

Datum

2017-10-29

Diariernr

17/00482

Pernilla Löfstrand
073-275 19 39

Tertialrapport 2 2017

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 augusti 2017

Innehåll

Myndighetschefen har ordet	3
Vårt uppdrag	4
Beslutat i förbundsdirektionen.....	5
Årets åtta första månader	8
Förvaltningsberättelse.....	10
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	10
Vision och mål.....	15
God ekonomisk hushållning	16
Måluppfyllelse	17
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	30
Ekonomisk analys.....	32
Resultat per augusti.....	32
Prognos 2017	39
Sammanställd redovisning.....	46
Medarbetare	47
Ekonomiska rapporter.....	48
Redovisningsprinciper	52
Ekonomisk ordlista	53

Myndighetschefen har ordet

Årets första åtta månader har präglats av medlemsdialoger om trafik, budget och de styrande dokumenten.

Kommunförbundet har tagit fram ett Trafikboks slut där vi analyserar kollektivtrafiken i Västernorrland. Trafikbokslutet är ett värdefullt instrument för fortsatt planering och optimering av de produktionskilometrar som vi upphandlar. Trafikbokslutet är tillgängligt för såväl medlemmar som externa parter.

Budgetprocessen för 2018 fortsatte under våren med budgetdialoger. Tillsammans med medlemmarnas politiker och tjänstemän går vi igenom åtgärder för kommande år och de årliga uppräkningsarna av trafikavtal, personalkostnader och intäkter.

Den av medlemmarna initierade översynen av förbundsordning och andra styrande dokument har fått en förlängd tidplan till november samt kompletterats med ett uppdrag att se över organisationen av myndigheten. Syftet är att förbättra planeringsprocessen, förändra finansieringsmodellen och att stärka medlemmarnas inflytande. Arbetet förväntas leda till att en ny förbundsordning och nytt samverkansavtal.

Arbetet med att realisera direktionens inriktningsbeslut om en gemensam bussgodsorganisation i norr fortskrider. Kommunalförbundet äger nu alla aktier i Bussgods Västernorrland och vi arbetar vidare med att få medlemmarnas godkännande av de beslut som måste tas för att det gemensamma bolaget ska kunna bildas. I Region Jämtland Härjedalen finns ett förslag om att avveckla Bussgods och därmed inte vara en del av det regionala samarbetet. Om det slutgiltiga beslutet blir så som förslaget så finns en tydlig politisk intention att bilda en gemensam organisation för Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland. Tanken med ett gemensamt bolag är att stärka Bussgods för framtiden och säkra godsleveranser i hela länet.

Resandet i Västernorrland fortsätter att öka, för perioden är ökningen 10 procent jämfört med 2016. Den största ökningen ser vi i tätorterna Örnsköldsvik, Härnösand och Sundsvall. Trots en resandeökning kommer vi inte att uppnå målet om resande, då detta mål syftar till en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken.

Prognos för målen om miljö, tillgänglighet och varumärke är att de kommer att nås under 2017. Målet om kundnöjdhet kommer inte att uppnås. Budgetföljsamheten är god med en avvikelse som går mot noll för helåret. Kommunalförbundets nettokostnader prognostiseras till 499,9 mnkr. Budgeterade nettokostnader uppgår till 499,5 mnkr. Det innebär en budgetavvikelse om 0,4 mnkr motsvarande 0,1 procent. Vid en jämförelse mellan indikatorernas målvärde och utfall blir vår sammantagna bedömning att målet om en resurseffektiv kollektivtrafik inte kommer att nås under året. Att vi inte kommer att nå mål om resurseffektiv kollektivtrafik och resandemålet är främsta orsakerna till att vi gör bedömningen att god ekonomisk hushållning inte kommer att uppnås för 2017.

Under hösten är Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030 ute på remiss hos kommunalförbundets medlemmar och andra intressenter. Ett nytt trafikförsörjningsprogram innebär att kollektivtrafiken i Västernorrland får nya stimulerande utmaningar och nya förutsättningar.

Camilla Fahlander
Myndighetschef

Vårt uppdrag

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bildades av länets sju kommuner och Landstinget Västernorrland 2012 med ansvar för den regionala kollektivtrafiken enligt Lag om Kollektivtrafik SFS 2010:1065 och EU kollektivtrafikförordning (EG) 1370/2007. Kommunalförbundet fastställer i ett regionalt trafikförsörjningsprogram mål samt beslutar om budget för kollektivtrafiken¹ i Västernorrlands län. Kommunalförbundet beslutar om allmän trafikplikt inom länet.

Kommunalförbundet ansvarar även för att:

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

Kommunalförbundet leds av en förbundsledning som består av 22 ledamöter vilka utses av respektive medlems fullmäktige. Ledamöterna representerar kommunalförbundet när de sammanträder.

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser, varefter förbundsledningen beslutar om budget utifrån fastställt behov.

Den av kommunalförbundet upphandlade samhällsfinansierade busstrafiken och särskilda persontrafiken i Västernorrland körs under varumärket Din Tur.

Kommunalförbundet är delägare av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken.

¹ Med regional kollektivtrafik avses kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller sträcker sig över flera län. Detta med avseende på att trafikbudgeten huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Beslutat i förbundsdirektionen

Till och med andra tertialet 2017 har två (2) ordinarie direktionmöte hållits, den 18 mars och 14 juni. Förbundsdirektionen har bland annat beslutat:

Dir 01-17 Årsredovisning 2016

att fastställa Årsredovisning 2016,

att på sidan 29 stycke fyra ”då det skulle kräva stora investeringar som inte prioriteras av kommunalförbundets medlemmar” stryks.

6. Trafikboks slut 2016

att anse informationen delgiven.

Dir 02-17 Långtidsplan 2018-2020

att *Långtidsplan 2018 – 2020* återremitteras,

att medlemmarnas synpunkter ska antingen inarbetas eller bemötas i förslaget,

att det framgår hur nya kostnader fördelas utifrån den kostnadsfördelningsmodell som finns.

Dir 03-17 Extrainsatt förbundsdirektionssammanträde i september

att ett extrainsatt förbundsdirektionssammanträde kommer att hållas 22 september 2017 för fastställande av budget 2018.

Dir 04-17 Ledamöter ägarråd Norrtåg AB

att utse Lars Olof Olsson (S) och Folke Nyström (MP) som ledamöter i Norrtåg ABs ägarråd enligt § 11 i konsortialavtalet.

Dir 11-17 Åtgärder införibildandet av gemensamt Bussgods Norr

att medlemmarna i kommunalförbundet genom sina representanter i förbundsdirektionen godkänner förvärvet av 52,9 procent av aktieinnehavet i Bussgods Västernorrland AB till ett värde av 1 745 463 kronor,

att förvärvet regleras genom ett koncernbidrag från Bussgods Västernorrland AB till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län,

att paragrafen direktjusteras,

att beslutet ska delges medlemmarna.

Dir 12-17 Extrainsatt bolagsstämma för Bussgods Västernorrland AB

att utse Lars Olof Olsson till stämмоombud,

att extra bolagsstämma skall hållas 2017-03-31,

att nominera Folke Nyström (MP), Malin Svanholm (S), Leif Nilsson (S), Birgitta Widerberg (C), Bror Wallström (L), Roger Boork (KD), Anna-Karin Sjölund (S), Christian Wasell (M) till ordinarie ledamöter till styrelsen för Bussgods Västernorrland AB,

att nominera Leif Lindholm (S), Sara Nylund (S), Jonny Lundin (C) och Kjell Grip (KD) till ersättare i styrelsen för Bussgods Västernorrland AB,

att nominera Folke Nyström till ordförande för Bussgods Västernorrland AB,

att ge stämмоombudet följande instruktion till styrelsen; utse ordförande och ny styrelse samt att den nya styrelsen ska verka i enlighet med förbundsdirektionens inriktningsbeslut Dir 28-16, samt

att paragrafen direktjusteras,

att beslutet ska delges medlemmarna.

Dir 14-17 Internkontroll 2016

att godkänna rapport av internkontroll 2016 avseende Fakturahantering, kontroll av attest,

att godkänna rapport av internkontroll 2016 avseende förbundsdirektionens protokoll, kontroll av beslut i varje ärende och delgivning av protokoll inom stipulerad tid.

Dir 16-17 Biljettsamverkan

att vid trafiks inträdande, bedriven av annan part än Din Tur och Norrtåg AB, ska myndighetschefen inleda dialog kring biljettsamverkan,

att uppdra åt myndighetschefen att se över avtal för biljettsamverkan med övriga trafikföretag eller kollektivtrafikmyndigheter som bedriver kollektivtrafik i Västernorrlands län,

att uppdra åt myndighetschefen att föra dialog med SJ och återkomma till direktionen med förslag.

Dir 20-17 Realtidssystemet – övertagande av avtal från Sundsvalls kommun

att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län övertar *Avtal angående leverans, installation och driftsättning av Realtidssystem Västernorrland (2011-12-09)* (Bilaga 1)

att kommunalförbundet övertar *Drift- och Supportavtal (2011-12-09)* (Bilaga 2),

att myndighetschefen bemyndigas att i samverkan med Sundsvalls kommun utforma och underteckna överlåtelseavtal enligt ovan,

att kostnadsfördelning av realtidssystemets utveckling, systemunderhåll och drift följer kommunalförbundets kostnadsfördelningsprincip enligt kommunalförbundets samverkansavtal, 6 kapitlet (bilaga 5),

att realtidssystem är en trafik kostnad, vilket innebär att kostnaden fördelas på alla medlemmar efter produktionsunderlag.

Dir 22-17 Trafikförsörjningsprogram 2030

att godkänna remissutkast till Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030, samt

att remissutkastet skickas till organisationer enligt Bilaga 2 och att remissvar ska inkommit till kommunalförbundet senast 15 oktober 2017.

Dir 23-17 Långtidsplan 2018-2020

att *Långtidsplan 2018 – 2020* ska ligga till grund för budgetdialogen inför *Budget 2018*,

att föreslagna åtgärder i *Långtidsplan 2018 – 2020* realiseras under förutsättning att kommunalförbundets medlemmar tillskjuter erforderliga medel.

att Långtidsplanen skall kompletteras med uppdrag att ta fram förslag till rabatterat kort för barn och unga i Sundsvall med möjligt införande våren 2018,

samt att inarbeta i Långtidsplanen Härnösands kommuns beslut om att införa kraftigt subventionerad kollektivtrafik.

Dir 24-17 Styrdokument, styrelse och stämooombud för gemensam bussgods-organisation i de fyra nordliga länen

att fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län köper 25 procent av aktierna för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring) av Länstrafiken i Västerbotten till en kostnad av 102 250 kr,

att fastställa att köpeskillingen på 102 250 kr för 25 procent av aktierna i Bussgods Västerbotten AB regleras genom försäljningsvärdet från Bussgods Västernorrland AB,

att fastställa att Bussgods i Västerbotten AB (under namnändring) förvärvar Bussgods i Västernorrland AB och Bussgods i Norrbotten AB,

att fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län tillskjuter ett aktieägartillskott till Bussgods i Västerbotten AB (under namnändring) om 1 000 000 kr,

att fastställa att aktieägartillskottet regleras genom försäljningsvärdet från Bussgods Västernorrland AB,

att fastställa att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län ingår ett borgensåtagande avseende checkräkningskredit på 2 500 000 kr för Bussgods i Västerbotten AB (under namnändring),

att ställa sig bakom bolagsordning för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring),

att ställa sig bakom ägardirektiv för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring),

att ställa sig bakom aktieägaravtal för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring),

att utse myndighetschef Camilla Fahlander och trafikchef Erik Hedlund till ledamöter i styrelsen för Bussgods Västerbotten AB (under namnändring),

att utse Lars Olof Olsson till stämooombud för stämman i Bussgods Västerbotten AB (under namnändring),

att ovanstående beslut gäller om erforderliga beslut tas i alla instanser, hos kommunalförbundets medlemmar samt i de nordliga länen.

Årets åtta första månader

Utformning av ett nytt Trafikförsörjningsprogram pågår. Remissversion har fastställts av förbundsdirektionen och skickats ut till remissinstanser; yttranden på remissen ska vara myndigheten tillhanda senast 15 oktober. Ärendet kommer upp för beslut på förbundsdirektionens sammanträde i december 2017.

Kommunalförbundet deltar med två tjänstemän i den tjänstemannagrupp som under den politiska styrgruppen ser över kommunalförbundets styrdokument. Vid tjänstemannagruppmeetingen den 16 april redovisade kommunalförbundet Årsredovisning 2016 som grund för beskrivning av gällande modell för fördelning av kostnader mellan kommunalförbundets medlemmar. Arbetsgruppens uppdrag har utökats till att omfatta organisationsform samt fått en förlängd tidplan till november med ambition att medlemmars fullmäktige ska kunna fatta beslut om nya dokument under våren 2018.

Arbetet med att realisera förbundsdirektionens inriktningsbeslut avseende en gemensam bussgodsgodsorganisation i norr fortskrider. Det är för närvarande osäkert hur Region Jämtland kommer att besluta, regionstyrelsen tar ställning senare i höst. Om Region Jämtland inte ställer sig bakom att bilda en gemensam bussgodsgodsorganisation, får frågan beredas om, med nya förutsättningar. Nuvarande inriktning är att Bussgodsgods Västerbotten kommer att utgöra grunden för bildandet av det gemensamma bolaget. Förbundsdirektionen beslutade i ärendet vid junisammanträdet.

Kommunalförbundet har övertagit realtidsavtalet från Sundsvalls kommun. Åtgärder för att öka kvalitén och tillgängligheten av realtidssystemet i hela länet pågår.

Förhandling pågår med Nobina AB avseende incitamentsättning för utförd trafik i Örnsköldsviks kommun, med anledning av ungdomskortets införande.

I februari genomfördes en medarbetarenkät med en god svarfrekvens på 81 procent. Resultatet visar att vi behöver vidta åtgärder inom indexområdena arbetsklimat, ledarskap, organisation samt visioner och mål. I juni genomfördes en personaldag för all personal på Södra berget i Sundsvall där arbetade vi tillsammans med att identifiera lämpliga åtgärder. Åtgärderna kommer att preciseras i en handlingsplan.

Beställningscentralen i Ånge har fått ett nytt namn, Din Tur Kundcenter, samt förstärkt organisation. I den nya organisationen förstärks driften med två gruppchefer som fokuserar på optimering och kvalitetsutveckling. Under sommaren inledde vi ett samarbete med Dalatrafik och samordnar nu deras särskilda persontrafik under kvällar och helger.

Resmönstret för samhällsbetalda transporter i Sollefteå kommun har förändrats. Det sker fler och längre resor jämfört med det uppskattade behovet vid trafikstart 2015. Det ökade resbehovet har lett till en tillgänglighetsbrist på SÄKO-fordon. Kommunalförbundet har förhandlat om delar av avtalet, med följd att fler stora multifordon i nu finns disponibla. Med anledning av det förändrade resmönstret har beslut fattats om att genomföra en ny konkurrensutsatt upphandling i trafikområde 60 och 61 i Sollefteå kommun, med trafikstart 2018. Sollefteå kommun har valt att upphandla färdtjänstresor själv medan landstinget har uppdragit till kommunförbundet att upphandla sjukresor.

