteå tätort med 24,8 % eller nästan 10 000 resor.

STATISTIK STADSLINJER SOLLEFTEÅ

2012	Totalt	2011	Totalt
Busskort	32 458	Busskort	27 640
Enkelbiljetter	10 195	Enkelbiljetter	10 173
Passräkning	15 655	Passräkning	1 338
Skolkort	11 994	Skolkort	8 509
Total	70 302	Total	47 660
Förändring 12/11	48%		

Övrigt i länet är det små förändringar i antalet resor. Exempelvis visar Örnsköldsvik landsortstrafik små minskningar, där resandet runt Anundsjö och Siden-sjö har minskat med ca 5 000 resor per område, eller mellan 7-8 %, och Örnsköldsviks tätort uppvisar en svag ökning, på 0,7 % (eller ca 4 000 resor).

Marknadsandelen för kollektivtrafiken har totalt i länet ökat från 9,2 % 2011 till 9,9 % 2012. Det innebär att vi lockat till oss fler resenärer, vilket kan vara en del av förklaringen till den totalande resandeökningen. Totalt har 13,5 miljoner kilometer körts i linjetrafik under 2012, en minskning med 4,2 % från 2011.

TILLGÄNGLIGHET FÖR FUNKTIONSHINDRADE

Fordonen som rullar i den allmänna kollektivtrafiken har god tillgänglighet. I den förra upphandlingen fanns kravet på rullstolslyft med på samtliga klass II och klass III fordon vilket gör att större delen av dagens fordonsflotta är tillgänglighetsanpassad. Av 260 fordon (ordinarie och reserv, ej skolskjutsfor-don) i landsbygds- och tätortstrafik är 116 av typen läggolv och 200 av bussarna har rullstolsplats. Minst 84 fordon byggda med normalgolv har trappklättrare eller lift.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla medborgare, utöver den allmänna kollektivtrafiken så finns det möjlighet för personer som beviljats färd-tjänstställstånd att resa med ett fullt anpassat fordon genom den särskilda kollektivtrafiken.



SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Den särskilda kollektivtrafiken (SÄKO) består av färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. SÄKO gör det möjligt för personer med särskilda behov som har svårt att utnyttja allmän kollektivtrafik att förflytta sig fritt inom sin kommun. Alla kommuner har huvudansvaret för att anordna färdtjänst åt sina invånare men kan överlämna ansvaret till en trafikhusvudman. I Västernorrlands län ansvarar kommunerna för färdtjänsten i sig, men har överlämnat planering, samordning och upphandling av trafik till RKTМ.

Samordningen av färdtjänstresor och sjukresor i Västernorrland sker på en beställningscentral i Ånge som drivs av RKTМ. Beställningscentralen har öppet dygnet runt och utöver planering och samordning av särskild kollektivtrafik bedriver beställningscentralen även kundtjänst för all kollektivtrafik i Västernorrland, samt kundtjänst för kollektivtrafiken i Västerbotten, Norrbotten och Jämtland under kvällar och helger.

I slutet av 2011 tillsattes en internutbildare för befintlig och nyanställd personal och under 2012 har stort fokus legat på fortlöpande utbildning gällande geografi och kollektivtrafikens regelverk. Utbildning för ny personal är 14 veckor under en period på ca fyra till fem månader och använder sig av konventionella och nytänkande metoder för att så effektivt som möjligt förankra den nödvändiga informationen hos de anställda. I det särskilt framtagna utbildningsmaterialet för beställningscentralen finns bland annat pussel, kortspel och ett dataspel där personalen aktiverar flera sinnen samtidigt och därigenom får en effektivare inläring. Kompetensen på personalen har därigenom höjts märkbart.

Det inkom nästan 1490 samtal per dygn till beställningscentralen under 2012. Samtalen kategoriseras som sjukresor, färdtjänst och övrigt. Övrigt innefattar kundtjänst, chaufförssamtal, riksfärdtjänst, skolor, anropsstyrd trafik, kompletteringstrafik, övriga kommunala resor samt kundtjänst för de andra länen.

Samtal om sjukresor ligger ganska jämnt spridda över året, med en förväntad nedgång under semestermånaderna. Samtal om färdtjänst ökar något under december månad, mest till följd av beställningar gällande julhelgen. Toppen av övriga samtal under december månad har också stort samband med julhelgen, men även väderförhållanden påverkar starkt den siffran då såväl kunder som chaufförer kontakter beställningscentralen vid uteblivet eller försenat fordon, ofta orsakat av väderförhållanden. Från dessa samtal planerades över 493 000 resor av beställningscentralen under 2012, en ökning med 1,7 % från 2011.

En av beställningscentralens viktigaste uppgifter är att samordna färdtjänst och sjukresor på ett sätt som inte orsakar resenären besvär, men skapar stora besparingar för kommuner och landsting. Samordning kan innebära att flera resenärer delar taxi till samma destination, eller linjelagda sjukresor, som i Sundsvall och Ånge kommuner. Det är öppet för allmänheten att resa med sådan linjelagd sjukresa i mån av plats.

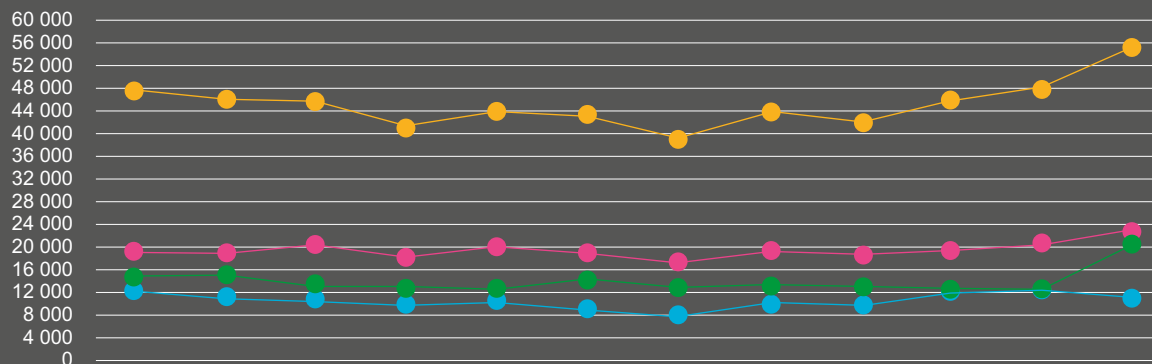
Antalet sjukresor i länet ökade under 2012 med 5,8 % till 165 532 resor, varav 58,3 % samordnades. Samordningen på sjukresor gav en kostnadsbesparing på 16,3 miljoner kronor eller 24,5 %. Den riktade satsningen på samordning av sjukresor måste därmed sägas ha lönat sig. Färdtjänsten i Västernorrland minskade till 222 620 resor 2012 (en nedgång på ca 0,6 %), förhoppningsvis är detta början på en nedåtgående trend som svar till den allmänna kollektivtrafikens alltmer handikappanpassade fordon och resor. Samordningen var hög även på färdtjänst, med 52,8 % av resenärerna samåkande.

Besparingen på färdtjänst genom samordning var 14,3 % eller 5,7 miljoner kronor. Den lägre besparingen för färdtjänst än sjukresor förklaras av att genomsnittskostnaden och reslängden för en färdtjänstresa är betydligt mindre än för en sjukresa.

KVALITÉ FRÅN BESTÄLLNING TILL RESA (%)

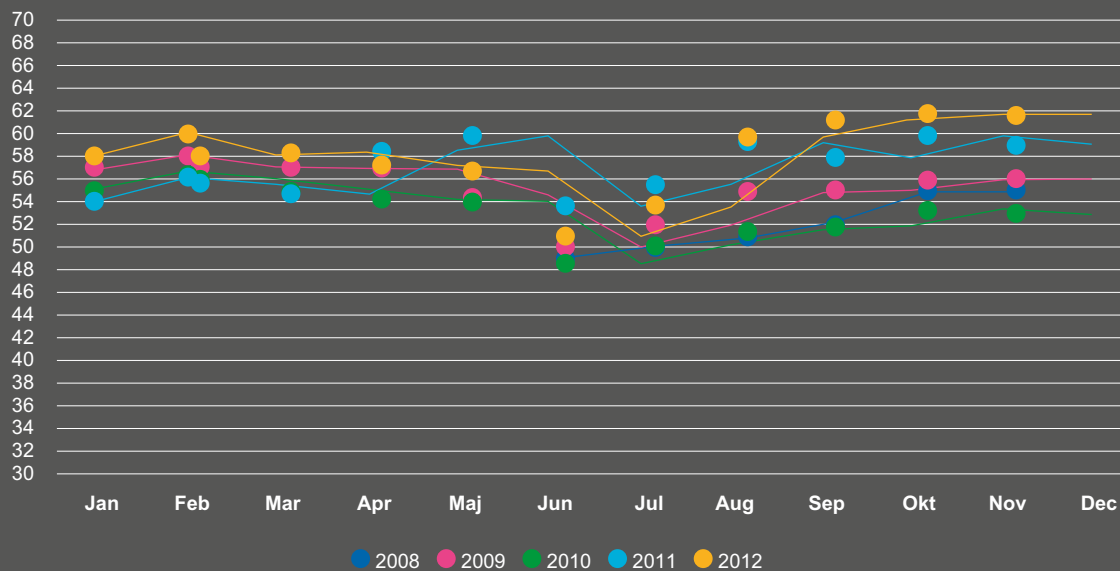
Fråga	Sjukresa	Sjukresa	Färdtjänst	Färdtjänst
	Västernorrland nöjdhet	Riket nöjdhet	Västernorrland nöjdhet	Riket nöjdhet
Nöjdhet med beställning av resan	94	91	92	92
Nöjdhet med väntetid för bokning på telefon	85	86	85	87
Nöjdhet med samtalsmottagaren	95	94	96	95