Genomförda direktupphandlingar av särskild persontrafik, i Ånge 2015 och i Sollefteå 2016, har överprövats till Högsta Förvaltningsdomstolen. Domstolen dömde till kommunalförbundets fördel och lät avtalen bestå. I domskälen anges dock att det rör sig om otillåtna direktupphandlingar, varvid Konkurrensverket har en skyldighet att påföra en konkurrensskadeavgift. Avgiftens storlek är i dagsläget inte reglerad.

Utförare av samhällsbetalda transporter i Härnösands kommun har börjat köra på miljöbränsle med 50 procent av tankad volym.

Under våren har vi tillsammans med Region Gävleborg tagit fram ett avtal som reglerar Xtrafiks trafikering in i Västernorrland. Ersättningen kommer totalt att uppgå till ca 2 mnkr och är utformad som en trappa där vi år ett betalar 0,5 mnkr, år två 1,0 mnkr, år tre 1,5 mnkr och slutligen år fyra 2,0 mnkr.

Det gemensamma infrastruktur- och kollektivtrafikprojektet *Koll 2020* har fått 26 mnkr beviljade från Europeiska Regionala utvecklingsfonden. Kommunalförbundet har påbörjat rekryteringsprocessen av en projektledare samt en trafikanalytiker/statistiker.

Inom projektet Hållbara resor arbetar vi för att öka resandet med kollektivtrafik hos länets företag. Vi har genomfört en rad insatser för att förbättra kommunikationen och för att få företagen att testa kollektivtrafiken i Västernorrland.

Kommunalförbundet deltar aktivt i planeringsarbetet med nya Navet och Sundsvall Central.

I samband med beslut om Långtidsplan 2018-2020 fattade förbundsdirektionen beslut om att inarbeta Härnösands kommuns beslut om att införa kraftigt subventionerad kollektivtrafik samt utarbeta ett förslag till rabatterat kort för barn och unga i Sundsvall med möjligt införande våren 2018.

I juni hölls remisskonferens i Sollefteå för ett nytt trafikförsörjningsprogram för Västernorrland. Programmet och dess målsättningar presenterades för medlemmarnas tjänstemän och politiker. Remisstiden pågår fram till 15 oktober.

I samband med remisskonferensen presenterades också ett nytt arbetssätt för kommunförbundets långtidsplan. Från och med 2018 kommer vi att arbeta med behovsframställan där medlemmarna tydliggör sina behov och budgetförutsättningar för kollektivtrafik relaterat till målen i Regionala Trafikförsörjningsprogrammet 2030.

Förvaltningsberättelse

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Finansiering

Kostnaderna för kollektivtrafik är höga men enligt en rapport av Svensk Kollektivtrafik så bidrar kollektivtrafiken till samhällsnytta för betydligt mer än de 14 miljarder som investeras varje år. Nyttan ligger i att kollektivtrafik på ett kraftfullt sätt skapar bättre tillgänglighet för stora delar av befolkningen. Detta innebär positiva effekter för arbetsmarknaden med ökade möjligheter till kompetensförsörjning och rekrytering. Kollektivtrafiken är enligt rapporten även ett verktyg för att nå mål om grundläggande möjligheter för människor att mötas, handla och arbeta på jämlika villkor oavsett var man bor. Kollektivtrafik är ett kraftfullt verktyg för att bygga ett hållbart och välintegrerat samhälle med effektivt bostadsbyggande och attraktiva stadsmiljöer.

Regeringen föreslår en översyn av regelverket för kollektivtrafik. Direktivet pekar på vikten av att analysera kollektivtrafiklagens effekter på resenärerna, samhällets kollektivtrafikplanering och kostnaderna för kollektivtrafiken. Regeringen har tillsatt en utredning för att se över systemet för kostnadsutjämning för kommuner och landsting. Utredaren ska analysera om större samhällsförändringar, som påverkar kostnaderna för kommuner och landsting, i tillräckligt hög grad fångas upp i det nuvarande systemet. Kostnadsutjämningen består av tretton delmodeller, varav en avser kollektivtrafik. Uppdraget ska redovisas senast den 1 juni 2018.

Medlemmarnas finansieringsfråga av kommunalförbundets verksamhet är avgörande för möjligheten att realisera målen i trafikförsörjningsprogrammet. Landstinget Västernorrland aviserar ett kraftigt ackumulerat underskott för 2017, vilket är oroande för den fortsatta regionala utvecklingen.

I augusti 2016 startade Norrtåg AB ett tioårigt trafikavtal med en ny operatör. Avtalet är en tjänstekoncession där operatören står risken och äger intäkterna. Det har fördelen att den kostnadsmassa som finansieras av de regionala parterna blir relativt förutsägbar under avtalsperioden. Det pågår för närvarande en förhandling om stärkt fortsatt statlig finansiering och Norrtåg AB har fått positiva besked för innevarande år. Om den statliga finansieringen minskar måste kommunalförbundet och landstinget skjuta till ytterligare medel alternativt anpassa Norrtågs verksamhet. Ökad kostnad för tågtrafik riskerar att påverka möjligheten att finansiera den regionala busstrafiken.

Signalsystemet ERTMS med dess investeringar och uppdateringar kommer att kosta Norrtåg AB flera 100 miljoner innan det är infört i hela landet. Företrädare för den regionala tågtrafiken har till Trafikverket, Näringsdepartementet och Trafikutskottet framfört att de anser att Sverige precis om Danmark ska ta ett större statligt ansvar för utvecklingskostnaderna för systemet. För att underlägga införandet av ERTMS föreslås att Trafikverket ska utreda möjligheterna att medfinansiera nödvändig ombordutrustning som tillägg till befintliga EU-bidrag.

Västernorrland är ett av de län i Sverige som har störst skattesubvention för kollektivtrafik. Samtidigt pågår en utveckling mot ökade subventioner av biljettpriser. Sundsvall och Örnsköldsvik har kraftiga subventioner för pensionärer och unga. I Härnösand finns planer på att införa rabatterat eller helt avgiftsfritt resande. Det kommer sannolikt att leda till ökat resande men också till att skattesubventionsgraden och kostnaderna ökar för kollektivtrafiken.

Koll 2020 är ett projekt som syftar till att öka tillgängligheten och attraktiviteten i Västernorrlands kollektivtrafik. Åtgärderna omfattar kommunikation, ny teknik, förbättrad infrastruktur och nya sätt att bedriva kollektivtrafik. Projektet bedrivs under tre år och har beviljats 26 mnkr av Europeiska Regionala utvecklingsfonden.

För att realisera de målsättningar som finns i det kommande trafikförsörjningsprogrammet kommer kommunförbundet att utöver medlemsbidragen behöva söka extern finansiering.

Regionalisering

I ett tilläggsdirektiv till Indelningskommittén ska kommittén analysera för vilka myndigheter en geografisk samordning är relevant och komma med förslag på hur en samordnad regional indelning för dessa bör se ut. Kommittén förväntas komma med förslag om Trafikverkets regionala indelning. Dessutom kommer landstingens nuvarande samverkan inom olika verksamhetsområden bland annat kollektivtrafik. Uppdraget ska slutredovisas i februari 2018.

Regionombildningen i norra Sverige avbröts under 2016 men ambitionen om ökad samverkan i norr lever vidare. Det gör den bland annat genom Norrtåg AB som ger möjligheter till resenärsanpassad kollektivtrafik och skapar förutsättningar för en väl utvecklad regional kollektivtrafik.

Förbättrad samverkan bör också ske med angränsande län söderut för att underlätta för resenärerna och på sikt öka resandet. Kommunalförbundet bör vara mer aktivt i arbetet med att realisera ambitionerna för Sundsvallsregionen. Utvecklingen av arbetsmarknadsregionen mellan Sundsvall och norra Hälsingland kan bland annat stärkas genom biljettsamverkan och välutvecklade förbindelser. Under 2017 förväntas Västernorrland sluta ett avtal med Gävleborg om ersättning för Xtrafiks trafikering i länet. Denna typ av samverkan för tillväxt är långsiktigt förpliktigande och binder resurser enligt de överenskommelser som görs.

Infrastruktur

I infrastrukturpropositionen föreslår regeringen att den totala ekonomiska ramen ska höjas med 107,5 miljarder kronor för planperioden 2018-2029. Järnvägsunderhållet förstärks med 40 miljarder och ska ske tidigt under perioden. Vägunderhållet höjs med 11 miljarder och fördelas jämt under hela perioden. Regeringen belyser särskilt ökat fokus på åtgärder som underlättar för kollektivtrafik, gång och cykel som något som bör rymmas inom ramarna samt har behov av att stärkas upp. Investeringar på de höghastighetsbanor i södra Sverige som diskuterats kommer att ske i den takt investeringsutrymme finns.

I Trafikverkets förslag till nationellplan för transportsystemet 2018-2029 framgår att Norrbottniabanan mellan Umeå och Skellefteå planeras för byggstart i början av planperioden. Första etappen blir mellan Umeå och Dåva. De föreslagna investeringarna av dubbelspår på Ostkustbanan uppgår till drygt 6 miljarder med fokus på Sundsvall-Dingersjö och Gävle-Kringlan. Utöver nämnda satsningar planeras för en upprustning av Ådalsbanan i syfte att stärka godstransporterna. De investeringar som föreslås av Trafikverket är viktiga men tyvärr återstår många satsningar i Västernorrland för att vi tillfullo ska kunna utnyttja tågets möjligheter.

Utbyggnad av infrastruktur medför stora kostnader för samhället. Samtidigt leder infrastrukturinvesteringar till bättre tillgänglighet och ökade fastighetsvärden. I en proposition föreslår regeringen ändringar i plan- och bygglagen och i lagen om vissa kommunala befogenheter. Syftet är att göra det möjligt att återföra delar av den värdeökning för fastigheter som uppstår till följd av investeringar i transportinfrastruktur.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att se över hur järnvägsunderhållet ska organiseras och presentera åtgärder för att återigen förstärka underhållet. Trafikverket anser att det finns behov av en gemensam kompetensförsörjningsstrategi för branschen.

Trafikanalys ska kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättningar. Hindren ska kartläggas ur ett hela-resan perspektiv vilket innebär att gångmiljö, hållplatser, trafiksystem, fordon och service kommer att belysas. Vi är många huvudmän som delar på ansvaret och åtgärderna måste samverka på ett sätt som påverkar tillgänglighetens alla aspekter. Tillsammans med Trafikverket planerar vi för en fortsatt upprustning av bytespunkter och hållplatser.

Inom Projekt Mittstråket ryms satsningar på en snabbare järnväg mellan Sundsvall och Trondheim. Vilket kan leda till kortare restider och ökat resande på sträckan. Särskilt viktigt för Sundsvall är ett möjligt stationsläge i Vattjom/Matfors. En sådan satsning skulle kunna leda till ett ökat utbud och nya resmöjligheter.

Digitalisering

Kombinerad mobilitet är ett begrepp som används allt mer. Det bygger på en tanke om att mobilitet är en tjänst som kan köpas och inte kräver att man äger en egen bil. Människors resande kan innehålla en mängd olika transportslag så som kollektivtrafik, bilpool, cykelpool, hyrbil och taxi. Olika trender i samhället förväntas driva på utvecklingen av kombinerad mobilitet. Som exempel kan urbanisering, bostadsbrist, trängsel, miljöproblem, digitalisering och delningsekonomi nämnas. Genom Samtrafiken är kommunalförbundet delaktigt i denna utveckling. Swedish Mobility Program är det branschgemensamma projekt vars syfte är att förbereda svensk kollektivtrafik för framtiden inom detta område.

Digitalisering är en viktig påverkansfaktor för kollektivtrafiken som skapar nya möjligheter främst för biljetthantering och kommunikation. Vi planerar för att samtliga produkter ska finnas i Din Turs app, vilket leder till ett minskat behov av försäljningsställen samtidigt som tillgängligheten ökar. Vi kommer att installera optiska läsare på våra bussar för att möjliggöra denna utveckling. Vi planerar för att realtidsinformation finns i Din Turs app 2018.

Din Turs hemsida behöver utvecklas. Vi kommer att vidta de åtgärder som krävs för att hemsidan på ett bättre sätt ska svara upp mot allmänhetens och resenärernas förväntningar på lättillgänglig information om resandet och som enkelt stöd vid köp av produkter.

I samverkan mellan kollektivtrafikens huvudmän i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland sker en utveckling av teknik och produkter för att skapa goda möjligheter för pendlare över länsgränserna. Den tekniska plattformen för vår biljetthantering ska baseras på den nationella standard som Samtrafiken tagit fram.

Trafikutveckling

Trafikverkets prognos visar att behovet av persontransporter beräknas öka betydligt fram till 2029. Behovet kommer att vara störst i storstadsregionerna och bilen kommer fortsatt att dominera. Urbaniseringen innebär att storstäderna växer samtidigt som de mindre kommunerna långsiktigt tappas befolkning. Det leder till en obalans mellan storstadsregionerna och de mindre kommunerna. Obalansen beror främst på att storstäderna har en hög andel högutbildade och många arbetstillfällen, medan mindre kommuner upplever det motsatta. Trängseln i de större städerna ökar och bidrar till försämrade miljö.

Genom förbättrad analys och ett trafikbokslut arbetar vi ständigt med att effektivisera trafiken. En översyn av tätortstrafiken har gjorts i Örnsköldsvik för att snabba upp trafiken och på ett bättre sätt klara de planerade omloppen. Den avgiftsfria kollektivtrafiken för unga i Örnsköldsvik har inneburit att antalet kortare resor har ökat och att busstrafiken har fått svårare att hålla tidtabellerna. Ny tätortstrafik i Örnsköldsvik planeras till 2018. Nya bostadsområden och en kommun i stark utveckling kräver en översyn av kollektivtrafiken. Under perioden planeras en översyn av tätortstrafiken, bytespunkter och ett nytt resecentrum i Sundsvall.

Särskild persontrafik

I oktober beslutade regeringen att tillsätta en utredning för att analysera reglerna för särskilda persontransporter. Trafikanalys har i en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter pekat på att regelverket för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts är komplicerat med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. Utredningen ska därför analysera regelverket i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning och föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja hinder. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2017.

Antalet överprövningar av offentliga upphandlingar är betydligt högre i Sverige än i andra EU-länder. Upphandlingsmyndigheten har fått i uppdrag att kartlägga mål om överprövning av offentlig upphandling. Myndigheten ska analysera om leverantörer i vissa branscher är mer benägna att ansöka om överprövning och vad orsakerna kan vara. I Västernorrland har vi haft många överprövningar av upphandlingar inom särskild persontrafik vilket tar stora resurser i anspråk.

Kvaliteten inom färdtjänsten kommer att utredas. Enligt Myndigheten för delaktighet önskar många resenärer att de kunde resa oftare, få ett bättre bemötande och snabbare resor. Regeringen vill därför utreda kvaliteten. Kommunalförbundet använder sig av tjänsten ANBARO för att mäta den upplevda kvaliteten för länets färdtjänst som över åren varit mycket god.

Det pågår en omorganisation av länets vårdinrättningar som kommer att innebära förändrade resmönster och ett förändrat behov av regional arbetspendling. Sjukresekostnaderna kommer sannolikt att öka i och med en förändrad organisation, längre avstånd till specialiserad vård och en åldrande befolkning med ökat vårdbehov.

I Sollefteå har avtalen med nuvarande leverantör omförhandlats och sagts upp. Omförhandling krävdes då resorna blivit betydligt fler och längre vilket medförde att de upphandlade fordonen inte räckte till för behoven av sjukresor i och färdtjänst. En ny upphandling har inletts och tilldelningsbeslut förväntas under våren 2018. Sollefteå kommun har valt att upphandla färdtjänsten själv vilket kan innebära att vi får två avtal inom samma område utan möjlighet till samordning och därmed högre kostnader.

Din Tur kundcenter i Ånge utför idag tjänster åt övriga kollektivtrafikmyndigheter i de nordliga länen. Avtalen för de tjänsterna har omförhandlats och ger nu en högre ersättning. Timrå har beslutat att föra över sin färdtjänsthandläggning till Din Tur kundcenter. Dalatrafik har sedan sommaren 2017 överfört kvälls- och helgjour till Din Tur kundcenter. Vi förväntar oss goda effekter ur både ett medlems- och ett beställarperspektiv av genomförd omorganisation.

Vi ser med stöd av erfarenheter från andra delar av landet stora möjligheter till effektivisering och kostnadsbesparingar om fler av våra medlemmar ger oss i uppdrag att handlägga färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.

Miljö

Energimyndigheten har tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen tagit fram en strategisk plan för omställningen en fossilfri transportsektor. Planen ska bidra till att målet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet 2045. Strategin omfattar en rad förslag för kollektivtrafiken, reseavdraget bör avskaffas eller göras avståndsbaserat, stadsmiljöavtalen bör utvecklas samt att kollektivtrafiken bör göras mer attraktiv och effektiv.

I Västernorrland körs samtliga bussar på hydrerad vegetabilisk olja (HVO) ett fossilfritt drivmedel och vi fortsätter att arbeta för minskad energianvändning genom mindre och lättare fordon. Arbete kvarstår i den särskilda persontrafiken där vi ska bjuda in trafikföretagen för dialog om hur vi kan påbörja en omställning under nuvarande avtalsperiod.

En upprustning av järnvägsnätet skulle starkt bidra till att minska bilresandet i länet och därmed utsläppen.

Organisation

Kommunalförbundet har påbörjat en översyn av de hel- och delägda bolagen i koncernen. Förbundsdirektionen har fattat ett inriktningsbeslut om att bilda en gemensam bussgodsgodsorganisation i de fyra nordliga länen. I Region Jämtland Härjedalen pågår nu en diskussion om hur man ställer sig till samarbetet. Under 2018 förväntas arbetet med att bilda ett Bussgods i Norr vara klart. Om Region Jämtland Härjedalen väljer att ställa sig utanför finns tydliga politiska intentioner att bilda ett gemensamt bolag tillsammans med Västerbotten och Norrbotten. Ett gemensamt bussgodsgodsbolag förväntas leda till förbättrad kundnytta och ökad lönsamhet.

Under 2019 påbörjas arbetet med nästa upphandling av både den linjelagda kollektivtrafiken och den särskilda persontrafiken inför att avtalen löper ut i början av 2020-talet. Det är stora och komplexa upphandlingar som kommer att kräva resurser både externt och internt. Med anledning av den svaga konkurrensen inom buss- och taxibranschen kan kostnadsläget bli högt vid nästa upphandling. Därför är det viktigt att både vi och våra medlemmar verkar för att fler aktörer inom branschen etablerar sig

i Västernorrland. Vi behöver utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen regi bland annat för att kunna göra en rimlighetsbedömning av befarad kostnadsutveckling.

I den översyn av styrdokumenterna som våra medlemmar tagit initiativ till 2016 bör det regionala perspektivet på kollektivtrafiken beaktas och förstärkas. Det är centralt att översynen leder till tydliga direktiv om hur kostnader, ansvar och befogenheter ska fördelas.

Medlemmarnas förväntningar på förstärkt dialog och uppföljning samt införande av subventioner ökar det administrativa arbetet och medför behov att tillföra organisationen ytterligare resurser, samtidigt som ramen för personal- och förvaltningskostnader inte uppräknas för budgetåret 2018. För att arbetsmiljön inte ska påverkas negativt måste verksamheten ha tydliga prioriteringar.

Vision och mål

Kommunalförbundets vision är *Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet*. Visionen definieras i den regionala utvecklingsstrategin.

Kommunalförbundet har beslutat om tre övergripande mål som genomsyrar hela verksamheten. Målen syftar till en effektiv och hållbar transportpolitik, en fördubbling av kollektivtrafikens andel samt minskad miljöpåverkan och en ekonomiskt ansvarsfull verksamhet.

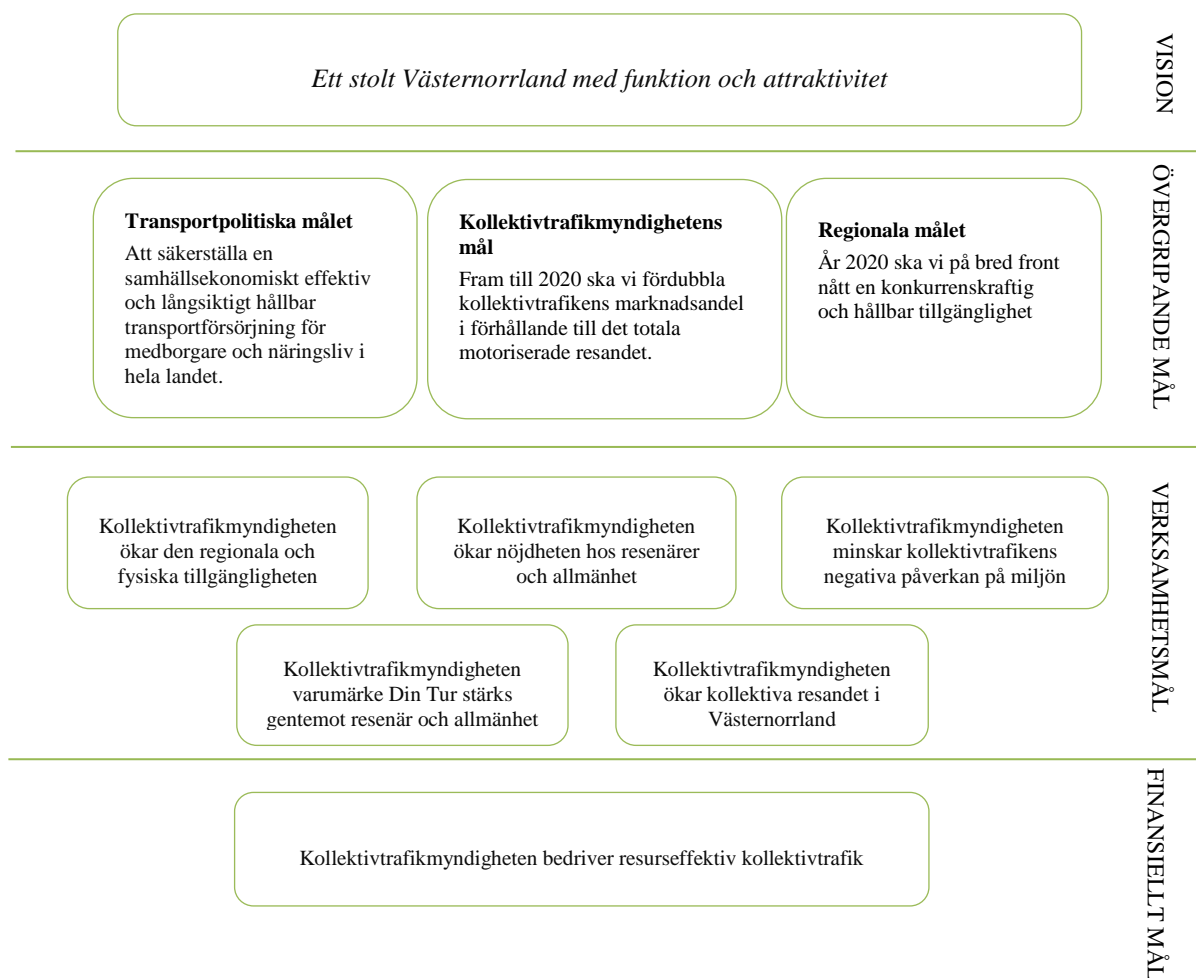


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, enligt Dir 56-15 (2015-12-18).

God ekonomisk hushållning

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv.

En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. För att uppnå detta har förbundsdirektionen beslutat om fem verksamhetsmål och ett finansiellt mål samt ett antal indikatorer med ett målvärde. Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi.

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2017* antogs av förbundsdirektionen.

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

Metod

Målen utvärderas utifrån graden av uppfyllande. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhets- och finansiella mål som sammanfattningsvis ger underlag för måluppfyllnad. Vi följer upp verksamhetsmålen utveckling i samband med tertialbokslut och årsbokslut samt prognostiserar även utfallet på helår vid tertialboksluten.

Måluppfyllelse

Sammantaget bedömer vi att tre av fem verksamhetsmål kommer att uppfyllas 2017. Mål om tillgänglighet, mål om miljöpåverkan och mål om varumärke. Mål om kundnöjdhet och mål om resande bedöms inte kunna nås.

Under 2017 förändrades frågeställningarna avseende kundnöjdhet i Kollektivtrafikbarometern, resultaten för våra indikatorer är därför inte jämförbara med tidigare år. Utfallet per augusti kräver ytterligare analys för att ligga till grund för åtgärder med syfte att öka kundnöjdheten.

Kommunalförbundets mål om resande grundar sig det så kallade fördubblingsmålet med den i Trafikförsörjningsprogrammet uttalade ambitionen om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i relation till det motoriserade resandet. En ambitionsnivå som inte kommer att realiseras fram till mååret 2020.

Vid en jämförelse mellan indikatorernas målvärde och utfall för målet om en resurseffektiv kollektivtrafik blir vår sammantagna bedömning att målet inte kommer att nås under 2017.

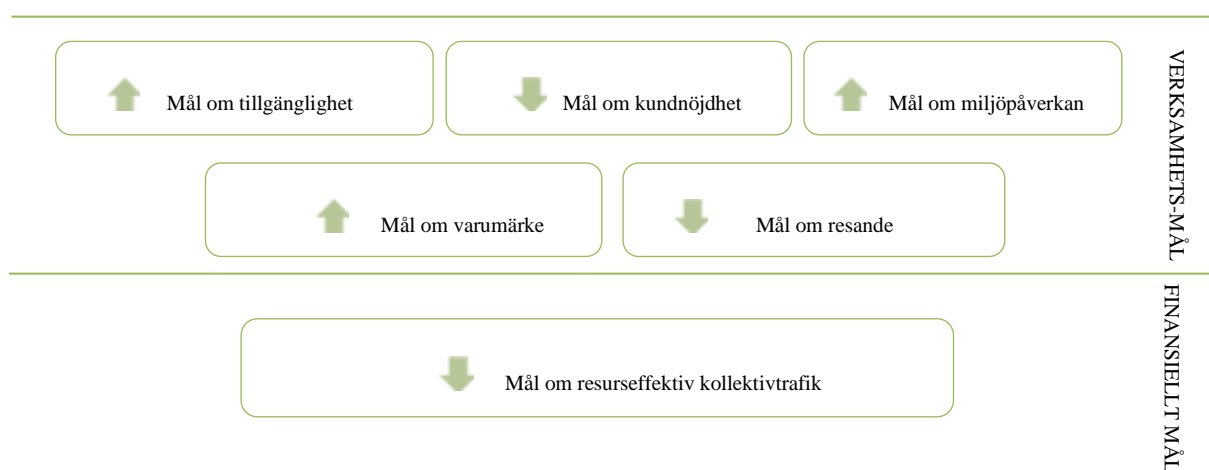


Bild 2: Måluppfyllelse för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Definition av måluppfyllnad:

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

Kollektivtrafikmyndigheten ökar den regionala och fysiska tillgängligheten

Prognos måluppfyllnad



Analys

Vi ser en ökad kundnöjdhet både för planerad och oplanerad information. Kopplingen till det satta målvärdet har förlorat i relevans då metoder för mätning av indikatorerna har förändrats i Kolbar för 2017. Prognosen bygger framför allt på de aktiviteter vi genomför och nyttjandegraden av våra digitala plattformar.

Åtgärder för att förbättra realtidsinformationen till resenärerna pågår. Nya ljudfiler för utrop är upphandlade och börjar införas successivt. Ny materiel anskaffas för att öka kvalitén i kopplingen till bussoperatörernas teknik på bussarna för ljud och bild. Ökad kvalitet vid slutet av året, som inte kommer att hinna slå igenom i Kolbar-mätningarna. Ökat antal resenärer som tar del av app och hemsida-information- och tjänster ökar tillgängligheten. Åtgärder för restidsförbättringar sker främst i samband med tidtabellskiftet i december.

Indikatorer	Utfall aug 2017	Utfall aug 2016	Utfall aug 2015	Utfall 2016	Mål 2017
Kundnöjdhet för planerad information (%) Resenärer	38 ²	34	28	34	50
Kundnöjdhet för oplanerad information (%) Resenärer	19 ³	18	17	21	25
App "Din Tur" antal sökningar	519 111	391 625	255 490	-	-
App "Din Tur" antal användare	24 371	21 420	19 714	-	-
Hemsida – antal besök	121 541	92 817	-	-	-
Åtgärder för restidsförbättringar (antal nya)	1	3	9	7	10
Åtgärder för tillgänglighetsförbättringar (antal nya)	5	14	8	21	15

Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017

Förbättra den sociala tillgängligheten genom förbättrad kollektivtrafik till länets asylboenden

Vi ska öka den sociala tillgängligheten genom att utreda möjligheterna för trafiklösningar när kortsiktiga behov uppstår med kort varsel. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

Projektansökan Koll 2020 beviljad 14 juni 2017. Behovet av tillfälliga trafiklösningar har minskat kraftigt på grund av minskat antal asylsökande. Andra behov av kortsiktiga trafikbehov för mässor och andra liknande aktiviteter är ej prioriterade.

Vi ska säkerställa att det finns god information om det kollektiva resandet i Västernorrland med Din Tur och Norrtåg på flera språk. Vi ska även informera om detta behov i dialog med kommersiella trafikföretag

Åtgärden är genomförd 2015, genom att vi har tagit fram en broschyr på olika språk. Broschyren finns tillgänglig på hemsidan. Ny version utarbetad 2017.

Vi ska med Migrationsverket avtala om att det finns produkter som är anpassade för asylsökandes behov.

Genom Svensk Kollektivtrafik har dialog förts med Migrationsverket som beslutat att inte upphandla särskilda kort för asylsökandes behov.

Vi ska säkerställa att det finns produkter som är pris- och funktionsmässigt anpassade för asylsökandes behov.

Genom Svensk Kollektivtrafik har dialog förts med Migrationsverket som beslutat att inte upphandla särskilda

² Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerns (KOLBAR) metod för mätning. Vilket gör att resultaten inte är jämförbara med tidigare år.

³ Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerns (KOLBAR) metod för mätning. Vilket gör att resultaten inte är jämförbara med tidigare år.

kort för asylsökandes behov.

Ett fungerande realtidssystem ökar informationen om kollektivtrafikens status för alla resandegrupper.

Realtidssystemet fungerar i större delar av länets kollektivtrafik. Realtidssystemet har inte full täckning geografiskt i landsbygdstrafiken. Åtgärder för att öka kvalitén och tillgängligheten av realtidssystemet i hela länet pågår.

Vi ska möta upp behovet av trafik som uppstår i och med asylboenden på landsbygden. Kostnaden bedömdes till 5,0 mnkr men har efter dialog med kommunerna justerats ner till 1,0 mnkr.