ANTAL INKOMNA SAMTAL JANUARI – DECEMBER 2012

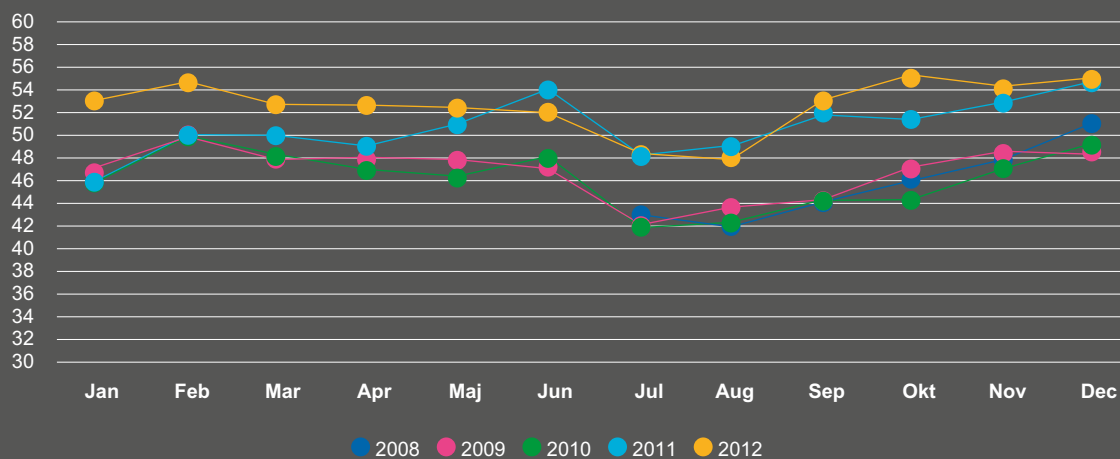


	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
● Sjukresor	12 125	11 833	11 411	10 082	11 229	9 466	8 116	10 377	10 449	12 723	12 991	11 370
● Färdtjänst	19 863	19 118	20 386	18 733	20 133	19 398	17 289	19 465	18 737	19 479	21 007	22 914
● Övriga	15 410	14 952	13 491	12 639	12 633	14 616	13 609	13 860	13 521	13 924	13 797	20 790
● Totalt	47 398	45 903	45 288	41 454	43 995	43 480	39 014	43 702	42 707	46 126	47 795	55 074

ANDELEN SJUKRESENÄRER SOM SAMÅKER 2008-2012 (%)



ANDELEN FÄRDTJÄNSTRESENÄRER SOM SAMÅKER 2008-2012 (%)



Kvaliteten på beställning av SÄKO undersöks genom en nationell undersökning som heter ANBARO. Där mäts kvalitet från beställning till resa. Beställningscentralen har genomgående höga betyg på sin verksamhet.

MILJÖ

En väl utvecklad och miljövänlig kollektivtrafik är en viktig faktor för en förbättrad miljö. Väljer fler resenärer buss eller tåg istället för bil kommer både lokala (kväveoxider och partiklar) och globala (koldioxid) utsläpp att minska. I avtalen RKTМ har med trafikföretagen finns krav uppställda på att fordonen inte får släppa ut mer än en viss genomsnittlig mängd kväveoxid (NOx) och partiklar. Detta redovisas genom en fordons- och miljödatabas som kallas FRIDA, där varje trafikföretag redovisar hur mycket fordonen kört och hur mycket bränsle de tankat. Genom dessa data kan vi beräkna och följa upp utsläppen.

UTSLÄPP (G/KWH)

Genomsnitt länet	Mål	Resultat (2011)
NOx	<4,7	4,14 (4,25 g)
Partiklar	<0,02	0,02

Utsläppen har därmed minskat sedan föregående år, även om kravnivån är densamma. Det är främst utvecklingen av fordonens motorer som sänker utsläppsnivåerna och från 2014 kommer lagkraven på nyregistrerade fordon vara en utsläppsnivå under 0,4g/kWh. Våra krav på utsläppsnivåer under 4,7g/kWh är därmed mycket högre. Miljökraven på trafikföretagen kommer att bli hårdare även från vår sida, och vi hoppas på positiva miljömässiga effekter.

SUNDSVALLSPROJEKTET

Projektet är ett samarbete mellan Sundsvalls Kommun, Kollektivtrafikmyndigheten och trafikföretaget Keolis. Målet är att fördubbla resandet med kollektivtrafik från 2007 till 2015 genom att undersöka förbättringsmöjligheter gällande utbud och kvalitet på kollektivtrafiken i Sundsvall och genom att skapa en positiv inställning till kollektivtrafiken som färdmedel bland Sundsvallsborna, få nöjdare resenärer.

Resandet har ökat med 41 % från 2007. Det innebär 1,5 miljoner resor per år eller 5 300 resor per vardag. Största ökningen står linje 20 i Njurunda för, där är ökningen 84 % jämfört med 2007. Det saknas dock 800 000 resor 2012 för att projektet ska ligga i linje med målutvecklingen.

Utöver fördubblingsmålet till 2015 finns även ett kvalitetsmål. Stadstrafiken i Sundsvall låg 2007 sist i landet i Nöjd Kund-Index (NKI) då bara 46 % (riksgenomsnitt 60 %) av resenärerna var nöjda med busstrafiken. Målet för 2015 är NKI-resultat på 85 %. Särskilt viktig är punkten information, där kollektivtrafiken i Sundsvall får låga betyg. För att uppnå ett högre NKI-resultat var förbättring av information till resenärer högt prioriterat under 2012.

Resenärernas kundnöjdhet har förbättrats något under 2012 jämfört med både 2007 och 2011, men ligger långt under målet på 85 %. En viktig fråga inom projektet är att stärka kollektivtrafikens anseende hos allmänheten, ett led i detta är att stärka varumärket Din Tur. RKTМ har påbörjat arbetet med en marknadsplan som syftar till att bygga upp varumärket från grunden.

BILJETTMASKINSUPPGRADERING

Att uppgradera ett biljettmaskinsystem är en av de enskilt största projekt en trafikhuvudman kan företa sig. Det är i sig ett komplext system som ska hantera ett stort antal olika produkter, fördela intäkter mellan ägare/medlemmar och trafikföretag samt tåla en

NÖJD KUND-INDEX

NKI 2012	Sundsvall resultat	Högsta resultat	Lägsta resultat	Medel resultat	NKI 2007	Sundsvall resultat	Högsta resultat	Lägsta resultat	Medel resultat
Stadstrafik resenärer	67	80	52	62	Stadstrafik resenärer	63	88	59	67
Stadstrafik allmänhet	49	71	44	54	Stadstrafik allmänhet	49	78	49	60



ganska extrem miljö jämfört med andra motsvarande affärssystem. Den nya versionen av biljettmaskinsystemet kan inte läsa de existerande reskort och eftersom vi inte kopplar våra produkter till konton, likt en bank, utan lägger alla värden och klassificeringar på kortet är det ett komplicerat projekt att byta alla kort. I länet är det ca 55 000 kort som ska bytas, vilket är ett gigantiskt projekt.

En viktig komponent för en effektiv kollektivtrafik är ett biljettsystem som fungerar för alla användare. Som ekonomiskt ansvarig myndighet är vi beroende av fungerande biljettsystem där betalning av resor, påfyllning av reskort och registrering av resor sker utan problem. Vidare interagerar både kunder och förare med systemet i det närmaste oavbrutet och även mindre svårigheter kan leda till betydande tidsförluster då det handlar om en stor mängd transaktioner. Beslutet att uppgradera biljettsystemet togs 2011, då den dåvarande versionen inte längre hade support eller mjukvaruutveckling från sälj företaget och därmed medförde en stor risk för löpande verksamhet.