Antalet asylboenden minskar kraftigt under året. På grund av minskade behov har förstärkningstrafik och förändrad trafik inte genomförts enligt plan.

Underlätta utvecklingen av utökade arbetsmarknadsregioner genom förbättrad samverkan med trafikföretag utanför trafikavtal

I december 2016 utökar SJ sina avgångar utmed Botniabanan från tre till fyra dubbelturer. Vi har, utan framgång, fört en dialog med SJ om att detta kort ska få giltighet även i upphandlad busstrafik. Vi har för närvarande inget pendlarkort med giltighet på snabb- och regionaltågen.

Det finns även behov av biljettsamverkan med X-trafik för ökad tillgänglighet av kollektivtrafik mellan Region Västernorrland och Region Gävleborg.

Vi avser att arbeta fram ett samverkansavtal med främst SJ och X-trafik till 2017.

Under våren 2016 fick kommunalförbundet ett kostnadsneutralt förslag avseende periodkortsresenärer i Västernorrland. Vid ägarrådet för Norrtåg AB i april beslutades att för närvarande inte acceptera förslaget från SJ på grund av bedömd affärsrisk för Norrtågs operatör Tågkompaniet.

Dialog med Xtrafik har inletts under våren 2017 som reglerar trafikeringen in i Västernorrland och ett avtal håller på att upprättas där Xtrafik succesivt kommer att få ökad ersättning från oss. Ersättningen kommer totalt att uppgå till ca 2 mnkr och är utformad som en trappa där vi år ett betalar 0,5 mnkr, år två 1 mnkr, år tre 1,5 mnkr och slutligen år fyra 2 mnkr. Vi kommer också få ersättningar från Xtrafik för resor inom Sundsvalls tätort.

För att vi ska få till stånd biljettsamverkan krävs att vi utvecklar ett viseringssystem som möjliggör att det går att visera våra kort på trafik som inte har vårt biljettsmaskinsystem. För att kunna möjliggöra en biljettsamverkan krävs att systemet finns tillgängligt under början av 2017 och att det upphandlas under 2016.

En analys har gjorts för att utreda behov och möjligheter för digitalisering av produkter. Målsättningen är att tekniken ska börja anskaffas under hösten 2017. Anskaffning av optiska läsare anskaffning är planerad till 2018.

Vi ser ett behov av att ta fram en strukturbild för hur kollektivtrafiken kan utveckla arbetsmarknadsregionerna samt skapa bättre möjligheter för arbetspendling i hela länet och till angränsade län. Det är viktigt att se över utvecklingen av Ådalsbanan, Botniabanan, Ostkustbanan och Mittbanan. Denna strukturbild måste tas fram i dialog med kollektivtrafikmyndigheter och planupprättare i hela Norrland. Arbetet kommer att påbörjas under 2017. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

I kommunalförbundets åiterrapportering följer vi endast upp de åtgärder som skett i egen regi.

Under 2009 genomfördes en effektanalys, *Från räls till resande*. Effektanalysen presenterade beräknade effekter i samband med tågtrafik på Botniabanan. Det finns ett behov av att göra ytterligare en effektanalys som dels utvärderar *Från räls till resande*, men också blickar framåt. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

I kommunalförbundets åiterrapportering följer vi endast upp de åtgärder som skett i egen regi.

Bättre tillgänglighet kan uppnås genom bättre samverkan med kommersiella aktörer. En undersökning hur denna samverkan ska se ut finns behov av att utreda och ta fram modell för samverkan. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

I kommunalförbundets åiterrapportering följer vi endast upp de åtgärder som skett i egen regi.

Översyn av bytespunkter i länet

Genomföra en åtgärdsvalsstudie med syfte att skapa en gemensam prioritering av åtgärder avseende bytespunkter i Västernorrlands län. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

I kommunalförbundets återrapportering följer vi endast upp de åtgärder som skett i egen regi.

Översyn av ansvar för pendlarparkeringar. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

I kommunalförbundets återrapportering följer vi endast upp de åtgärder som skett i egen regi.

Kontinuerlig avstämning av vår verksamhet utifrån särskilda behov främst för personer med funktionsnedsättning

Vi ska genom politisk representation vid intresse delta i de kommunala handikappråden samt HälsosamY.

Vi har deltagit med tjänstemannarepresentation på tillgänglighetsrådet i Timrå kommun samt kommunala pensionärsrådet i Sundsvall. Inga ytterligare inbjudningar har inkommit under årets första åtta månader.

Vi ska aktivt delta på Svensk kollektivtrafiks konferenser om tillgänglighet.

Ej genomförd. Planeras för hösten 2017.

Bedriva regional tågtrafik genom Norrtåg AB för att öka arbetsmarknadsregionerna och minska restiden i och vid anslutning till länet

Från och med augusti 2016 tar Tågkompaniet över trafikavtalet och bedriver tågtrafik under varumärket Norrtåg. Från och med januari 2017 kommer kostnaderna för tågtrafiken att justeras något i jämförelse med budget 2016.

Genomförd

Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad

Destinationsskyltar i trafikområde Sundsvall ger utförligare information genom att tidigare tekniska problem lösts. (T)

Projekt för test av teknisk plattform för realtidspresentation för hela länets behov är genomfört.

Det fortsatta utvecklingsarbetet med realtid i länet bygger på de tekniska plattformar de båda upphandlade operatörerna har i sina bussar enligt kravnivån i upphandlingen av gällande avtal.

Riktad kommunikation till resenärer genom vår app "Din Tur" om restidsförändringar. Utvecklat metoden under årets åtta första månader för att med stöd av digitala system nå nyckelgrupper med riktad trafikinformation. (T)

Förbättrad trafik Matfors-Sundsvall linje 141. (R)

Genomfört kampanjen "Bussluffa i sommar" Ökade antalet resenärer i Sundsvallsområdet. (T)

Upphandlar nya digitala ljudfiler. (T)

Testar ny teknik för realtidspresentation (T)

Kollektivtrafikmyndighetens varumärke Din Tur stärks gentemot resenärer och allmänheten

Prognos måluppfyllnad



Analys

Kopplingen till det satta målvärdet har förlorat i relevans då Kolbar inte ger mätvärde för indikatorn 2017. Prognosen bygger framför allt på de marknadsföringsaktiviteter vi genomför.

Förbättrad struktur på marknadsplan, som även ger kvalitetsförbättringar på de lokala marknadsplanerna. Vi har nu regelbundna samverkansmöten inom området information vilket kommer att öka samstämmigheten i budskap och kampanjer. Planering för att Din Tur ska vara med på sociala medier vid slutet på året för att öka kommunikationsytan med allmänhet och resenärer.

Indikatorer	Utfall aug 2017	Utfall aug 2016	Utfall aug 2015	Utfall 2016	Mål 2017
Kunskap om vem som ansvarar för kollektivtrafiken (%)	- ⁴	49	46	52	52

Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017

Synliggöra varumärket Din Tur

Vi ska genom att arrangera Bussens dag och Trafikantveckan synliggöra varumärket Din Tur tillsammans med Trafikföretagen

Bussens dag är genomförd på fem platser i länet tillsammans med trafikbolag och kommunrepresentanter.

Vi ska marknadsföra trafikstarten av ny trafik utmed Höga kusten.

Genomförd.

Stärka och synliggöra varumärket genom koordinerad marknadsföring tillsammans med trafikbolagen.

Genomförs kontinuerligt genom de lokala marknadsföringsplanerna.

Förstärkt och förbättrad samt mer aktiv marknadsföring och information till resenärer och allmänhet.

Nya former har utvecklats för marknadsföringsinsatser genom riktad och kostnadseffektiva metoder. Exempelvis genom sms via vår app "Din Tur". Förberedelse gjord för att lansera Din Tur på sociala medier under tretal tre.

Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad

Under våren genomfördes en fem veckor lång digital kampanj med syftet att få fler att arbetspendla med Linje 90 Härnösand- Kramfors- Sollefteå. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden där linjen går. Från digitala annonsen gick det att klicka sig direkt till tidtabellen på dintur.se.

Under våren genomfördes en två veckor lång digital kampanj med budskapet att välja bussen till kvällsnöje och shopping. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden i och kring Sundsvall och Örnsköldsvik. Denna kampanj riktades mot sällan-resenärer med en uppmaning att välja bussen. Ett delsyfte var att få fler att upptäcka vår app "Din Tur" och genom att klicka på annonsen kom mottagarna till en informationssida på Din Turs webbplats www.dintur.se, där appen beskrevs.

Under våren genomfördes en veckas kampanj med geografiskt riktad annons i Västernorrland med 20 000 visningar per dag. Totalt 120 000 visningar med budskap att se saldo och ladda sitt reskort direkt i Din Tur webbshop. Kampanjen riktade sig främst till befintliga resenärer. Syftet var att få fler att upptäcka Din Turs webbshop och ladda sitt reskort innan man kliver ombord på bussen.

Genomfört pendlarkampanj i januari då Din Tur bjöd alla som morgonpendlade med linje 201 mellan Härnösand och Sundsvall på morgonfika.

⁴ Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerens (Kolbar) metod för mätning. Vilket gör att resultaten inte är jämförbara med tidigare år

Kollektivtrafikmyndigheten ökar nöjdheten över kollektivtrafiken hos resenärer och allmänheten

Prognos måluppfyllnad



Analys

Kopplingen till det satta målvärdet för lojalitet och lyhörddhet har förlorat i relevans då metoder för mätning av indikatorerna har förändrats i Kolbar för 2017.

Nöjdheten hos resenärerna ökar medan den minskar bland allmänheten. Införandet av resenärsvärder bedöms öka nöjdheten hos främst resenärerna. Flera av åtgärderna är under planering och får inte effekt under 2017.

Den sammanfattande nöjdheten är låg bland allmänheten, vilket är oroväckande och förutsätter en särskild analys för att se orsakerna bakom. Vi noterar att resenärerna är betydligt mer nöjda allmänheten. Vi önskar identifiera orsaker till den skillnaden så att de kan åtgärdas. Därför kommer vi att inleda en dialog med Svensk Kollektivtrafik med syftet att undersöka orsakerna bakom skillnaderna i nöjdhet mellan grupperna.

Indikatorer ⁵	Utfall aug 2017	Utfall aug 2016	Utfall aug 2015	Utfall 2016	Mål 2017
Sammanfattande nöjdhet (%) <i>Allmänheten</i>	33	42	36	43	55
Sammanfattande nöjdhet (%) <i>Resenärer</i>	61	60	33	63	71
Lojalitet (%) <i>Resenärer</i>	15 ⁶	75	67	73	79
Lyhörddhet (%) <i>Allmänheten</i>	61 ⁷	20	19	20	29

Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017

Utveckla system för att förbättra informationen och möjligheten till köp av biljetter

Vi planerar även att införa realtidssystem i mobilen för att öka tryggheten hos resenären.

Under framtagande.

Åstadkomma snabbare informationsvägar genom bättre samverkan mellan kommunens planerare, trafikföretagens planerare och kommunalförbundet

Upprätthålla arbetet med samverkansavtalen i dialog med medlemmarna och trafikföretagen. Genom dessa arbetsgrupper ska även långtidsplan arbetas fram.

Samverkansavtalen är under utarbetande. Formerna för utarbetande av långtidsplan är en fråga som beaktas i kommunalförbundets medlemmars översyn av kommunalförbundets styrdokument.

Öka tryggheten och attraktiviteten i kollektivtrafiken genom förbättrad information och reseservice

Vi ska införa resevärder som kommer att säkerställa intäkter och finnas tillgängliga för att skapa trygghet hos resenärerna. Kostnaden finns inarbetad i Budget 2016 som fastställdes 2015-12-18.

⁵ Under 2017 förändrades Kollektivtrafikbarometerens (Kolbar) metod för mätning. Vilket gör att resultaten inte är jämförbara med tidigare år

⁶ Ny fråga i Kolbar fr.o.m 2017 "Hur troligt är det att du skulle rekommendera dina vänner och bekanta att åka med bolaget?" Här redovisas antalet (%) som ger betyget 9-10, (skala 1-10)

⁷ Ny fråga i Kolbar fr.o.m 2017 "Har du framfört någon synpunkt till bolaget under det senaste året? Med följdfrågan "Bolaget hanterade synpunkten på ett bra sätt". Svaret på följdfrågan redovisas här.

Anställt en resenärsvärd, som ansvarar för att organisera, utbilda kontrollanter och genomföra biljettkontroller samt ansvarar för utveckling av försäljningsverksamheten och att utveckla dialogen med resenärer och allmänhet.

Genom att testa nya kanaler för bemannade resecentrum, ökad möjlighet att kommunicera med exempelvis genom videolänk med kundservice, ökar vi attraktiviteten och förbättrar servicen. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

Åtgärden bortprioriterad till förmån för andra utvecklingsområden.

Förbättra kunskapen om resenärernas behov av kollektivtrafik

Genom att kontinuerligt genomföra resvaneundersökning kan vi få en fördjupad bild över resenärernas beteende och genom detta förbättra och kollektivtrafiken utifrån resenärens faktiska behov. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

I kommunalförbundets återrapportering följer vi endast upp de åtgärder som skett i egen regi.

Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad

Inom projekt Hållbara resor har digitalisering av företagskortet påbörjats genom att kartlägga nödvändig organisation för att kunna hantera en digitalisering.

Pågående.

Ny organisation är planerad och två gruppchefer är rekryterade till Din Tur kundcenter.

Genomförd.

Kollektivtrafikmyndigheten ökar det kollektiva resandet i Västernorrland	
Prognos måluppfyllnad	↓
<p>Analys</p> <p>Vår bedömning är att målet inte uppfylls. Målet om att öka det kollektiva resandet i Västernorrland har en direkt koppling till det övergripande målet om att kommunalförbundet fram till 2020 ska fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet.</p> <p>Resandet i Västernorrland fortsätter att öka, för perioden är ökningen 10 procent exklusive skolkort jämfört med 2016. Motsvarande ökning inklusive skolkort är 5 procent.</p> <p>Resandeökningen är närmare 37 procent i Örnsköldsvik tätort vilket är ett resultat av det subventionerade ungdomskortet. Av det totala resandet i Örnsköldsviks kommun är 59 procent av resorna avgiftsfria. En jämförelse med andelen resor genomförda med skolkort, vilket kan sägas vara en jämförbar målgrupp, är 17 procent 2016. Skolkortet har en begränsning till två resor per skoldag.</p> <p>I Sundsvalls tätort ökar resorna med 7 procent exklusive skolkort och i Härnösands tätort ökar resorna också med 7 procent exklusive skolkort jämfört med 2016.</p>	

Indikatorer	Utfall aug 2017	Utfall aug 2016	Utfall aug 2015	Utfall 2016	Mål 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel (procent jämfört med det totala motoriserade resandet) ⁸	8	4	7	8	12
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor ⁹	6 353 303	6 048 041	5 894 341	10 079 708	10 800 000
Antalet påbörjade skolkortsresor	929 216	1 132 240	1 052 490	1 789 051	2 500 000
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor exklusive skolkort	5 401 285	4 915 801	4 841 851	7 772 629	8 300 000
<i>Landsbygdstrafik</i>	<i>1 370 612</i>	<i>1 268 498</i>	<i>1 173 620</i>	<i>1 960 929</i>	<i>1 700 000</i>
<i>Tätortstrafik</i>	<i>4 030 673</i>	<i>3 560 542</i>	<i>3 570 345</i>	<i>5 811 700</i>	<i>6 000 000</i>
Totala omsättningen av företagskortet (kr)	283 632	371 050	370 441	9 280 515	9 500 000
Antalet resor med företagskort	5 576	6 222	6 273	181 150	0
<i>varav resor med buss</i>	<i>4 931</i>	<i>5 183</i>	<i>5 263</i>	<i>156 679</i>	0
<i>varav resor med tåg</i>	<i>645</i>	<i>1 039</i>	<i>1 010</i>	<i>24 471</i>	0

Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017

Linjeomläggning i tätortstrafiken med förbättrade möjligheter för resande.