Tillsammans med Västerbottens Länstrafik AB direktupphandlades det uppgraderade biljettsystemet. Ett gemensamt biljettsystem bör i stor grad gynna kunder som reser på samma reskort från Västernorrland till Västerbotten, en resa som många arbetspendlare samt universitetsstudenter gör vardagligen.

Uppgraderingen skulle sjuösättas under juni månad, men försenade leveranser av betalterminaler samt lösningar till problem som framkommit under de djupgående fabrikstester som genomfördes i mars 2012 fördröjde projektet. Under hösten stötte projektet återigen på problem, då utrustningen hos Västerbottens Länstrafik, RKTm och Norrtåg inte var helt kompatibel med varandra gällande det nya biljettsystemet. De levererade betalterminalerna fungerade inte heller tillfredsställande. Planering för marknadsföring gällande kortbyte för företag, skolor och allmänhet samt planering för de fysiska bytena av kort och biljettmaskiner var dock slutförd och väntade bara på de tekniska komponenterna.

I slutet av året fastställdes att biljettmaskinsuppgraderingen skulle ske för hela länet i mitten av mars 2013, med ett pilotprojekt i Härnösand sex veckor innan det stora bytet.

ADMINISTRATION

I en myndighet ska all verksamhet skötas och dokumenteras på ett tydligt sätt så att medborgare

och politiker kan följa verksamheten och se hur skattepengarna används.

För att göra det lättare för allmänheten att få tillgång till verksamhetens dokumentation och därigenom följa offentlighetsprincipen, som är en grundlagsskyddad rätt att ta del av allmänna handlingar (Tryckfrihetsförordningen, SFS 1949:105), har RKTm under 2012 installerat ett nytt diarium där alla handlingar sparas elektroniskt. Genom att detta system är databaserat är det nu mycket lättare för myndigheten att snabbt svara på förfrågningar från medier och allmänhet gällande specifika frågor. Det finns möjlighet att få beslut, protokoll och korrespondens tillskickat sig via post eller e-post med kort väntetid. Diariet är också ett användbart verktyg inom myndigheten, där det nu är lättare för alla medarbetare att sätta sig in i tidigare diskussioner om väldokumenterade frågor samt för att vidarebefordra information och politiska beslut. Myndigheten strävar efter en enhetlig behandling av alla ärenden som inkommer, vilket underlättas av att enkelt ha tillgång till tidigare ärenden av samma art.

Avtalsdatabasen installerades samtidigt som diariet, men är ännu inte fullt ut använd. De viktigaste avtalen inom Kollektivtrafikmyndigheten är givetvis trafikavtalen med de transportörer som kör buss, tåg och taxi i myndighetens namn. Dessa avtal upphandlas nu på nytt och de nya avtalen kommer i sin helhet att finnas i databasen. De avtal som förfaller 2014 sparas i fysisk form.

En väl fungerande verksamhet behöver även den tillsyn, vilket är syftet med den internkontrollplan som utarbetades under 2012. Internkontrollplanen är ett verktyg som ska användas för att säkerställa de politiskt fastställda verksamhetsmässiga och ekonomiska målen för RKTm. Internkontrollen omfattar de politiska och professionella system och rutiner som används för att styra verksamhet och ekonomi. Arbetet inom myndigheten bör bedrivas på ett likartat sätt oavsett var i verksamheten man arbetar. Internkontrollplanen är ett komplement där särskilda rutiner och regelverk står i fokus. Den är ett hjälpmedel och inte ett mål och ska uppfattas som en naturlig del av verksamheten. Även om en fungerande internkontrollplan kontinuerligt utvecklas och förändras i takt med att verksamhets- och ekonomistyrning förändras, och man således inte någonsin kan säga att den är färdig, har RKTm uppfyllt sitt mål att arbeta fram en politiskt godkänd internkontrollplan under 2012.

MARKNAD

Din Tur är Kollektivtrafikmyndighetens transportkoncept. Det är varumärket Din Tur som används i all marknadsföring och vad RKTM vill att resenären ska uppfatta som avsändare på all kommunikation. Resenären ska veta att Din Tur ansvarar för deras resa, inte trafikföretaget som kör fordonet. Din Tur ska förknippas med mänskliga värderingar som öppenhet, framåtanda och trygghet.

KUNDNÖJDHET

Det som avgör hur nöjd resenären är över kollektivtrafiken är framförallt hur socialt accepterat det är att resa kollektivt bland omgivningen. Att kollektivtrafiken håller hög kvalitet och kommer i tid är också faktorer som skapar nöjda resenärer. Kundnöjdhet kan mätas på olika sätt och sammanfattas här med tre indikatorer. Målen för kundnöjdhet 2012 sattes i trafikförsörjningsprogrammets och alla mål har uppfyllts.

KUNDNÖJDHET (%)

Indikator	Mål	Resultat
Den sammanfattande nöjdheten för Din Tur. (Allmänhet).	45	45
Att resenären upplever den oplanerade informationen som tillfredställande.	15	21
Att resenären upplever den planerade informationen som tillfredställande.	33	35

Nöjdheten med den oplanerade och planerade informationen har ökat, vilket bland annat kan vara en effekt av att realtidsskyltar med tidtabeller har kommit upp runt om i länet och applikationen Din Tur under 2012 laddats ned av flera tusen användare. Den sammanfattande nöjdheten med Din Tur hos allmänheten har troligen samma grunder, då information är en drivande faktor för nöjdhet med kollektivtrafik.

VARUMÄRKE

Mindre än hälften av medborgarna i Västernorrland kan svara på frågan vem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet. Genom att stärka profileringen och kommunicera ut varumärket Din Tur ska det inte finnas tveksamheter vem som ansvarar eller ska kontaktas för frågor kring kollektivtrafik.

VARUMÄRKE (%)

Indikator	Mål	Uppfyllelse
Kunskap hos medborgare om vem som ansvarar för kollektivtrafiken i Västernorrland	48	46

Målet om kunskapen om vem som ansvarar för kollektivtrafiken har inte uppfyllts. Under 2012 har organisationen genomgått en omställning från aktiebolag till en myndighet, där organisationen hos allmänhet och medier namngivits olika. Detta kan ha bidragit till allmänhetens okunskap gällande Din Tur. Vidare är Din Turs profilering på fordonen som kör linjetrafik inte tillräckligt tydlig, det är trafikföretagens logotypes och färgsättning som dominerar bussarna. Under 2014 kommer en större satsning på att omprofilera fordonen till enhetliga Din Tur-fordon göras. Detta kommer tydliggöra för resenärerna att det är Din Tur, och inte trafikföretaget, de åker med. Troligtvis kommer detta att påverka varumärkeskänndomen på ett starkt positivt sätt.

WEBBPLATSER

Under 2012 påbörjades ett arbete med att utveckla och ta fram en ny externwebb, www.dintur.se samt ett nytt intranät. En viktig faktor som driver resandet är kunskap och information om kollektivtrafiken. Den nya webben kommer att vara den självklara kanalen att inhämta information. Den ska också ge besökaren en inblick i Kollektivtrafikmyndigheten som organisation. Det sker med redaktionell, visuell och rörlig media.

I det långsiktiga arbetet är strävandet mot ny teknik en nyckelstrategi. Våra målgrupper söker enkla vägar i vardagen och digitala kanaler är i fokus. Med en utvecklad externwebb med nya funktioner och nytt utseende hoppas RKTM att Din Tur upplevs som öppna, trygga och framåt. En organisation som anpassar sig efter omvärlden.

Arbetet med att nå våra mål börjar internt. Med ett intranät som förmedlar snabb och aktuell information blir vi mer effektiva, delaktiga och motiverade. Intranätet syftar till en samlad plats för all information som medarbetare behöver i sin vardag. Intranätet blir allas verktyg och behöver därför innehålla många funktioner samtidigt som det är användarvänligt och funktionellt. Detta gör intranätet till en komplicerad produkt att framställa, och har

involverat hela personalen. Projektet att sjösätta helt ny intrawebb och externwebb har inte slutförts under 2012, och ska färdigställas under 2013.

REPRESENTATION

I april var Kollektivtrafikmyndigheten föredragare i Energivision Norr. Föredraget handlade om kollektivtrafik och hållbara transporter. Vi har även deltagit i VTI, Persontrafik, SKLs träffar för regionala kollektivtrafikmyndigheter.

PERSONAL

Kollektivtrafikmyndigheten har 50 anställda fördelade på två arbetsplatser i Västernorrland. På kontoret i Kramfors ligger det administrativa centret, med ekonomi, HR, ledning, marknad, IT och trafikplanering. Där arbetar 21 personer. På beställningscentralen i Ånge arbetar i genomsnitt 29 personer med planering av särskild kollektivtrafik, kundtjänst, kontakt med trafikföretag, utbildning och administrativa uppgifter. Arbetstider och arbetssätt skiljer sig åt på de två arbetsplatserna, då det är olika krav som ställs på de olika funktionerna. Samma övergripande anda och policyer gäller för alla medarbetare inom myndigheten.