Under 2014 påbörjades en översyn av trafiken i Örnsköldsviks tätort. Syftet med översynen är främst att snabba

⁸ Kollektivtrafik-barometern (Kolbar) ingår i SKL:s nationella kvalitetsindikatorer Öppna jämförelser. KOLBAR är ett verktyg för att öka kunskapen om både allmänhetens och de regelbundna kollektivtrafikresenärernas resvanor och attityder.

⁹ Resandet mäts utifrån antalet påstigande i lokal- och regional kollektivtrafik. Ombord på tågen registreras endast de resenärer som använder Din Tours produkter, vilket betyder att produkter från SJ och Norrtåg inte finns med i statistiken. Samtliga påstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas

upp och effektivisera trafiken för att öka resandet och attraktiviteten. Vid en översyn är det viktigt att även påbörja investering i infrastrukturen för att uppnå maximal effekt på åtgärden.

Pågående. Sedan 2014 har en 50 procent av en heltid lagts på planerandet av ny tätortstrafik för att öka resandet och attraktiviteten i Örnsköldsviks kommun. Det nya trafikupplägget är inte längre aktuellt på grund av förändrade ekonomiska prioriteringar av Örnsköldsviks kommun. Ny ambitionsnivå är ännu inte beslutad av Örnsköldsviks kommun.

En översyn har även påbörjats inom Sundsvall och det finns ett behov av att genomföra en linjenätsanalys. Länsstyrelsen i Västernorrland kommer att ansvara för framtagandet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

I kommunalförbundets åiterrapportering följer vi endast upp de åtgärder som skett i egen regi.

Öka mobiliteten hos länets ungdomar

Införa subventionerat resande i Sundsvall för skolungdomar.

Pågående. I samband med Långtidsplanen 2018-20 beslutade direktionen att prioritera arbetet med att införa subventionerat resande i Sundsvall för skolungdomar. Dialog med Sundsvalls kommun är inplanerad.

Införa avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar i Örnsköldsvik.

Genomfördes under hösten 2016.

Utveckling av företagsrådgivning

Vi ska fortsatt jobba med konceptet företagsrådgivning och öka resandet med företagskortet.

Ett koncept och resvaneundersökning har jobbats fram och kommer att användas i besök hos arbetsgivare senare under året. Under första månaderna har sju företag besökts. I juli slutade projektledaren för projektet på kommunalförbundet, projektet kommer därför resterade tid av projektet att genomföras med annan inriktning med stöd av tillgängliga resurser.

Vi ska utveckla företagskortet till en mer flexibel lösning, exempelvis mobillösning.

Inom projekt Hållbara resor har digitalisering av företagskortet påbörjats genom att kartlägga nödvändig organisation för att kunna hantera en digitalisering. Upphandling av fakturerings tjänst har påbörjats.

Övriga aktiviteter genomförda för målpuppfyllnad

Under fem veckor genomfördes en digital kampanj med syftet att få fler att arbetspendla med Linje 90 Härnösand- Kramfors- Sollefteå. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden där linjen går. Från digitala annonsen gick det att klicka sig direkt till tidtabellen på dintur.se.

Under två veckor genomfördes en digital kampanj med budskapet att välja bussen till kvällsnöje och shopping. Kampanjen var geografiskt styrd till att bara visas för mottagare i områden i och kring Sundsvall och Örnsköldsvik. Denna kampanj riktades mot sällan-resenärer med en uppmaning att välja bussen. Ett delsyfte var att få fler att upptäcka vår app "Din Tur" och genom att klicka på annonsen kom mottagarna till en informationssida på Din Turs webbplats www.dintur.se där appen beskrevs.

Under en vecka genomfördes en kampanj med geografiskt riktad annons i Västernorrland med 20 000 visningar per dag. Totalt 120 000 visningar med budskap att se saldo och ladda sitt reskort direkt i Din Tur webbshop. Kampanjen riktade sig främst till befintliga resenärer. Syftet var att få fler att upptäcka Din Turs webbshop och ladda sitt reskort innan man kliver ombord på bussen.

Genomfört pendlarkampanj i januari då Din Tur bjöd alla som morgonpendlade med linje 201 mellan Härnösand och Sundsvall på morgonfika.

Vi medverkar i projektledningen av nytt resecenter och byggnationen av Sundsvall nya busstation.

Vi deltar i genomförandet av linjenätsanalys av Sundsvalls tätortstrafik.

Vi deltar i utformningen av det nya stationsläget Njurundabommen.

Antalet påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken

Nedan redovisas antalet påstigande per trafikområde. Överlag sker ökningen av Din turs trafik i de större kommunernas tätortstrafik och landsbygdstrafik i närhet till dessa tätorter.

De delar av landsbygdstrafiken som hade stor uppgång under 2016 kopplat till migrationsboenden minskar jämfört 2016. Jämfört med 2015 så har även denna trafik en positiv utveckling.

Resandet för helåret förväntas fortsätta öka.

Trafikområde	Trafikering	Augusti 2017	Augusti 2016	Augusti 2015	Tendens
O2	Höga Kusten	48 948	58 233	48 368	↓
O3	Sollefteå tätort	41 011	43 619	35 785	↓
O45	Sollefteå landsbygd	73 600	82 531	70 103	↓
O6	Örnsköldsviks tätort	666 971	484 721	452 038	↑
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	69 419	63 093	52 082	↑
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	87 194	82 448	81 753	↑
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	91 494	83 447	84 758	↑
O10	Härnösands tätort	307 768	282 384	3 251 581	↑
O1415	Sundsvalls tätort	3 372 909	3 199 051	3 251 581	↑
O16	Sundsvall – Holm och Liden	71 163	72 949	70 869	↓
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	871 542	833 622	812 878	↑
O18	Sundsvall – Matfors	124 425	112 068	110 047	↑
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	231 262	235 242	201 431	↓
O22	Härnösand landsbygd	57 248	60 850	55 948	↓
O23	Ånge landsbygd	97 886	105 181	97 529	↓
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	14 009	23 358	17 685	↓
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	9 917	13 664	10 793	↓
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	132 170	126 527	122 501	↑
S6	Linje 50 Härnösand- Örnsköldsvik	25 349	-	-	-
Tågtrafik ¹⁰	Mittbanan och Botniabanan	74 239	145 027	142 220	↓

¹⁰ Det är en stor skillnad prismässigt med Tågkompaniets produkter och periodkort på en pendlingsträcka och det verkar ha betytt betydligt färre som använder våra kort på Norrtåg.

Kollektivtrafikmyndigheten minskar kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön

Prognos måluppfyllnad



Analys

Den linjelagda trafiken fortsätter i huvudsak köra på fossilfritt bränsle varför målet uppnås. 2017 är första året då linjelagd trafik körs till mer än 90 procent på fossilfritt bränsle.

Indikatorer	Utfall aug 2017	Utfall aug 2016	Utfall aug 2015	Utfall 2016	Mål 2017
Minskad andel kväveoxider (g/kwh)	1,33	1,32	1,42	1,32	2,5
Minskad andel energianvändning (kwh/km)	32,01	31,56	31,18	30,86	33
Andelen biodrivmedel av den totala förbrukningen (%)	93,30	33,16	27,20	62,6	80

Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017

Kontinuerlig dialog med trafikföretag för en fossilfri och energieffektiv fordonsflotta.

Inom ramen för nuvarande trafikavtal föra en dialog med de trafikföretag vi har avtal med att fortsätta utvecklingen mot en fossilfri och energieffektiv fordonsflotta.

Pågående. Från februari har ett trafikföretag för särskild persontrafik påbörjat tanka med miljöbränsle.

Trafikera stadslinjen i Kramfors kommun med elbuss.

Ej genomförd. Planeras till 2018

Kollektivtrafikmyndigheten bedriver resurseffektiv kollektivtrafik

Prognos måluppfyllnad



Analys

Utfallet i augusti visar en budgetavvikelse på 1,5 procent eller 5 mnkr. Målet är att avvikelsen ska vara 0 men en avvikelse under 2 procent är ändå att betrakta som tillfredsställande.

Vi ser att nettokostnaden per resa ökar för landsbygdstrafiken men sjunker i tätort. Vi ligger långt ifrån målvärdet för landsbygdstrafiken. Kostnaderna ökar med bland annat indexuppräkning samtidigt som resandet minskar. Den lägre kostnaden för tätortstrafiken beror på införandet av det avgiftsfria ungdomskortet i Örnsköldsvik vilket har lett till en kraftig resandeökning.

Självfinansieringsgraden är i stort sett oförändrad för landsbygdstrafiken och något lägre än föregående år för tätortstrafiken. Ingen av indikatorerna för självfinansieringsgraden förväntas nå målvärdet under 2017.

Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkter har minskat för perioden. Införandet av ungdomskortet i Örnsköldsviks kommun är en förklaring till minskningen eftersom skolkortet ersätts av ungdomskortet.

Vi ser en kostnadsökning när det gäller sjukresor och färdtjänst som dels beror på de trafikavtal som trädde ikraft november 2015 och dels att resorna är längre.

Budgetföljsamheten är god, med en avvikelse som går mot noll för helåret. Prognosen för verksamhetens nettokostnad är 499,9 mnkr och i förhållande till budget på 499,5 mnkr innebär det en avvikelse på 0,4 mnkr motsvarande 0,1 procent.

Vid en jämförelse mellan indikatorernas målvärde och utfall blir vår sammantagna bedömning att målet om en resurseffektiv kollektivtrafik inte kommer att nås under 2017.

Indikatorer	Utfall aug 2017	Utfall aug 2016	Utfall aug 2015	Utfall 2016	Mål 2017
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget					
<i>Avvikelse i procent</i>	1,5%	-0,5%	5,4%	-1,9%	0
<i>Avvikelse mnkr</i>	5,1	-1,4	-15,2	-8,7	0
Nettokostnad per resa (kr)	40	47	32	32	35
<i>Landsbygdstrafik</i>	96	82	88	63	50
<i>Tätortstrafik</i>	19	27	16	17	15
Nettokostnad per invånare (kr)¹¹	851	754	-	1 246	-
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad¹² (%)	24%	25%	28%	25%	29%
<i>Landsbygdstrafik</i>	19%	19%	22%	19%	20%
<i>Tätortstrafik</i>	32%	33%	36%	34%	33%
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)	4%	6%	-	7%	-
<i>Landsbygdstrafik</i>	5%	8%	-	9%	9%

¹¹ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån den totala nettokostnaden, exklusive tågtrafik, SÄKO, Beställningscentralen och subventioner, genom befolkningmängden 31 mars.

¹² Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive SÄKO, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

<i>Tätortstrafik</i>	2%	4%	-	4%	33%
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	362	352	321	351	348
Kostnad/färdtjänstresa (kr)	210	198	185	202	130
<i>Totalt Västernorrland</i>					
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Ånge kommun</i>	333	305	282	311	315

Uppföljning av aktiviteter beslutad i budget 2017

Utreda möjligheterna till effektivare trafiklösningar

Det finns ett behov av att hitta fler resandemöjligheter på landsbygden. Framst handlar det om att öka resandet genom att bättre använda befintlig trafik och genom effektivare samordning. Landstinget leder arbetet i projektet. Åtgärden genomförs under förutsättning att medel beviljas för samverkansprojekt.

I kommunalförbundets återrapportering följer vi endast upp de åtgärder som skett i egen regi.

Vi ska även se över möjligheterna att utrusta skolbussar med biljettmaskiner för att möjliggöra för allmänheten att resa med.

Ej genomförd. Planeras till 2018.

Övriga aktiviteter genomförda för måluppfyllnad

Deltagande i linjenätsanalys i Sundsvalls tätortstrafik

Ansvarat för linjenätsanalys i Örnsköldsviks tätortstrafik

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

Utifrån direktionens riktlinjer har måluppfyllnaden av god ekonomisk hushållning analyserats. Vår bedömning är att kommunalförbundet inte uppnår god ekonomisk hushållning 2017.

Finansiellt mål

Det finansiella målet om resurseffektiv kollektivtrafik bedöms inte uppfyllas under året. Den främsta indikatorn för resurseffektiv kollektivtrafik är jämförelsen mellan verksamhetens nettokostnader och budget. Målvärdet är 0, det vill säga ingen avvikelse mellan budget och utfall.

Finansiellt mål	Prognos 2017	Måluppfyllelse
Kollektivtrafikmyndigheten bedriver resurseffektiv kollektivtrafik	Budgetföljsamheten är god men indikatorernas målvärden uppnås inte.	Nej, målet uppfylls inte.

Budgetföljsamheten är god med en avvikelse som går mot noll för helåret. Kommunalförbundets nettokostnader prognostiseras till 499,9 mnkr. Budgeterade nettokostnader uppgår till 499,5 mnkr. Det innebär en budgetavvikelse om 0,4 mnkr motsvarande 0,1 procent. Självfinansieringsgraden är i stort sett oförändrad för landsbygdstrafiken och något lägre än föregående år för tätortstrafiken. Ingen av indikatorerna för självfinansieringsgraden förväntas nå målvärdet under 2017.

Sett till utfallet per augusti är nettokostnaderna lägre än budgeterat. Budgetavvikelsen uppgår till 5,1 mnkr vilket motsvarar 1,5 procent. Orsakerna är främst att kostnaden för indexuppräknning i trafikavtalen är lägre än beräknat. Kostnaderna för sjukresor är dock högre än budgeterat. Det sker fler och längre sjukresor i länet.

Jämfört med samma period 2016 har nettokostnaderna ökat med 25,1 mnkr, vilket motsvarar 8,3 procent. Anledningen till nettokostnadsökningen är minskade intäkter med 3,8 procent och högre kostnader med 5,3 procent. Intäktsbortfallet behöver analyseras ytterligare. Kostnadsökningen härrör från indexuppräknning mellan åren samt högre kostnader för tågtrafiken.

Verksamhetsmål

Sammantaget bedömer vi att tre av fem verksamhetsmål kommer att uppfyllas 2017. Mål om tillgänglighet, mål om miljöpåverkan och mål om varumärke. Mål om kundnöjdhet och mål om resande bedöms inte kunna nås.

Verksamhetens mål	Prognos 2017	Måluppfyllelse
Kollektivtrafikmyndigheten ökar den regionala och fysiska tillgängligheten	Flera åtgärder har genomförts, samt att nyttjande graden av digitala plattformar ökar.	Ja, målet uppfylls.
Kollektivtrafikmyndigheten varumärke Din Tur stärks gentemot resenär och allmänhet	En rad marknadsföringsaktiviteter har genomförts och ytterligare planeras att genomföras under senare delen av året.	Ja, målet uppfylls.
Kollektivtrafikmyndigheten ökar nöjdheten hos resenärer och allmänhet	Nöjdheten hos resenärer ökar medan den minskar bland allmänheten. Ingen av indikatorerna uppfylls.	Nej, målet uppfylls inte.
Kollektivtrafikmyndigheten ökar kollektiva resandet i Västernorrland	Trots ökat resande är marknadsandelen av det totala resandet långt ifrån målvärdet.	Nej, målet uppfylls inte
Kollektivtrafikmyndigheten minskar kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön	Samtliga indikatorer uppnås.	Ja, målet uppfylls.

Under 2017 förändrades frågeställningarna avseende kundnöjdhet i Kollektivtrafikbarometern, resultaten för våra indikatorer är därför inte jämförbara med tidigare år. Utfallet per augusti kräver ytterligare analys för att ligga till grund för åtgärder med syfte att öka kundnöjdheten.

Resandet i Västernorrland fortsätter att öka, för perioden är ökningen 10 procent jämfört med 2016. Den största ökningen ser vi i tätorterna Örnsköldsvik, Härnösand och Sundsvall. Målet att

Kollektivtrafikmyndigheten ska öka det kollektiva resandet i Västernorrland, utgår från fördubblingsmålet¹³. Målvärdet för kollektivtrafikens marknadsandel 2020 är satt till 16 procent, det skulle motsvara ca 20 miljoner resor.

Fördubblingsmålet centralt i bedömningen om kommunalförbundet har en god ekonomisk hushållning. Bedömningen är att detta övergripande mål inte uppnås under perioden fram till 2020. Då kommunalförbundet inte kommer att nå resandemålet gör vi bedömningen att god ekonomisk hushållning inte kommer att uppnås för 2017.

Bortsett från en icke realistisk satsning på ett kraftigt utökat trafikutbud i syfte att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken behöver kommunalförbundet vidta åtgärder för att öka kundnöjdheten hos resenärer och allmänhet. Kommunalförbundet bör särskilt fokusera slutföra satsningarna på realtidssystem och förbättra information i samband med trafikstörningar. Vi behöver en djupare förståelse för resultaten i Kollektivtrafikbarometern och utifrån den forma en relevant handlingsplan.

Sett till målåret 2020 för nu gällande trafikförsörjningsprogram konstaterar vi att ambitionsnivån har varit hög och att mål och medel inte har följts åt under perioden. Förslag på nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram med nya mål för kollektivtrafiken i Västernorrland läggs fram för beslut i december 2017.

¹³ Fördubblingsmålet innebär att andelen kollektivtrafik av det motoriserade resandet skall fördubblas. För Din Tur var utgångsläget 2006 8 procent, utfallet mäts genom Svensk kollektivtrafik i Kollektivtrafikbarometern (KOLBAR).

Ekonomisk analys

Resultat per augusti

Kommunalförbundet redovisar ett resultat om 0,0 mnkr för perioden januari till och med augusti. Verksamhetens nettokostnader uppgår till 328,6 mnkr vilket innebär en ökning av nettokostnaderna med 25,1 mnkr motsvarande 8 procent mellan åren. Anledningen till nettokostnadsökningen är minskade intäkter med 3,8 procent och högre kostnader med 5,3 procent. Intäktsbortfallet behöver analyseras ytterligare. Kostnadsökningen härrör från indexuppräknning mellan åren samt högre kostnader för tågtrafiken.

I resultatet för perioden ingår jämförelsestörande poster motsvarande 0,5 mnkr. Den största posten är en upphandlingsskadeavgift på 0,5 mnkr som har reserverats per augusti. Kommunalförbundet har genomfört två upphandlingar avseende särskild persontrafik i strid mot LOU. En avtalsförändring i Sollefteå kommun 2016 samt en direkttilldelning i Ånge kommun 2015. Enligt domslut har avtalen fått bestå av tvingande hänsyn till allmänintresse. I domskälen anges dock att det varit fråga om otillåten direktupphandling och därmed är det Konkurrensverkets skyldighet att ansöka om upphandlingsskadeavgift.

Exkluderas de jämförande posterna uppgår periodens nettokostnader till 328,2 mnkr. Föregående år uppgick jämförelsestörande poster till 0,1 mnkr och exkluderas dessa poster uppgick nettokostnaderna till 303,6 mnkr. Avvikelsen mellan åren exklusive jämförelsestörande poster är 24,5 mnkr, vilket motsvarar en ökning på 8,1 procent.

Avskrivningskostnaderna uppgår till 2,6 mnkr vilket är 2,7 mnkr lägre än föregående år. Periodens medlemsbidrag uppgår till 271,7 mnkr och budgeterat medlemsbidrag är 259,2 mnkr. Avvikelsen är 12,5 mnkr vilket motsvarar 4,8 procent.

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

Kommunalförbundet fakturerar kommunen underskottet, tillika subventionen, och den finns med som en intäkt för kommunalförbundet. Kommunal biljettsubvention är 15,3 mnkr högre än föregående år, vilket beror på att Örnsköldviks kommun införde ett subventionerat ungdomskort i augusti förra året.

Belopp, mnkr	Utfall	Utfall	Prognos	Prognos	Budget
	2017-08-31	2016-08-31	T2	T1	2017
Verksamhetens intäkter	89,2	92,7	127,7	127,1	128,6
Verksamhetens kostnader	-414,8	-391,0	-623,4	-617,8	-623,1
Jämförelsestörande poster	-0,5	0,1	-0,5	0	0
Avskrivningar	-2,6	-5,3	-3,7	-3,6	-5,0
Verksamhetens nettokostnader	-328,6	-303,6	-499,9	-494,3	-499,5
Kommunala biljettsubventioner	57,0	41,7	87,9	97,6	111,8
Medlemsbidrag	271,7	261,9	412,0	396,6	387,7
Årets resultat	0	0	0	0	0

Verksamhetens nettokostnader

Nettokostnaderna är 5,1 mnkr högre än vad som budgeterats för perioden, vilket motsvarar 2 procent. Största avvikelserna finns under särskild persontrafik, där sjukresor har en budgetavvikelse om 4,1 mnkr och färdtjänst har en avvikelse med 1,6 mnkr. Nettokostnaderna är 25,1 mnkr högre än föregående år, vilket motsvarar 8 procent. Kommunala biljettsubventioner är 17,6 mnkr lägre än budget och 16,0 mnkr högre än föregående år. Ökningen från föregående år beror på att Örnsköldsviks kommun införde ett subventionerat ungdomskort under mitten av augusti 2016.

Nettokostnader, mnkr	Utfall augusti	Budget augusti	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall augusti 2016	Avvikelse augusti 2017-2016	Avvikelse %
Landsbygdstrafik	-119,1	-122,8	3,7	-3%	-109,4	-9,7	9%
<i>varav intäkter</i>	42,9	44,2	-1,4	-3%	46,6	-3,8	-8%
<i>därav skolkortsintäkter</i>	7,8	10,4	-2,6	-25%	12,2	-4,3	-35%
<i>varav kostnader</i>	-162,0	-167,1	5,1	-3%	-156,0	-6,0	4%
Tätortstrafik	-75,4	-79,2	3,8	-5%	-68,5	-6,9	10%
<i>varav intäkter</i>	39,3	37,4	1,9	5%	39,8	-0,5	-1%
<i>därav skolkortsintäkter</i>	2,7	3,4	-0,7	-21%	4,4	-1,7	-40%
<i>varav kostnader</i>	-114,7	-116,6	1,9	-2%	-108,4	-6,4	6%
Särskild persontrafik	-69,8	-64,1	-5,7	9%	-67,6	-2,2	3%
<i>varav färdtjänst</i>	-25,8	-24,2	-1,6	6%	-24,1	-1,7	7%
<i>varav sjukresor</i>	-44,0	-39,9	-4,1	10%	-43,5	-0,5	1%
Tågtrafik	-29,9	-29,9	0,0	0%	-22,4	-7,5	34%
Biljettsystem (avskrivning)	-0,5	-3,4	2,9	-84%	-3,3	2,8	-84%
Stationsavgifter	-1,4	-1,2	-0,2	14%	-1,2	-0,2	14%
Förvaltningskostnader	-21,5	-21,2	-0,3	2%	-20,6	-0,9	4%
Din Tur kundcenter	-11,0	-11,9	0,9	-7%	-9,8	-1,2	12%
Verksamhetens nettokostnader	-328,7	-333,7	5,1	-1,5%	-303,6	-25,1	8%
Kommunal biljettsubvention	57,0	74,5	-17,6	-24%	41,7	16,0	39%
Medlemsbidrag	271,7	259,2	12,5	4,8%	261,9	9,8	4%
Periodens resultat	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-

Intäkter för landsbygds- och tätortstrafik

Intäkterna är 3,8 mnkr högre än budget för perioden januari till och med augusti. Största avvikelserna finns under biljettintäkter i tätortstrafik med 2,6 mnkr högre intäkter än budget. Biljettintäkter för landsbygdstrafik är 1,5 mnkr högre än budget. Vid en jämförelse med föregående år har biljettintäkterna ökat med 2,6 mnkr. Införandet av ett nytt produktutbud under augusti föregående år påverkar intäktsnivån. Intäkter för Bussgods är 0,4 mnkr lägre än dels budget och dels föregående år.

För skolkort är intäkterna 3,3 mnkr lägre än budget och 6,1 mnkr lägre än föregående år. Den främsta orsaken är att Örnsköldsviks kommun under föregående år införde ett subventionerat ungdomskort. Ungdomskortet ersätter till största del skolkortet och det leder till minskade skolkortsintäkter för kommunalförbundet.

Den kommunala biljettsubventionen för ungdomskortet i Örnsköldsviks kommun och seniorkortet i Sundsvalls kommun uppgår till 57,0 mnkr per augusti och i jämförelse med budgeterade subventioner är intäkterna 17,6 mnkr lägre. Främsta orsaken är att antalet seniorkort har minskat i förhållande till det antal som beräknats i budget.

Belopp, mnkr	Utfall augusti	Budget augusti	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall augusti 2016	Avvikelse augusti 2017-2016	Avvikelse 2017-2016 %
Biljettintäkter, landsbygd	30,7	29,2	1,5	5%	29,3	1,4	5%
Biljettintäkter, tätort	36,6	34,0	2,6	8%	35,4	1,2	3%
Bussgods	0,5	1,0	-0,4	-45%	0,9	-0,4	-42%
Resplus	1,7	1,7	0,1	4%	1,8	0,0	-2%
Övriga intäkter	2,0	2,0	0,0	0%	2,0	0,0	0%
Summa	71,7	67,9	3,8	5,6%	69,4	2,2	3,2%
Intäkter skolkort	10,5	13,8	-3,3	-24%	16,6	-6,1	-37%
Kommunal biljettsubvention	57,0	74,5	-17,6	-24%	40,9	16,0	39%
Summa intäkter	139,2	156,2	-17,0	-11%	126,9	12,2	10%

Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Trafikkostnaderna är 6,3 mnkr lägre än budget för perioden januari till och med augusti. Det beror främst på att kostnaden för indexuppräkningsen är 15,3 mnkr jämfört med budgeterad indexuppräkningsen på 22,8 mnkr. Budgetavvikelsen är således 7,5 mnkr. Indexförändringen är 6 procent från basåret 2013 jämfört med budgeterad uppräkningsen om 9 procent. Utfallet för indexuppräkningsen har en viss osäkerhet för de två sista månaderna i tertialen eftersom SCB redovisar utfallet med en till två månaders fördröjning.

Störst avvikelse återfinns under landsbygdstrafik med 4,1 mnkr i förhållande till budget. Kostnaden för indexuppräkningsen är 8,7 mnkr jämfört med budget på 13,2 mnkr. För resandeincitamentet är kostnaden 0,9 mnkr, vilket inte är budgeterat för perioden. De båda upphandlade trafikföretagen kör med fossilfritt drivmedel vilket innebär att miljöincitament som finns definierade i trafikavtalen träder i kraft. Kostnaden för miljöincitamentet är 0,7 mnkr i jämförelse med budget om 1,0 mnkr.

Ytterligare orsaker är att det under första tertialen redovisades en kostnadsreducering för landsbygdstrafik med 0,9 mnkr vilken beror på ej inloggade turer. Den största delen av kostnadsreduceringen är att hänföra till föregående år men uppföljningen skedde under majmånad och belastar därför årets första tertial. Även en krediterad trafikkostnad om 0,5 mnkr vid slutreglering av linje 10 påverkar utfallet samt att det har budgeterats för ett ökat trafikutbud på grund av den kraftiga resandeökningen som skedde i och med att nya asylboenden på landsbygden startade under 2015. Detta behov har dock uteblivit på grund av att flera boenden har avvecklats under året och det innebär lägre kostnader om 0,6 mnkr än budget.

Kostnaden för tätortstrafiken är 2,1 mnkr lägre än budget. Den för kommunalförbundet gynnsamma indexförändringen medför också lägre kostnader för tätortstrafiken med 3,0 mnkr. Kostnaden för indexuppräkningsen är 6,6 mnkr jämfört med budget om 9,6 mnkr. För resandeincitamentet är

kostnaderna 3,5 mnkr högre än budget, fördelat på Sundsvalls kommun med 0,7 mnkr och på Örnsköldsviks kommun med 2,8 mnkr. För miljöincitamentet är jämförelsen utfall 0,05 mnkr mot budgeterat 0,7 mnkr. En ytterligare orsak som påverkar utfallet är en reduktion av trafikknaster med 1,9 mnkr, vilken beror på ej inloggade turer.

I jämförelse med föregående år har kostnaderna för landsbygds- respektive tätortstrafik ökat med fyra respektive fem procent och det beror bland på incitamentsersättningar till trafikföretagen.

Kostnaderna för förstärkningstrafik inom landsbygd, motsvarar budget men är 0,7 mnkr högre än föregående år. Det beror främst på utökad förstärkningstrafik i Matfors samt att linje 202 och linje 90 anpassats mot linje 50 under första tertialen.

Försäljningsprovisionerna har minskat med 0,3 mnkr jämfört med föregående år, vilket främst beror på att kommunalförbundet till och med 2016 erlade kommission till Botnietåg. En annan bidragande orsak är en minskad försäljning hos länets försäljningsställen, till förmån för till exempel biljettköp via app.

I bankknaster ingår bland annat avgifter för bank- och plusgiro, avgifter för värdehantering, servicebox samt olika transaktionsavgifter för betalning, till exempel biljettköp via app. Budgetavvikelsen för dessa poster är 0,2 mnkr.

Kostnad, mnkr	Utfall augusti	Budget augusti	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall augusti 2016	Avvikelse augusti 2017-2016	Avvikelse %
Landsbygdstrafik	-157,3	-161,3	4,0	-2%	-151,9	-5,4	4%
Förstärkning, landsbygd	-1,9	-1,9	0,0	2%	-1,2	-0,7	62%
Tätortstrafik	-113,2	-115,3	2,1	-2%	-107,1	-6,1	6%
Förstärkning, tätort	-0,4	-0,1	-0,3	310%	-0,1	-0,4	472%
Komplettering, anropsstyrd taxi	-0,8	-1,1	0,3	-26%	-0,8	0,0	1%
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,4	-0,5	0,1	-24%	-0,5	0,1	-28%
Försäljningsprovision	-1,0	-1,4	0,4	-26%	-1,4	0,3	-25%
Bankknaster m m	-1,6	-1,4	-0,2	11%	-1,4	-0,2	16%
Summa	-276,7	-283,0	6,3	-2,2%	-264,4	-12,3	4,7%

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 69,8 mnkr per augusti och budgeten motsvarande period uppgår till 64,1 mnkr. Största budgetavvikelsen finns under sjukresor, med en budgetavvikelse om 4,1 mnkr. Föregående år uppgick kostnaderna för sjukresor till 43,5 mnkr vilket är ökade knaster med 0,5 mkr. Kostnaderna har ökat men antal resor har minskat med 2 460 resor under perioden januari till och med augusti. Det kan bero på att avtalet i Sollefteå är dyrare under 2017 än under 2016 men även att antalet längre resor har ökat. Erlagda egenavgifterna har under perioden ökat med 0,4 mnkr jämfört med föregående år. Egenavgifterna höjdes från 80 kr till 100 kr from 1 juli 2016 så att även om antalet resande har minskat så har erlagda egenavgifter ökat vilket medför lägre knast.