FRISKVÅRD

RKTM erbjuder all fast och vikarierande personal så kallat friskvårdsbidrag. Detta bidrag avser utlägg för motionsaktivitet på motionsanläggning som ligger skilt från arbetsplatsen. Aktiviteten måste vara godkänd som skattefri motions- eller friskvårdsaktivitet av Skatteverket.

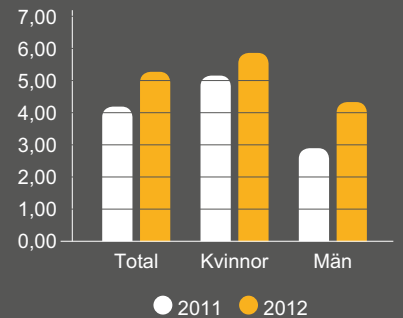
Massage erbjuds regelbundet varje månad på kontoret i Kramfors och på beställningscentralen i Ånge. Detta sker på arbetstid och bekostas av arbetsgivaren. Antalet rygg- och nackproblem bland personalen har minskat sedan detta inleddes och det är en mycket uppskattad aktivitet som är väldigt passande för kontorsarbetet.

Vidare har RKTM lagenligt avtal med företagshälsovårdsföretagen Ådalshälsan och Priserva, som utöver löpande insatser också tas in som konsulter för ny kontorsinredning för att säkerställa ergonomiska arbetsställningar. Rehabilitering sker i samarbete med företagshälsovårdsföretagen.

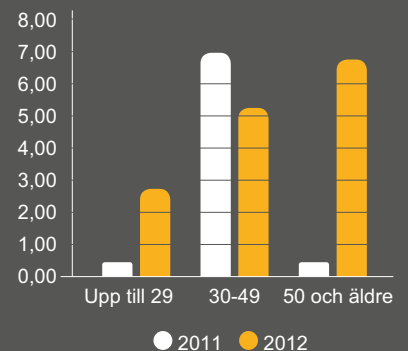
UTBILDNING

Kollektivtrafikmyndigheten är placerad i Kramfors och Ånge som båda är små kommuner med låg tillgång till utbildad personal. Det medför att det är av stor vikt

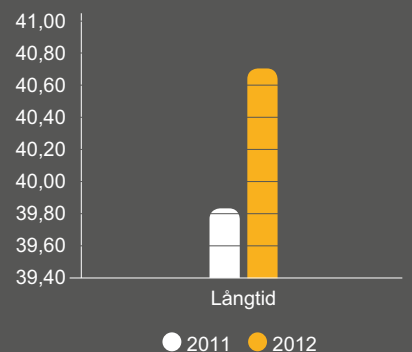
SJUKFRÅNVARO 2011-12 (%)



SJUKFRÅNVARO PER ÅLDERSGRUPP 2011-12 (%)



LÅNGTIDSSJUKSKRIVNING 2011-12 (%)



för en fortsatt kompetensförsörjning att befintlig personal får vidareutveckla sig. Ett kontinuerligt lärande är viktigt både för myndigheten och den enskildes utveckling.

Myndigheten uppmanar sina anställda att vidareutbilda sig. Utbildningarna måste ha ett direkt samband med verksamheten och vara till nytta för företaget för att godkännas av myndighetschefen.

RKTM har det övergripande ansvaret för att ge riktlinjer och resurser för kompetensutveckling, men huvudansvaret ligger hos den anställde. Varje anställd måste därmed själv ställa krav på och föreslå utveckling. Som tidigare nämnts arbetar beställningscentralen aktivt med ny- och fortbildning på innovativa sätt i Ånge, där stora delar av personalen har samma eller liknande arbetsuppgifter och därmed även samma utbildningsbehov. I Kramfors är behovet av utbildning mer individuellt och organiseras därför oftast av externa parter då det är få anställda som har samma behov.

Under 2013 kommer en stor fortbildning för hela myndigheten att ske, genom en processkartläggning som är förlagd över februari och mars månader. Kartläggningen syftar till att identifiera förbättringsmöjligheter inom verksamheten och att öka samarbetet mellan de olika avdelningarna på myndigheten. Det kommer även att genomföras en utbildning i medarbetarsamtal under maj 2013 för alla avdelningschefer på myndigheten.

SJUKFRÅNVARO

Målsättningen är givetvis att ha så låg sjukfrånvaro och så frisk personal som möjligt. Kollektivtrafikmyndigheten strävar alltid efter att sänka sjukfrånvaron från året innan. Tyvärr har inte det målet uppnåtts under 2012. Den totala sjukfrånvaron har stigit från 4,59 % till 5,6 % och långtidssjukskrivningen har ökat

från 39,97 % till 40,86 %. Det är dock värt att notera att RKTM bara har 50 anställda, och därmed har alla sjukskrivningar stor procentuell effekt.

LÖNER OCH PENSIONER

Under 2012 har RKTM infört elektroniska lönespecifikationer som en miljösparande åtgärd. Systemet tillåter också personalen att gå in på sin personliga sida via internet och skapa bland annat reseräkningar och kontrollera sina saldon gällande arbetstid och semester. Vidare har elektronisk arbetstidsstämpling som sedan tidigare fanns i Kramfors införts även i Ånge, en åtgärd som gör arbetstidsrapportering och löneberäkning smidigare.

Nästan alla anställda hade personliga löne- och utvecklingssamtal med myndighetschefen under 2012 och en årlig lönerevision ägde som planerat rum. Lönerevision och samtal med närmaste chef beräknas ske i april 2013. Även lönekartläggning sker årligen, bland annat för att säkerställa jämställda löner.

Myndigheten gör inte avsättning för pensioner, utan betalar istället in månatliga premier till Pensionsvalet och KPA för detta syfte. Det ger en ekonomisk trygghet för KTM då myndigheten därigenom kan prognostisera sina pensionskostnader med stor säkerhet.

POLICYER

Målet för 2012 var att uppdatera både arbetsmiljöplanen och jämställdhetsplanen för myndigheten. Planerna syftar till att säkerställa en god arbetsmiljö för alla anställda och se till att alla har samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter inom alla områden. Arbetsmiljöplanen uppdaterades enligt plan under året, men uppdaterandet av jämställdhetsplanen sköts upp till 2013 på grund av tidsbrist då omställningen till myndighet tagit mycket tid.

SJUKFRÅNVARO (%)

	2012	2011	2010	2009	2008
Anställda	50	50	52	51	49
Total	5,60	4,59	4,06	3,10	2,37
Långtid	40,86	39,97	26,53	4,81	9,11
Kvinnor	6,04	5,34	4,70	3,44	2,67
Män	4,78	3,13	2,93	2,48	1,81
Upp till 29 år	3,01	0,63	1,00	0,88	0,85
30-49 år	5,74	7,25	6,10	3,97	2,62
50 år och äldre	7,09	0,67	0,43	2,20	2,58

ekonomisk analys

Syftet med kommunal verksamhet är inte att få ekonomisk avkastning på skattebetalarnas pengar, utan att bedriva den verksamhet man politiskt har beslutat att genomföra. Detta kallas god ekonomisk hushållning och innefattar såväl finansiella mål som mål för verksamheten. Finansiella mål betonas att ekonomin är en restriktion för verksamhetens omfattning. Mål för verksamheten behövs för att visa hur mycket av de olika verksamheterna som ryms inom de finansiella målen och visar kopplingen mellan ekonomi och verksamhet. I tidigare avsnitt har vi behandlat verksamhetsmålen och här följer en redovisning av de finansiella målen.

Då Kollektivtrafikmyndigheten inte har ett eget skatteunderlag, och istället får alla medel samt i vissa fall instruktioner om hur dessa ska användas genom respektive medlems trafikbeställning finns det liten autonomi i budgetprocessen. För att uppnå de övergripande transportpolitiska, regionala samt myndighetens eget mål förs en dialog med medlemmarna om finansiering av dessa. Då det har aviserats besparingar på kollektivtrafikens område från flera medlemmar kommer 2013 innehålla utvärderingar av de mål som finns uppsatta, samt upprättas en strategisk plan för måluppfyllelse.

Grundläggande mål för Kollektivtrafikens ekonomi är bra budgetering, med uppföljning och prognoser till delårsrapporter, samt att uppnå högre kostnadstäckning för trafiken. Kostnadstäckning eller självfinansieringsgrad innebär den andel av trafik kostnaden som täcks av biljettintäkter. Total kostnadstäckning för den allmänna kollektivtrafiken i Västernorrland exklusive intäkter från SÄKO och skolresor samt kostnaden för SÄKO, men inklusive intäkter från Resplus och Bussgods, är 33,6 %. Det är svårt att jämföra kostnadstäckning mellan olika län,

då förutsättningarna demografiskt och geografiskt är olika samt att de politiskt uppsatta målen kan vara vitt skilda åt. Fokus kan ligga på kollektivtrafik åt alla under större delen av dygnet eller bara arbetspendling eller dylikt. Som jämförelse är dock genomsnittlig självfinansieringsgrad i riket 50 %.