Kostnaderna för färdtjänst ligger för de flesta kommunerna i paritet med budget. Största budgetavvikelsen har Sollefteås kommun med 0,8 mnkr högre knaster än budget. I Sollefteå har det totala antalet resande minskat med 313 resor jämfört med föregående år, men längden på resorna har ökat vilket medför högre knaster. Det omförhandlade avtalet i Sollefteå tätort som gäller från och med 1 december 2016 är ett dyrare avtal bland annat på grund av att antalet stora multifordon har utökats.

För Timrå kommun är kostnaderna 0,3 mnkr högre än budget. Timrå kommun har lagt över resenärer till Din Tur kundcenter som tidigare rest med Timrå kommuns egna fordon, av bland annat den

orsaken så har resorna ökat med 2 412 resor jämfört med föregående år vilket medför ökade kostnader.

Antalet resor i Kramfors har under perioden ökat med 2 221 resor totalt, varav den största delen av ökningen består av särskoleresor med 1 213 resor. Jämfört med föregående år har kostnaden ökat med 0,5 mnkr.

Ånge kommun redovisar 0,2 mnkr lägre kostnader än budget samt även i jämförelse med föregående år. Resandet i Ånge fortsätter att minska och det är 270 färre resor än i fjol i en kommun där resandet inte är så stort. Antal färdtjänstillstånd har minskat från ett snitt på 464 för perioden januari till augusti 2016 till 449 för samma period 2017, vilket kan vara en förklaring till minskat antal resande.

I Härnösands kommun har resandet ökat med 1427 resor under perioden vilket medför en ökade kostnader med 0,5 mkr. Det är framförallt färdtjänstresandet som ökar, skillnaden mellan antal färdtjänstillstånd mellan augusti 2016 och augusti 2017 är 44 fler 2017 vilket kan var en av förklaringarna till ett ökat antal resande.

Belopp, mnkr	Utfall augusti	Budget augusti	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall augusti 2016 ¹⁴	Avvikelse augusti 2017-2016	Avvikelse 2017-2016 %
Landstinget Västernorrland	-44,0	-39,9	-4,1	10%	-43,5	-0,5	1%
Ånge kommun	-2,2	-2,4	0,2	-9%	-2,1	-0,1	5%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Timrå kommun	-2,7	-2,4	-0,3	13%	-2,3	-0,4	19%
Härnösands kommun	-3,0	-2,6	-0,4	16%	-2,5	-0,5	20%
Kramfors kommun	-6,7	-6,8	0,0	-1%	-6,2	-0,5	8%
Sollefteå kommun	-3,7	-2,9	-0,8	26%	-2,7	-1,0	38%
Örnsköldsviks kommun	-7,5	-7,1	-0,3	5%	-7,0	-0,5	7%
Summa verksamhets-kostnader	-69,8	-64,1	-5,7	9%	-66,3	-3,5	5%
Färdtjänstmoms					-1,4		
Summa särskild persontrafik					-67,7		

Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnaderna redovisar ett utfall om 21,5 mnkr och budget för perioden är 21,2 mnkr. Budgetavvikelsen är således 0,3 mnkr vilket motsvarar 1,5 procent.

Största avvikelserna finns under externa kostnader där kostnaderna är 1,1 mnkr högre än budget. I externa kostnader ingår bland annat lokalhyra, försäkringskostnader, kostnader för bevakning och larm, föreningsavgifter för Svensk Kollektivtrafik, samt konsultkostnader. En orsak till att externa kostnader är högre än budget och även högre än föregående år är att en upphandlingsskadeavgift på 0,5 mnkr har reserverats på perioden. Kommunalförbundet har genomfört två upphandlingar avseende särskild persontrafik i strid mot LOU. En avtalsförändring i Sollefteå kommun 2016 samt en direkttilldelning i Ånge kommun 2015. Enligt domslut har avtalen fått bestå av tvingande hänsyn till allmänintresse. I domskälen anges dock att det varit fråga om otillåten direktupphandling och därmed är det Konkurrensverkets skyldighet att ansöka om upphandlingsskadeavgift.

Övriga orsaker till avvikelserna inom externa kostnader är högre kostnader för juridiskt konsultstöd, högre kostnader för lokalhyra efter ombyggnationen samt utökade lokalytor. Inom perioden finns även ett periodiseringsfel av föreningsavgifter som påverkar budgetavvikelsen samt avvikelserna mot föregående år.

¹⁴ I kolumnen *Utfall augusti 2016* redovisas kostnaden per medlem exklusive moms till skillnad från tidigare år där det redovisas inklusive moms. Detta för att kostnaderna i tabellen ska vara jämförbara då kommunalförbundet kommer att börja återsöka färdtjänstmomsen i kommunkontosystemet.

Personal redovisar 0,8 mnkr lägre kostnader än budget. Det beror främst på vakanta tjänster och långtidssjukskrivningar. Jämfört med utfallet föregående år har en ny tjänst tillsatts samt att vakanser från 2016 har tillsatts under året. En ytterligare orsak är att det under året har genomförts en medarbetarundersökning.

Marknad redovisar 0,5 mnkr lägre kostnader än budget vilket kan förklaras med att budgeterade kostnader för marknadsinsatser så som annonsering, kampanjer och tidtabellskifte inte har verkställts under perioden utan kommer att genomföras dels under hösten och dels hänskjutas till näst kommande år. Att kostnaderna är lägre än föregående år, hänför sig dels till det produktbytet som genomfördes ifjol med kostnader för annonsering om 0,6 mnkr och dels till att fler kampanjer genomfördes enligt plan ifjol.

IT och telefoni redovisar en budgetavvikelse om 0,6 mnkr och det beror främst på högre kostnader för konsultstöd samt även för drift- och serviceavtal än budgeterat. Avvikelsen mellan åren uppgår till 1,0 mnkr och beror bland annat på fler tilläggstjänster i Mobitime samt en felperiodisering om 0,2 mnkr. Ytterligare orsaker är att transaktionsavgifter GPRS för realtid har ökat samt förändring och utökning av drift och serviceavtal för realtid, hostinglösning samt utveckling av den interna söktjänsten Elmer. Dessa poster utgör sammantaget en kostnadsökning med 0,8 mnkr mellan åren.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall augusti	Budget augusti	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall augusti 2016	Avvikelse augusti 2017-2016	Avvikelse 2017-2016 %
Personal	-9,6	-10,3	0,8	-7%	-8,7	0,8	-10%
Externt	-3,0	-1,9	-1,1	59%	-2,1	0,9	-42%
Biljettkontroll	-0,2	-0,3	0,1	-32%	0,0	0,2	-564%
Direktionen	-0,4	-0,5	0,1	-14%	-0,6	-0,2	27%
Strategisk planering	-0,1	-0,2	0,1	-57%	-0,2	-0,1	53%
Hållplatsarbete	-0,1	-0,2	0,1	-51%	-0,1	0,0	4%
Marknad	-0,3	-0,7	0,5	-64%	-1,3	-1,0	79%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-3,4	-3,2	-0,2	6%	-3,8	-0,4	11%
IT och telefoni	-4,4	-3,7	-0,6	16%	-3,4	1,0	-29%
Summa	-21,5	-21,2	-0,3	1,5%	-20,3	1,2	-6,0%

Din Tur kundcenter

Kostnaderna för Din Tur kundcenter är 0,9 mnkr lägre än budgeterat. Största avvikelsen finns under personal med 0,5 mnkr lägre kostnader än budgeterat. Det beror bland annat på vakanta tjänster och långtidssjukskrivning.

De externa kostnaderna är 0,2 mnkr högre än budget, vilket är en effekt av iordningsställandet av lokalen i Ånge. Med anledning av att beslut fattats om en ny konkurrensutsatt upphandling i trafikområde 60 och 61 i Sollefteå kommun 2018, där kommunalförbundet har i uppdrag att upphandla sjukresor, har konsultkostnad uppkommit i samband med framtagande av underlag i enlighet med LOU/LUF. IT och telefoni redovisar 0,4 mnkr lägre kostnader än budgeterat och det beror bland annat på lägre avtalskostnader för telefoni.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall augusti	Budget augusti	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall augusti 2016	Avvikelse augusti 2017-2016	Avvikelse 2017-2016 %
Personal	-8,7	-9,2	0,5	-6%	-8,0	-0,7	9%
Externt	-0,6	-0,4	-0,2	40%	-0,4	-0,2	65%
Marknad	-0,1	-0,3	0,2	-61%	-0,1	0,0	-11%
IT och telefoni	-1,6	-2,0	0,4	-19%	-1,4	-0,2	18%
Summa	-11,0	-11,9	0,9	-7%	-9,8	-1,2	12%

Sammanställning medlemsbidrag

Utfallet för medlemsbidraget per augusti är 271,7 mnkr och budget motsvarande period är 259,2 mnkr. Den största procentuella avvikelser har Örnsköldsviks kommun och medlemsbidraget är 3,4 mnkr högre än budget. Det beror främst på lägre intäkter för subventioner samt högre kostnader för resandeincitament. Vid en jämförelse med föregående år har Örnsköldsviks kommun störst avvikelse med 18,3 lägre medlemsbidrag. Främst orsaken till avvikelser mellan åren är införandet av det subventionerade ungdomskortet.

Sundsvalls kommun har en budgetavvikelse på 7,4 mnkr och den främsta orsaken är att subventionerade intäkter för seniorkortet är lägre, vilket medför ett högre medlemsbidrag för kommunen.

Landstinget Västernorrland har ett medlemsbidrag som är 3,5 mnkr högre än budget för perioden och det beror till största del på att kostnaderna för sjukresor är högre än beräknat.

Det som även påverkar medlemsbidraget är att indexuppräknings för trafik kostnader är lägre än budget för perioden. En ytterligare orsak är att avskrivningskostnaderna är lägre än budget och det beror på att de största posterna för biljetmaskin var slutavskrivna redan under föregående år men med kvarvarande budgeterade medel.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall augusti	Budget augusti	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall augusti 2016	Avvikelse augusti 2017-2016	Avvikelse 2017-2016 %
Landstinget Västernorrland	137,8	134,3	3,5	3%	126,3	11,5	9%
Ånge kommun	6,9	7,1	-0,2	-3%	6,7	0,3	4%
Sundsvalls kommun	46,5	39,1	7,4	19%	33,6	12,9	38%
Timrå kommun	12,2	12,0	0,3	2%	11,3	0,9	8%
Härnösands kommun	18,9	18,7	0,2	1%	17,9	1,0	6%
Kramfors kommun	16,9	18,3	-1,4	-8%	16,7	0,2	1%
Sollefteå kommun	12,2	12,9	-0,7	-5%	10,9	1,3	12%
Örnsköldsviks kommun	20,2	16,8	3,4	20%	38,5	-18,3	-48%
Summa	271,7	259,2	12,5	4,8%	261,9	9,8	4%

Prognos 2017

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

Verksamhetens nettokostnader

Årets andra helårsprognos visar en god budgetföljsamhet med en avvikelse som går mot noll för helåret. Prognosen för verksamhetens nettokostnader uppgår till 499,9 mnkr och budgeterade nettokostnader uppgår till 499,5 mnkr. Det innebär en budgetavvikelse om 0,4 mnkr motsvarande 0,1 procent. De kommunala biljettsubventionerna prognostiseras till 87,8 mnkr och budgeten är 111,8 mnkr. Prognosen för medlemsbidraget är 412,0 mnkr och det budgeterade medlemsbidraget uppgår till 387,7 mnkr. Budgetavvikelsen för medlemsbidraget är 24,0 mnkr motsvarande 6 procent.

Nettokostnader, mnkr	Årsprognos T2	Budget 2017	Budget- avvikelse helår	Budget- avvikelse %	Årsprognos T1	Resultat 2016
Landsbygdstrafik	-180,4	-183,3	3,0	-2%	-178,7	-164,9
<i>varav intäkter</i>	67,1	67,8	-0,7	-1%	66,8	71,3
<i>därav skolkortsintäkter</i>	15,9	17,0	-1,1	-6%	17,0	20,1
<i>varav kostnader</i>	-247,5	-251,1	3,6	-1%	-245,4	-236,2
Tätortstrafik	-113,9	-114,0	0,1	0%	-112,0	-102,0
<i>varav intäkter</i>	60,6	60,8	-0,2	0%	59,7	62,8
<i>därav skolkortsintäkter</i>	5,3	5,5	-0,2	-4%	5,6	6,9
<i>varav kostnader</i>	-174,5	-174,8	0,3	0%	-171,7	-164,8
SÄKO	-106,4	-99,4	-7,0	7%	-104,5	-103,8
<i>varav färdtjänst</i>	-39,6	-37,5	-2,1	6%	-37,3	-37,8
<i>varav sjukresor</i>	-66,8	-61,8	-4,9	8%	-67,2	-66,1
Tågtrafik	-44,8	-44,9	0,1	0%	-44,7	-33,8
Biljettsystem (avskrivning)	-0,8	-5,0	4,2	-85%	-0,7	-5,0
Stationsavgifter	-2,1	-1,8	-0,2	14%	-1,8	-1,8
Förvaltningskostnader	-33,5	-33,0	-0,6	2%	-34,7	-31,6
Din Tur kundcenter	-18,0	-18,1	0,1	-1%	-17,5	-15,8
Verksamhetens nettokostnader	-499,9	-499,5	-0,4	0,1%	-494,8	-458,8
Kommunal biljettsubvention	87,9	111,8	-23,9	-21%	97,6	76,8
Medlemsbidrag	412,0	387,7	24,3	6%	396,7	382,0
Periodens resultat	0	0	0	-	0	0

Intäkter för landsbygds- och tätortstrafik

Årsprognosen för biljettintäkter för landsbygds- och tätortstrafik är 1,4 mnkr högre än vad som budgeterats. Den största avvikelsen redovisas under biljettintäkter i landsbygdstrafik. Införandet av ett nytt produktutbud under augusti föregående år påverkar intäktsnivån.

Prognosen för skolkortsintäkter är 1,3 mnkr lägre än budget och 1,5 mnkr lägre än vid den första prognosen. Jämfört med föregående år prognosen för skolkortsintäkter 5,8 mnkr lägre och det beror främst på att ungdomskortet i Örnsköldsviks kommun till största del ersatt skolkortet inom kommunen.

Det har varit svårt att budgetera för de kommunala biljettsubventionerna samt att lägga en årsprognos. Det framgår av de stora avvikelserna både vid jämförelse med budget där intäkterna från subventionerna är 24,0 mnkr lägre samt med föregående prognos där intäkterna från subventionerna beräknas bli 9,2 mnkr lägre.

Årsprognosen för övriga intäkter är också lägre än budget och här är det främst intäkter från Bussgods som prognostiseras lägre än budget. Prognosen för intäkterna från Bussgods innebär minskade intäkter med 46 procent jämfört med föregående år.