BALANSKRAVET

Balanskravet innebär att en kommun eller ett landskap inte får besluta om en budget där kostnaderna överstiger intäkterna. Så kallade balanskravsjusteringar ska göras och årets resultat presenteras efter sådana justeringar. Detta görs som följer:

Balanskravsjusteringar görs genom att följande uppgifter inte beaktas vid beräkningen av årets resultat:

1. realisationsvinster som inte står i överensstämmelse med god ekonomisk hushållning,
2. realisationsförluster till följd av försäljning som står i överensstämmelse med god ekonomisk hushållning,
3. orealiserade förluster i värdepapper, och
4. återföring av orealiserade förluster i värdepapper.

Kollektivtrafikmyndigheten har inte under 2012 haft ekonomiska händelser som beskrivs ovan, och har därmed fortfarande ett nollresultat.

ÅRETS RESULTAT OCH FINANSIELLA NYCKELTAL

Kollektivtrafikmyndigheten redovisar ett nollresultat. Detta beror på att medlemmarna i kommunalförbundet, de sju kommunerna i Västernorrland samt Landstinget Västernorrland, anslår de medel som RKTM ska använda för att uppnå den utifrån förutsättningarna bästa kollektivtrafiken möjligt. Ett eventuellt underskott ökar medlemstillskottet och

ett överskott minskar det. För verksamheter med den här typen av finansieringsmodell är därmed inte resultat ett informativt nyckeltal. Man kan inte heller titta på storleken på medlemstillskottet för att få en bild av verksamhetens ekonomiska tillstånd. Medlemstillskottets storlek är till största del bestämt av den trafik respektive medlem beställt, vilket innebär att ett större medlemstillskott kan bero på en ökad satsning på kollektivtrafiken från medlemmarna.

Andra vanliga nyckeltal, som räntabilitet på eget kapital eller vinstmarginal blir irrelevanta då man använder årets resultat som täljare, och det går inte att dividera med 0.

Ett nyckeltal som visar något även vid nollresultat är resultat före avskrivningar, men gällande RKTm och vår finansieringsmodell berättar resultatet före avskrivningar egentligen bara hur stort det finansiella resultatet är, och då det finansiella resultatet består av ränteintäkter minus räntekostnader säger det ingenting om kärnverksamhetens ekonomi.

TVISTER

I och med övertagandet av Västernorrlands Läns Trafik ABs verksamhet i sin helhet har Kollektivtrafikmyndigheten även övertagit ansvaret för VLTABs tvister gällande Örntaxi AB och Konkursverket.

Mellandomen i målet (Dnr: LT 200712-001) mot Örntaxi överklagades till Hovrätten för Nedre Norrland 4 juli 2011. Överklagandet ogillades och skadeståndsskyldighet föreligger. Örntaxi har i april 2013 inlämnat skadeståndsanspråk vid Ångermanlands Tingsrätt. Kollektivtrafikmyndigheten kommer lämna ett yttrande till tingsrätten i maj 2013. I bokslutet har hänsyn tagits till Hovrättens dom.

Konkursverket inlämnade anspråk om upphandlingsskadeavgift (Dnr: 12/00305) i september 2012 till Förvaltningsrätten i Umeå. Kollektivtrafikmyndigheten har lämnat ett yttrande som bestrider deras krav. Domstolen har ännu ej fällt utslag i målet.

BUDGETAVVIKELSER

Kollektivtrafikmyndigheten lägger sin budget utifrån de medel som medlemmarna i kommunalförbundet beslutat lägga på sin kollektivtrafik. Det läggs därmed egentligen inte en budget som gäller för hela RKTm, utan snarare åtta budgetar, en för varje medlem. Alla medlemmar finansierar sin egen trafik, samt den andel av fasta kostnader (förutom administration) som hör till den mängden trafik per område. Mycket av landsortstrafiken delas med en

annan medlem, när den går över kommungränsen, därmed kan andelen trafik ändras för en medlem när en annan medlem gör förändringar. Detta sker även om den första medlemmen inte gjort några egna förändringar, då det är andelen trafik som beräknas. Om andelen trafik ändras kommer även de fasta kostnaderna per medlem ändras. Detta är ett mycket komplicerat fördelningssystem, som kommer att utredas och alternativ förberedas av utomstående part under 2013.

Den sammanlagda nettokostnaden för alla medlemmar 2012 var budgeterad till 373,5 miljoner (MSEK). Utfallet på 387,6 MSEK gav därmed en total avvikelse på 3,8 %, eller 14,2 MSEK ökade kostnader jämfört med budget. I totalbudgeten finns även kostnaden för särskild kollektivtrafik (SÄKO) inräknad, vilket ger ett missvisande resultat då medlemmarna själva ansvarar för SÄKO och de kostnader som rör den trafiken. Budgetavvikelse utan kostnaden för SÄKO uppgår till 4,6 % eller 12,4 MSEK. Kostnaden för biljettmaskinsuppgraderingen, Kollektivtrafikmyndighetens stora investering under 2012, underskred budget med 3,2 MSEK eller 62 %. Detta då den fysiska uppgraderingen inte sker förrän 2013. Även investeringskostnaden minskade, från 23 MSEK till 21,6 MSEK eller 6,1 %.

LANDSTINGET VÄSTERNORRLAND

Total avvikelse från landstingets budget var 6,1 % eller ökade kostnader med 9,2 MSEK. Den största differensen från budget härrörde från kostnaden för landsortstrafiken, där avvikelserna var på 13,0 % eller 9,2 MSEK. De främsta orsakerna till avvikelserna från budget är ett tillköp av trafik mellan Kramfors och Sollefteå som kostade 3,7 MSEK och att det under budgetprocessen planerades att dra in en linje mellan Ånge-Sundsvall (linje 191) som under året beslutades vara kvar. Detta ökade kostnaderna från budget med 2,6 MSEK. Fördelningen av fasta kostnader ändrades under året och tillförde kostnader på 1 MSEK jämfört med budget. Ett förlängningsavtal med bruttokostnad på 2,3 MSEK för Sundsvalls landsort förbisågs när budget lades, vilket påverkade Sundsvall, Timrå och Landstingets kostnader.

Intäkter för landsortstrafiken, ej skolintäkter, minskade jämfört med budget, med 9,5 % eller 2 MSEK under budgeterad nivå.

Övriga poster med stor avvikelse från budget var tillskottet till Norrtåg, som översteg budget med 17,9 % eller 3,5 MSEK och kostnaden för uppgraderingen av biljettsystemet som överskred budget med

0,7 MSEK eller 43,7 %. Administrationsbudgeten för Kramfors och Ånge underskreds med 3,8 MSEK eller 14,8 %, detta delvis på grund av långtidssjukdom och vakanser. Det har även skett mindre besparingar gällande data- och IT-kostnader för administrationen. Majoriteten av budgetöverskottet, ca 2 MSEK, kommer dock från kostnaden för de marknadsinsatser som riktas mot uppgraderingen av biljettsystemet, då de kostnaderna ligger på 2013, eftersom uppgraderingen sker under året.

Kostnadstäckning på landstingets trafik, som bara är landsbygdstrafik, är 39,5 % då man räknar med intäkterna från skolresor, eller 27,2 % utan dessa intäkter. Denna kostnadstäckning gäller bara busstrafik, inte administration eller övriga investeringar.

SUNDSVALL KOMMUN

Den totala budgetavvikelsen för Sundsvall var 4,4 %, där ökade nettokostnader på 3,5 MSEK eller 6,8 % mot budget gällande tätortstrafiken stod för majoriteten av avvikelsen.

Landsortstrafikens nettokostnad ökade med 0,1 MSEK från budget, varav bruttokostnaden ökade med 2,6 MSEK men avvägdes av intäkter från skolresor på landsorten, som ökade med 3,7 MSEK eller 41 % jämfört med budget. Ökade skolintäkter täcker även minskade intäkter från övriga resor i landsortstrafiken. Som noterat i avsnittet om budgetavvikelse för Landstingets trafik är ett förlängningsavtal för Sundsvalls landsort förbisett när budget lades, avtalet har en bruttokostnad på 2,3 MSEK.

Gällande tätorten har kostnader ökat jämfört med budget, då främst för trafik beställd av Sundsvalls kommun, nämligen 100-lappen och linje 5. 100-lappen, som är ett periodkort för pensionärer, överskred förvisso intäkter gentemot budget med 1,2 MSEK men överskred också kostnader, då med 4,4 MSEK. Nettokostnaden för 100-lappen uppgick därmed till 5,3 MSEK, en ökning med 154 % mot budget. 100-lappen medför också ett svårberäknat intäktsbortfall, då vi inte vet hur mycket av resorna som skulle genomförts även till ej rabatterat pris. Linje 5 beställdes inte av Sundsvalls kommun förrän efter budget lagts, och har en årskostnad på 3,6 MSEK. Borträknat kostnaden för linje 5 är avvikelse från bruttokostnaden i budget för tätort 0,9 %.

Kostnadstäckningen för Sundsvall kommuns landsortstrafik är 46,8 % med intäkter från skoltrafiken inräknad, och 19,8 % utan denna. Avtalet med Keolis som kör bussarna i Sundsvalls tätort är ett s.k. nettoavtal, vilket innebär att Keolis får alla biljett-

intäkter. Därför räknar vi inte kostnadstäckning på Sundsvalls tätort.

TIMRÅ KOMMUN

Total avvikelse från budget i Timrå kommun var 11,8 % eller 1,4 MSEK. Nettokostnaden för landsortstrafik ökade med 1,3 MSEK eller 18,1 % från budget, varav bruttokostnaden ökade med 2 MSEK eller 14,1 % som delvis avvägdes av ökade skolintäkter på 1 MSEK eller 21,4 % jämfört med budget. Övriga intäkter minskade mot budget med totalt 0,12 MSEK.

Timrå kommun påverkades av samma felbudgetering av förlängningsavtal som drabbade Sundsvall kommun, i Timrås fall ökade det bruttokostnaden för landsortstrafik med 1,5 MSEK. Fasta kostnader på Timråbussarna minskade något, på grund av att kommunens andel av trafik på området minskade.

Kostnadstäckning för Timrå kommun inklusive skoltrafik är 50,7 %, och utan intäkterna från skoltrafiken är täckningen 16,6 %. Det finns ingen tätortstrafik i Timrå.

HÄRNÖSAND KOMMUN

Härnösand kommun hade den bästa totala budgetföljningen av alla medlemmar, med nettokostnader som hade slutgiltig avvikelse på 0,2 %, en kostnadsökning med 34 000 kronor.

Nettokostnaden för landsortstrafik minskade med 0,25 MSEK eller 2,7 % från budget. Huvudsakligen kom denna besparing från ökade skolintäkter på 0,6 MSEK mot budget, vilka avsattes mot felprognostiserad förstärkningskostnad på 0,9 MSEK samt minskade intäkter på Resplus, bussgodis och icke-skolintäkter på totalt 0,23 MSEK.

Tätortstrafiken i Härnösand visade en nettokostnadsökning på 0,1 MSEK som består av ökad trafik kostnad på 0,3 MSEK vilken avsattes av ökade skolintäkter.

Kostnadstäckningen i Härnösands kommun är totalt 37 %, inklusive skolresor. Tätorten har en kostnadstäckningsgrad på 44,7 % inklusive skolresor och 24 % exklusive intäkter från skolor. Landsorten har en kostnadstäckning på 27,9 % inklusive skolresor.

ÅNGE KOMMUN

Den totala budgetavvikelsen för Ånge kommun var liten men positiv, och visar en kostnadsminskning mot budget på 0,5 % eller 42 000 kronor.

Trafikkostnaderna för landsortstrafik ökade med 0,32 MSEK eller 4,3 % mot budget men avsattes av

intäkter som ökat mot budget, främst från skolresor på 0,6 MSEK eller 34,9 % men även icke-skolresor på 65 000 kronor eller 27,9 % ökning mot budget.

På grund av fördelningssystemet av fasta kostnader fick Ånge kommun lägre trafik kostnader på ca 0,5 MSEK som föll på landstinget gällande området Ljungandalen, budgetavvikelsen skulle varit större om denna fördelning ej skett.

Ånge kommun, som bara har landsortstrafik, har en hög andel skolresor. Inklusivt skolresor är kostnadstäckningen 35,8 %, exklusivt dessa är täckningen 4,2 %.

KRAMFORS KOMMUN

Den totala budgetavvikelsen för Kramfors kommun var 2,3 % eller ett överskott på 0,4 MSEK jämfört med budget. Trafikkostnaderna ökade med 0,2 MSEK eller 1,5 % mot budget, men avsattes av ökade intäkter från skolresor på 0,6 MSEK eller 16,6 % jämfört med budget.

De ökade trafik kostnaderna för landsortstrafik i Kramfors kommun beror på omfördelning av de fasta kostnaderna i trafikområdet Höga Kusten, samt ökade kostnader för kompletteringstrafik.

De ökade intäkterna från skoltrafiken avsatte också minskade intäkter mot budget från övrig trafik, totalt minskade intäkter mot budget var 0,5 MSEK. Totala intäkter avvek därmed med ca 38 000 kronor eller 0,6 % mot budget.

Kostnaderna för SÄKO minskade mot budget under 2012, med 0,8 MSEK eller 8,5 % mot budget. Orsaken till den minskade kostnaden är främst att färdtjänst till särskolan minskat under året.

Kramfors kommun har ingen tätortstrafik, och kostnadstäckningsgraden inklusivt skoltrafik är 37,7%. Exklusivt skoltrafik ligger kostnadstäckningen på 12 %.

SOLLEFTEÅ KOMMUN

Totalt kan man säga att resultatet för Sollefteå kommun följde budget nära, med en total avvikelse på 0,3 % eller 43 000 kronor. De stora avvikelserna från budget är minskade intäkter på landsortstrafiken med 0,27 MSEK eller 20,6 % samt ökade kostnader för tätortstrafiken på 0,27 MSEK eller 8,8 %. Mellan juni-augusti 2012 erbjöd kommunen sina medborgare gratis bussresor inom kommunen. Detta har troligen samband med de minskade intäkterna på landsorten. Kostnaderna för landsortstrafik har också ökat något, med 0,1 MSEK eller 0,8 %.

Skolintäkter på landsort och tätort har ökat i Sollefteå, med 23,4 % på landsorten (eller 0,7 MSEK) och 56,7 % (eller 0,1 MSEK) i tätorten. Som tidigare nämnt är det svårt att prognostisera och budgetera för skolintäkter.

Total kostnadstäckning för Sollefteå kommuns trafik är 34,2 % inklusivt skoltrafik, och 9,7 % exklusivt den trafiken. Landsortstrafiken med skoltrafiken inräknad har en täckning på 36,7 %, och utan skoltrafik täcks 8,7 % av kostnaderna av trafikintäkter. I tätorten med skolintäkter är täckningen 24,2 %, och utan dessa intäkter 13,9 %.

ÖRNSKÖLD SVIK KOMMUN

Den totala budgetavvikelsen för Örnsköldsvik kommun var ett överskott på 0,4 MSEK eller 0,9 %. Den största avvikelsen från budget var intäkter från skolresor på landsorten som ökade med nästan 1,1 MSEK eller 15,5 % mot budget. Även tätortens skolintäkter ökade, med ca 66 000 kronor eller 1,3 %.

Intäkter exklusivt skoltrafik minskade i både tät- och landsorten, med 0,6 MSEK eller 13,8 % i tätorten och 0,55 MSEK eller 8,3 % i landsorten. Redan 2011 noterades i dåvarande Västernorrlands Länstrafik AB en förändring i resandemönstret i anslutning till tågtrafiken jämfört med E4-trafiken och linje 100. Det är minskat resande med buss till tåget än det var med buss till linje 100, orsaken till detta är ännu okänd.

I juni 2012 avslutades trafiken till Örnsköldsviks flygplats, då budget var lagd utifrån fortsatt trafik året ut minskade kostnaden för flygplatstrafiken med 0,7 MSEK eller 53,9 % från budget. Detta har dock inte haft påverkan på intäkter för trafiken i Örnsköldsvik och kan inte användas som förklaring för någon andel av de minskade intäkterna i tät- eller landsortstrafiken.

Kostnaderna för tätortstrafiken ökade med 0,26 MSEK eller 1 % jämfört med budget, motsvarande i landsortstrafiken minskade kostnaderna med 0,4 MSEK eller 1,2 % mot budget. En förändring under året som påverkat kostnaderna var införandet av söndagstrafiken i Örnsköldsviks tätort.

Den totala kostnadstäckningsgraden i Örnsköldsvik kommun är 39,9 % inklusivt skoltrafik och 18,1 % exklusivt den. Landsortstrafiken täcks till 37,8 % av intäkter, eller 14,2 % om skolintäkterna inte är medräknade. Tätorten har en kostnadstäckning på 42,5 % inklusivt skolresor och 23,2 % utan dessa.



ekonomisk information

Här presenteras resultaträkning och balansräkning för kommunalförbundet och koncernen. Jämförelsesiffror presenteras för Västernorrlands Länstrafik AB, samt koncernen som den såg ut 2011. Kassaflödesanalysen kunde inte göras för året då det är verksamhetens första år.

Ekonomisk information

RESULTATRÄKNING (KKR)

	Not	RKTM 2012	VLTAB 2011	Koncern 2012	Koncern 2011
INTÄKTER					
Nettoomsättning	1	125 045,9	135 074,9	144 788,7	157 078,5
Jämförelsestörande intäkter	12	635,4		635,4	
Övriga rörelseintäkter	2	5 920,4	12 297,4	25 396,9	13 237,7
Intäkter		131 601,7	147 372,3	170 821,0	170 316,2
KOSTNADER					
Trafikkostnader	3,4	-460 948,6	-432 473,6	-501 236,6	-451 654,5
Övriga externa kostnader	5	-21 853,5	-19 580,7	-16 819,7	-17 101,0
Personalkostnader		-26 184,6	-23 500,8	-30 247,3	-30 082,4
Jämförelsestörande kostnader	11	-6 541,3	-	-6 541,3	-
Kostnader		-515 528,0	-475 555,1	-554 844,90	-498 837,9
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	5	-4 587,4	-444,2	-4 697,2	-512,9
NETTOKOSTNADER		-388 513,7	-328 627,0	-388 721,1	-329 034,6
FINANSIELLA INVESTERINGAR					
Finansiella intäkter		937,2	1 925,0	1 194,5	2 052,3
Finansiella kostnader		-90,6	-92,6	-99,1	-114,9
Finansnetto		846,6	1 832,4	1 095,4	1 937,4
Resultat före medlemstillskott		-387 667,1	-326 794,6	-387 625,7	-327 097,2
Skatt på årets resultat		-	-	-11,2	-13,4
Latent skatt		-	-	-	89,0
Minoritetsintresse		-	-	-	129,9
Medlemstillskott	12	387 667,1	326 794,6	387 667,1	326 794,6
RESULTAT		0,0	0,0	30,2	-97,1

Observera!

Koncernredovisningen 2011 innefattade inte Norrtåg AB, samt 100 % av Bussgods AB.

Kommunalförbundets jämförelsesiffror för 2011 är från Västernorrlands länstrafik AB.

Ekonomisk information

BALANSRÄKNING (KKR)

TILLGÅNGAR	Not	RKTM 2012	VLTAB 2011	Koncern 2012	Koncern 2011
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR	5				
Materiella anläggningstillgångar					
Inventarier, verktyg och installationer	5	17 570,8	521,5	18 062,4	958,0
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar		0,0	11 553,2	0,0	11 553,2
Summa materiella anläggningstillgångar		17 570,8	12 074,7	18 062,4	12 511,2
FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR	6				
Aktier i dotterbolag och intressebolag		18 744,4	3 744,4		
Andra långfristiga värdepappersinnehav		1,5	131,5	132,2	633,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		18 745,9	3 875,9	132,2	633,0
Summa anläggningstillgångar		36 316,7	15 950,6	18 194,6	13 144,2
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR					
Varulager	7				
Biljettämnen		0,0	228,8	0,0	228,8
Summa biljettämnen		0,0	228,8	0,0	228,8
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		20 095,8	11 159,6	32 660,2	12 914,9
Skattefordringar				247,3	402,5
Övriga fordringar		20 633,7	6 572,4	22 840,5	7 461,4
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	8	7 072,8	15 359,6	8 191,4	16 217,1
Summa kortfristiga fordringar		47 802,3	33 091,6	63 939,4	36 995,9
Kortfristiga placeringar	9	-	-	907,4	1 902,0
Kassa och Bank		71 976,6	54 697,0	89 320,7	58 207,7
Summa omsättningstillgångar		119 778,9	88 017,4	154 167,5	97 334,4
SUMMA TILLGÅNGAR		156 095,6	103 968,0	172 362,1	110 478,6

Observera!

Koncernredovisningen 2011 innefattade inte Norrtåg AB, samt 100 % av Bussgods AB.

Kommunalförbundets jämförelsesiffror för 2011 är från Västernorrlands länstrafik AB.

Ekonomisk information

EGET KAPITAL OCH SKULDER

	Not	RKTM 2012	VLTAB 2011	Koncern 2012	Koncern 2011
EGET KAPITAL					
Bundet eget kapital					
Aktiekapital (15 000 aktier)		0,0	15 000,0	0,0	15 000,0
Bundna reserver		-	-	0,0	253,9
Reservfond		-	-	25,2	28,3
Balanserat resultat		0,0	0,0	1 948,5	1 788,6
Årets resultat		0,0	0,0	30,2	-97,1
Summa eget kapital		-	15 000,0	2 003,9	16 973,7
Skuld till minoritetsintresse					2 109,2
Avsättningar					
Latent skatt				77,8	194,7
KORTFRISTIGA SKULDER					
Leverantörsskulder		64 769,7	40 088,5	74 009,2	41 312,5
Skuld hos koncernföretag		20 119,9	1 834,8	-	-
Övriga kortfristiga skulder*		46 190,5	16 174,5	50 758,5	18 112,2
Upplypna kostnader och förutbet. intäkter	10	25 015,5	30 870,2	45 512,7	31 776,3
Summa kortfristiga skulder		156 095,6	88 968,0	170 280,4	91 201,0
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		156 095,6	103 968,0	172 362,1	110 478,6
FÖRETAGSINTECKNINGAR				500,0	-
ANSVARSFÖRBINDELSER				-	-

*Skulden till medlemmarna för aktiekapitalet i VLTAB har bedömts som kortfristig skuld.

Observera!

Koncernredovisningen 2011 innefattade inte Norrtåg AB, samt 100 % av Bussgods AB.

Kommunalförbundets jämförelsesiffror för 2011 är från Västernorrlands länstrafik AB.

BOKSLUTSKOMMENTARER OCH NOTANTECKNINGAR (KKR)

REDOVISNINGSPRINCIPER

Tillämpade redovisnings- och värderingsprinciper överensstämmer med kommunalredovisningslagen och Rådet för kommunal redovisning, med undantag av RKR 10.2. Föregående år har redovisningen skett enligt Bokföringsnämndens allmänna råd, med undantag av BNFAR 2008:1.

Jämförelsesiffror 2011 avser Västernorrlands Läns Trafik AB.

Koncernredovisningen 2011 innefattade 100 % av Bussgods AB, där koncernredovisningen för 2012 innefattar 47,1 % av Bussgods AB. Norrtåg AB är upptaget i 2012 års redovisning, men inte i 2011 års. Kassaflödesanalys presenteras ej för kommunalförbundet eller koncernen då det är verksamhetens första år.

Fordringar

Fordringar upptas till det belopp, som efter individuell bedömning beräknas bli betalt.

Anläggningstillgångar

Från VLTAB har RKTМ övertagit tillgångarnas anskaffningsvärde och restvärde. Immateriella anläggningstillgångar avskrivs på fem år. Materiella anläggningstillgångar avskrivs systematiskt över den bedömda ekonomiska livslängden. Inventarier vars värde <0,5 basbelopp direktavskrivs. Härvid tillämpas följande avskrivningstider:

	Antal år
Ombyggnad i hyrda lokaler	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

Koncernredovisning

Omfattning

Koncernredovisningen omfattar kommunalförbundet, dotterföretag i vilket kommunalförbundet direkt eller indirekt äger aktier motsvarande mer än 20 % av rösterna samt intresseföretag i vilket moderföretaget äger aktier motsvarande minst 20 % men mindre än 50 % av rösterna.

Redovisningsmetod

Koncernredovisningen har upprättats enligt förvärvsmetoden. Det innebär att förvärvade dotterbolags tillgångar och skulder upptagits till det marknadsvärde, som legat till grund för fastställande av köpeskillingen på aktierna. Skillnaden mellan köpeskillingen och de förvärvade bolagets egna kapital redovisas som goodwill. Koncernens egna kapital omfattar kommunalförbundets egna kapital och den del av dotterbolagets egna kapital som tillkommit efter det att dessa bolag förvärvats.

Leasing

Alla leasingavtal redovisas som nyttjanderättsavtal och leasingavgiften fördelas linjärt över leasingperioden.

Ekonomisk information

NOTER

● NOT 1

Nettoomsättning	RKTM 2012	VLTAB 2011	Koncern 2012	Koncern 2011
Intäkter personbefordran	125 045,9	135 074,9	144 788,7	131 626,3
Övriga rörelseintäkter	5 920,4	12 297,4	26 032,3	25 452,2
Summa intäkter	130 966,3	147 372,3	170 821,0	157 078,5

Andelen av årets totala försäljning som skett till andra företag i koncernen

3,38%

● NOT 2

Övriga rörelseintäkter	RKTM 2012	VLTAB 2011	Koncern 2012	Koncern 2011
Intäkter Trafikverket/Rikstrafiken	5 401,2	8 987,6	5 401,2	8 987,6
Övriga poster	519,2	3 309,8	20 631,1	3 309,8
	5 920,4	12 297,4	26 032,3	12 297,4

● NOT 3

Ersättning till revisor	RKTM 2012	RKTM 2011	Koncern 2012	Koncern 2011
Revision	-	-	-	-
Ernst & Young	-	30,7	-	30,7
KPMG	86,0	20,0	115,6	54,0
Andra uppdrag än revisionsuppdraget	41,8	-	47,8	-
Förtroendevald revisor	51,6	23,4	51,6	23,4
Summa	179,4	74,1	215,0	108,1

● NOT 4

Leasingavgifter	RKTM 2012	VLTAB 2011	Koncern 2012	Koncern 2011
	289,2	207,4	344,6	342,9

● NOT 5

Inventarier, verktyg och installationer	RKTM 2012	RKTM 2011	Koncern 2012	Koncern 2011
Ingående anskaffningsvärden	10 800,6	10 696,3	11 693,4	12 163,5
Inköp	21 636,7	132,8	22 007,4	505,4
Försäljningar och utrangeringar		-28,5		-28,5
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	32 437,3	10 800,6	33 700,8	12 640,4
Ingående avskrivningar	-10 279,1	-9 852,0	-10 941,1	-11 186,6
Försäljningar och utrangeringar		17,1		17,1
Avskrivningar	-4 587,4	-444,2	-4 697,4	-512,9
Utgående ackumulerade avskrivningar	-14 866,5	-10 279,1	-15 638,5	-11 682,4
Utgående restvärde enligt plan	17 570,8	521,5	18 062,3	958,0
Pågående projekt avseende materiella anläggningstillgångar				
Inköp	0,0	11 553,2	0,0	11 553,2
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	0,0	11 553,2	0,0	11 553,2
Utgående restvärde enligt plan	0,0	11 553,2	0,0	11 553,2

Observera!
Koncernredovisningen 2011 innefattade inte Norrtåg AB, samt 100 % av Bussgods AB. Kommunalförbundets jämförelsesiffror för 2011 är från Västernorrlands länstrafik AB.

Ekonomisk information

● NOT 6

Finansiella anläggningstillgångar

Andra långfristiga värdepappersinnehav

Koncernen	Antal/ Andelar	Kvot- värde	2012-12-31	2011-12-31
			Bokfört värde	
Norrtåg AB	500	1 000:-	0,0	500,0
Transitio AB	1 000	100:-	100,0	100,0
Bussgods Sverige ekon.för.	2	1 500:-	2,2	3,0
Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000:-	30,0	30,0
Summa bokfört värde			132,2	633,0

	2012-12-31	2011-12-31
KOMMUNALFÖRBUNDET/VLTAB		
Ingående anskaffningsvärde		133,0
Utgående bokfört värde		131,5

	Antal/ Andelar	Kvot- värde	Bokfört värde	
Transitio AB	1000	100:-		100,0
Bussgods Sverige ekon.för.	1	1 500:-	1,5	1,5
Samtrafiken i Sverige AB*	30	1 000:-		30,0
Summa bokfört värde			1,5	131,5

Aktier i koncernbolag	2012-12-31	2011-12-31
KOMMUNFÖRBUNDET/VLTAB		
Ingående anskaffningsvärde	3 745,9	3 744,4
Övertagande VLTAB aktiekapital	15 000,0	-
Utgående bokfört värde	18 745,9	3 744,4

	Antal/ Andelar	Kvot- värde	Bokfört värde	Eget kapital
KONCERNBOLAG				
Norrtåg AB	500	1 000:-	500,0	500,0
Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1000:-	15 000,0	
Bussgods i Västernorrland AB	1 413	100:-	144,4	144,4
SamTrans Västernorrland AB	2 000	1 000:-	3 100,0	3 100,0
Summa bokfört värde			18 744,4	3 744,4

Observera!

Koncernredovisningen 2011 innefattade inte Norrtåg AB, samt 100 % av Bussgods AB.

Kommunalförbundets jämförelsesiffror för 2011 är från Västernorrlands länstrafik AB.

* Ej överförda från VLTAB till RKTm.

Ekonomisk information

● NOT 7

Lager	RKTM 2012	VLTAB 2011	Koncern 2012	Koncern 2011
Lagret som består av biljettämnen har värderats till det lägsta av anskaffningsvärdet och återanskaffningsvärdet.	0,0	228,8	-	228,8

● NOT 8

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	RKTM 2012	VLTAB 2011	Koncern 2012	Koncern 2011
KONCERNEN				
Sent fakturerade intäkter	5 237,1	7 979,1	5 238,0	7 979,1
Förutbetald driftskostnad Norrtåg	0,0	4 750,0	582,7	4 750,0
Förutbetalda hyror	245,7	974,3	428,1	1 367,6
Upplupna hyresintäkter	-	-	143,4	283,4
Förutbetalda försäkringar	-	-	31,3	57,8
Övriga poster	1 590,0	1 656,2	1 767,9	1 779,2
	7 072,8	15 359,6	8 191,4	16 217,1

● NOT 9

Kortfristiga placeringar	2012	2011
KONCERNEN		
Noterade aktier och andelar, omsättningstillgångar	907,4	1 902,0
	907,4	1 902,0

● NOT 10

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	RKTM 2012	VLTAB 2011	Koncern 2012	Koncern 2011
Upplupna löner	932,4	196,6	979,2	327,2
Upplupna semesterlöner	816,5	720,8	1 082,9	1 339,2
Upplupna sociala avgifter	637,6	765,5	732,4	1 112,2
Bonus till kunder	-	-	60,9	188,4
Upplupna trafik kostnader	20 296,8	25 005,7	40 061,4	25 005,7
Övriga poster	2 332,2	4 181,5	2 595,9	3 803,6
Summa	25 015,5	30 870,1	45 512,7	31 776,3

Observera! Koncernredovisningen 2011 innefattade inte Norrtåg AB, samt 100 % av Bussgods AB. Kommunalförbundets jämförelsesiffror för 2011 är från Västernorrlands länstrafik AB.

Ekonomisk information

● Not 11

Jämförelsestörande kostnader RKTМ*

Omställningskostnad myndighet	4 541,3
Nya webbar	1 000,0
Skadestånd	1 000,0
Totalt	6 541,3

● Not 12

Jämförelsestörande intäkter*

Återbetalning AFA premie	635,4
--------------------------	-------

● Not 13

Medlemstillskott	RKTМ 2012	VLТAB 2011	Koncernen 2012	Koncernen 2011
Västernorrlands Läns Landsting	160 546,2	128 061,0	160 546,2	128 061,0
Kramfors Kommun	18 859,2	16 323,3	18 859,2	16 323,3
Sollefteå Kommun	16 181,3	14 163,1	16 181,3	14 163,1
Örnsköldsvik Kommun	47 825,8	43 853,9	47 825,8	43 853,9
Härnösand Kommun	17 495,0	14 406,3	17 495,0	14 406,3
Timrå Kommun	13 404,0	12 205,2	13 404,0	12 205,2
Sundsvall Kommun	104 329,5	89 205,7	104 329,5	89 205,7
Ånge Kommun	9 026,2	8 576,1	9 026,2	8 576,1
Totalt	387 667,1	326 794,6	387 667,1	326 794,6

* Finns inte redovisat jämförelsestörande kostnader för 2011

revisionsberättelse

REVISIONSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2012

Vi, av landstingsfullmäktige utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits av direktionen i Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (org nr 222000-2923).

Direktionen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de föreskrifter som gäller verksamheten. Den ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll.

Revisorernas ansvar är att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper samt att pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag, mål och föreskrifter som gäller för verksamheten. Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god revisionsred i kommunal verksamhet och förbundsordning med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning.

I vår granskning har vi uppmärksammat att direktionen behöver tydliggöra och utveckla planeringen av verksamheten. Vi har noterat att någon egentlig budgetprocess inte har ägt rum samt att gällande förbundsordning i vissa avseenden inte är förenlig med de krav som framgår av kommunallagen.

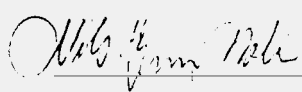
Vidare vill vi framhålla att det inte är möjligt att bedöma utfallet av 2012 års verksamhet eftersom direktionen inte har beslutat om vare sig verksamhetsmål eller finansiella mål.

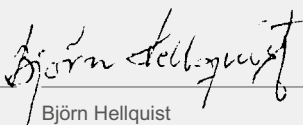
Vår samlade bedömning är;

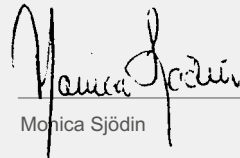
- att direktionen i Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, med undantag för ovan gjorda noteringar, har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt
- att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande
- att direktionens interna kontroll i allt väsentligt har varit tillräcklig.

Vi tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda medlemmarna i densamma.

Härnösand den 23 maj 2013


Nils-Gunnar Molin


Björn Hellquist


Monica Sjödin

BILAGOR

Förbundsdirektionens ansvarsutövande år 2012
Granskning av bokslut och årsredovisning per 2012-12-31



DIN TUR