Belopp, mnkr	Årsprognos T2	Budget 2017	Budget- avvikelse helår	Budget- avvikelse %	Årsprognos T1	Resultat 2016
Biljettintäkter, landsbygd	45,1	43,8	1,3	3%	43,8	43,9
Biljettintäkter, tätort	55,3	55,3	0,1	0%	54,1	55,9
Bussgods	0,8	1,5	-0,7	-45%	0,7	1,4
Resplus	2,5	2,5	0,0	0%	2,3	2,7
Övriga intäkter	2,8	3,0	-0,2	-7%	3,0	3,0
Summa	106,5	106,1	0,5	0,5%	103,9	106,8
Intäkter skolkort	21,2	22,5	-1,3	-5,9%	22,7	27,0
Kommunal biljettsubvention	87,9	111,8	-23,9	-21,5%	97,6	76,8
Summa intäkter	215,6	240,4	-24,8	-10%	224,3	210,5

Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Kostnaderna för landsbygds- och tätortstrafiken prognostiseras totalt till 421,0 mnkr. Budget för året uppgår till 424,4 mnkr vilket medför en avvikelse om 3,4 mnkr.

Främsta orsaken till budgetavvikelsen är att indexuppräknningen prognostiseras bli lägre än vad som budgeterats vilket gynnar kommunalförbundet med lägre kostnader. Prognosen uppgår till 27,6 mnkr i jämförelse med budget om 34,2 mnkr, vilket innebär en budgetavvikelse med 6,5 mnkr. Den prognostiserade indexutvecklingen för trafikföretagens avtalade indexkorgar¹⁵ är sedan basåret 2013 6,5 respektive 7,8 procent jämfört med en budgeterad indexuppräkning om budget 9 procent.

För landsbygdstrafiken prognostiseras kostnaderna till 240,0 mnkr och budgetavvikelsen är 1,9 mnkr. Främsta orsaken är att kostnaderna för indexuppräkning är 3,2 mnkr lägre än budget. Andra orsaker är att resandeincitamentet inom avtalsområdena Timrå/Njurunda och Matfors prognostiseras med 1,4 mnkr högre kostnader än budget. Kostnaden för miljöincitamentsersättningen prognostiseras med 0,6 mnkr lägre kostnader än budget. Den planerade utökningen av trafikutbudet på grund av flertalet nya asylboenden bedöms inte realiseras under året eftersom många av dessa asylboenden har avvecklats. Det innebär 1,0 mnkr lägre kostnader för landsbygdstrafiken än vad som budgeterats.

För tätortstrafiken prognostiseras kostnader till 172,4 mnkr och budgetavvikelsen är 0,6 mnkr lägre kostnader. Främst orsaken är att kostnaderna för indexuppräkning är 3,3 mnkr lägre än budget. Ytterligare orsaker är att resandeincitamentet prognostiseras med totalt 5,1 mnkr högre kostnader än budget. För Sundsvalls tätort är kostnadsökningen 0,8 mnkr och för Örnsköldsviks tätort är kostnadsökningen 4,3 mnkr. För Örnsköldsviks tätort har det avgiftsfria ungdomskortet medfört ett ökat resande och därmed ökade kostnader. Kostnaden för miljöincitamentsersättningen prognostiseras till 0,1 mnkr jämfört med budget 1,1 mnkr.

I jämförelse med föregående år har kostnaderna för landsbygds- respektive tätortstrafik ökat med fem respektive sex procent och det beror bland på incitamentsersättningar.

Kostnaderna för förstärkningstrafik inom landsbygden prognostiseras högre än budget med 0,1 mnkr och det beror bland annat på förstärkningstrafiken i Matfors. Jämfört med resultat föregående år pekar prognosen mot ett högre utfall för Matfors, Timrå/Njurunda och Örnsköldsvik landsbygd.

¹⁵ Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett index. En prognos för indexuppräknningen görs inför året och tas med i budgeten. Indexkorgen består i huvudsak av tre delar; KPI (konsumtprisindex), AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljeprisindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgen varierar mellan trafikavtalen.

Kostnader för provision till försäljningsställen prognostiseras till 0,7 mnkr lägre, till följd av minskad försäljning hos länets försäljningsställen till förmån för köp av biljett via app. I resultatet för föregående år ingår även en ersättning till Botniatåg.

Bankkostnader prognostiseras med 0,2 mnkr högre kostnader än budget till följd av förändrat köpmönster av biljett. Prognosen för kostnaderna ligger på samma nivå som föregående år.

Belopp, mnkr	Årsprognos T2	Budget 2017	Budget- avvikelse helår	Budget- avvikelse %	Årsprognos T1	Resultat 2016
Landsbygdstrafik	-240,0	-241,9	1,9	-1%	-236,4	-228,7
Förstärkning, landsbygdstrafik	-2,9	-2,8	-0,1	4%	-3,9	-2,7
Tätortstrafik	-172,4	-172,9	0,6	0%	-169,6	-162,7
Förstärkning, tätortstrafik	-0,2	-0,2	0,0	4%	-0,2	-0,1
Komplettering, anropsstyrd taxi	-1,2	-1,6	0,4	-26%	-1,3	-1,2
Kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,5	-0,7	0,2	-24%	-0,6	-0,7
Försäljningsprovision	-1,4	-2,1	0,7	-34%	-2,3	-2,4
Bankkostnader m m	-2,4	-2,2	-0,2	11%	-2,4	-2,4
Summa	-421,0	-424,4	3,4	-0,8%	-416,7	-401,0

Särskild persontrafik

Prognosen för särskild persontrafik visar 7,0 mnkr högre kostnader i jämförelse med budget. Största avvikelserna är sjukresor med kostnader på 4,9 mnkr högre än budget. Prognosen baseras på att antalet resande, som under föregående år ökade kraftigt, inte fortsätter på samma nivå.

Prognosen för Sollefteås kommun är att kostnaderna är 1,3 mnkr högre än budget och det beror främst på det omförhandlade avtalet som gäller från och med 1 december 2016. Bedömningen är att resandet kommer att ligga kvar på samma nivå i antal men med fortsatt längre snittresor och att kostnaderna kommer att öka på grund av ett dyrare avtal.

För Timrå kommun är den prognostiserade budgetavvikelsen 0,5 mnkr högre än budget, bedömningen är att resorna kommer att fortsätta att öka i antal eftersom Timrå kommun har lagt över resenärer till Din Tur kundcenter och därmed blir kostnaden högre.

Ånge kommun redovisar prognostiserade kostnader om 3,5 mnkr jämfört med budget om 3,7 mnkr. Prognosen baseras på att resandet i Ånge fortsätter att minska under året i jämförelse med föregående år.

Prognosen för Härnösands kommun är att kostnaderna är 0,3 mkr högre än budget, prognosen är att antal resande kommer att fortsätta att öka.

Belopp, mnkr	Årsprognos	Budget 2017	Budget- avvikelse helår	Budget- avvikelse %	Årsprognos T1	Resultat 2016 ¹⁶
Landstinget Västernorrland	-66,8	-61,8	-4,9	8%	-67,2	-66,1
Ånge kommun	-3,5	-3,7	0,2	-7%	-3,0	-3,3
Sundsvalls kommun	-0,1	-0,1	0,0	34%	-0,1	-0,1
Timrå kommun	-4,2	-3,7	-0,5	14%	-3,9	-3,6
Härnösands kommun	-4,4	-4,0	-0,3	9%	-4,0	-3,9
Kramfors kommun	-10,6	-10,5	-0,1	1%	-10,3	-9,9
Sollefteå kommun	-5,7	-4,5	-1,3	28%	-4,9	-4,4
Örnsköldsviks kommun	-11,2	-11,1	-0,1	1%	-10,8	-10,5
Summa verksamhets- kostnader	-106,4	-99,4	-7,0	7,1%	-104,3	-101,7
Färdtjänstmoms						-2,1
Summa särskild persontrafik						103,8

Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnader redovisar prognostiserade kostnader som är 0,5 mnkr högre än budget.

Den prognostiserade budgetavvikelsen för externa kostnader uppgår till 1,3 mnkr och det beror främst på högre hyreskostnader till följd av hyreshöjning och tillkommande lokalyta 0,4 mnkr, ökade kostnader för juridiskt konsultstöd 0,5 mnkr samt den tilldömda konkurrensskadeavgiften 0,5 mnkr. Ytterligare orsaker är en uppgradering av diariesystemet med 0,2 mnkr samt att försäkringskostnaden för året ej har periodiserats och belastar därför föregående år med 0,1 mnkr.

I prognosen är det en omfördelning av kostnader mellan Personal och IT och telefoni.

Personalkostnader prognostiseras 1,2 mnkr lägre än budget, vilket bland annat beror på vakanta

¹⁶ I kolumnen *Resultat 2016* redovisas kostnaden per medlem exklusive moms. Detta för att kostnaderna mellan åren ska vara jämförbara då kommunalförbundet kommer att börja återsöka färdtjänstmomsen i kommunkontosystemet. Kostnaderna från och med 2017 är således exklusive moms.

tjänster och långtidssjukskrivningar där inte några vikarier tillsatts. Därmed har IT och telefoni behövt anlita konsultstöd. Jämfört med utfall 2016, har en tjänst tillkommit i Personal.

IT och telefoni redovisar en budgetavvikelse om 0,6 mnkr och det beror främst på högre kostnader än budget för konsultstöd med 0,6 mnkr, där konsulter varit ett stöd för kommunalförbundet vid ordinarie personals sjukskrivningar samt även vid upplärning av nya medarbetare. Ytterligare orsaker till avvikelsen är högre kostnader för transaktionskostnad för telefoni och realtid med 0,2 mnkr samt även högre kostnader för drift- och serviceavtal med 0,5 mnkr. Dock är det lägre kostnader med 0,7 mnkr än budgeterat för förbrukningsinventarier och dataprogram.

Avvikelsen mellan åren för IT och telefoni uppgår till 1,3 mnkr och beror bland annat på ökad trafik kostnad för GPRS realtid med 0,3 mnkr, en utökning av drift och serviceavtal för realtid samt hostinglösning med 0,7 mnkr och även utveckling av den interna söktjänsten Elmer. Högre kostnader med 0,3 mnkr för konsultstöd är också en orsak till avvikelsen mellan åren.

Marknad redovisar ett överskott om 0,5 mnkr vilket kan förklaras med att budgeterade kostnader för marknadsinsatser så som annonsering, kampanjer och tidtabellskifte inte verkställs under året utan kommer att hänskjutas till nästkommande år. Att kostnaderna är lägre än föregående år hänför sig till dels den kampanj om produktbyte som genomfördes ifjol där kostnaderna uppgick till 0,9 mnkr och dels till att det under föregående år genomfördes marknadsaktiviteter enligt plan.

För drift och underhåll av biljettmaskiner prognostiseras kostnader med 5,2 mnkr i förhållande till 4,8 mnkr i budget. Det beror till största del på återinvesteringar i biljettmaskiner. Det är fler i drift vilket leder till ökade kostnader för underhåll samt att ökade avtalskostnader för drift och underhåll inte är uppräknade i budget. Återinvesteringen i biljettmaskiner inleddes redan 2016 vilket medför lägre kostnader under 2017.

Prognosen för direktionen är att kostnaderna är 0,2 mnkr högre än budget vilket bland annat beror på ett extrainsatt direktionsmöte i september.

Nettokostnader, mnkr	Årsprognos T2	Budget 2017	Budget- avvikelse helår	Budget- avvikelse %	Årsprognos T1	Resultat 2016
Personal	-14,7	-15,9	1,2	-8%	-15,3	-13,9
Externt	-4,2	-2,9	-1,3	44%	-3,3	-3,3
Biljettkontroll	-0,5	-0,6	0,1	-15%	-0,6	0,0
Direktionen	-1,0	-0,8	-0,2	25%	-1,0	-0,9
Strategisk planering	-0,2	-0,3	0,1	-37%	-0,3	-0,3
Hållplatsarbete	-0,1	-0,2	0,1	-41%	-0,2	-0,2
Marknad	-0,6	-1,1	0,5	-42%	-1,3	-1,7
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-5,2	-4,8	-0,4	9%	-5,5	-5,6
IT och telefoni	-6,9	-6,3	-0,6	10%	-7,0	-5,6
Summa	-33,5	-32,9	-0,5	1,6%	-34,5	-31,5

Din Tur kundcenter

Din Tur kundcenter prognostiserar ett nollresultat. Utfallet per augusti visar en avvikelse med 0,9 mnkr lägre kostnader än budget. Framst orsaken till att avvikelsen minskar i prognosen jämfört med resultatet per augusti är att en vakant trafikledartjänst samt en halvtids trafiksamordnare ersätts av två gruppchefer efter en organisationsförändring från och med halvårsskiftet. Andra orsaker är att en utbildning av nytillkomna vikarier sker under hösten.

Budgetavvikelsen för externa kostnader beror främst på att kostnaderna för konsultstöd i och med upphandling av särskild persontrafik för Sollefteå är högre än vad som budgeterats. Marknadsinsatser motsvarande 0,3 mnkr kommer att kostnadsföras under förvaltningskostnader och det medför lägre kostnader för Din Tur kundcenter.

I jämförelse med föregående år har kostnaderna ökat med 2,2 mnkr. Det beror bland annat på att två gruppchefer har rekryterats, att det varit två utbildningsomgångar av nya vikarier jämfört med ett tillfälle föregående år. Ytterligare orsak är att det har bytts ut utrustning och skett en uppgradering av programvaror för operatörerna inom IT och telefoni.

Nettokostnader, mnkr	Årsprognos T2	Budget 2017	Budget- avvikelse helår	Budget- avvikelse %	Årsprognos T1	Resultat 2016
Personal	-13,9	-14,0	0,1	-1%	-13,6	-12,4
Externt	-1,0	-0,6	-0,4	49%	-0,8	-0,9
Marknad	-0,2	-0,4	0,2	-55%	-0,1	-0,2
IT och telefoni	-2,9	-3,0	0,1	-2%	-3,0	-2,3
Summa	-18,0	-18,0	0	0%	-17,5	-15,8

Sammanställning medlemsbidrag

Det prognostiserade medlemsbidraget är 24,4 mnkr högre än budget, vilket motsvarar 6 procent.

Alla medlemsbidrag påverkas av att indexuppräkningskostnaden för trafik kostnader är lägre än vad som budgeterats för perioden. En ytterligare orsak som påverkar alla medlemmar är att avskrivningskostnaderna är lägre än budget och det beror på att de största posterna för biljettmaskin var slutavskrivna redan under föregående år men med kvarvarande budgeterade medel.

För Sundsvalls kommun är den prognostiserade avvikelser 14,2 mnkr och en orsak är att den kommunala biljettsubventionen för seniorkortet har varit svår att budgetera och budgetavvikelsen är totalt 21,5 mnkr för subventionen. Ytterligare orsaker som påverkar prognosen för medlemsbidraget är lägre kostnader för tätortstrafiken, vilket beror på lägre ersättning till trafikföretaget för resandeincitamentet samt även kostnadsreduceringar för ej inloggade turer.

Landstinget Västernorrland prognostiseras ett medlemsbidrag som är 7,3 mnkr högre än budget och främsta orsaken är högre kostnader för sjukresor. En ytterligare orsak är att den prognostiserade avvikelser för de totala administrativa kostnaderna uppgår till 0,5 mnkr högre kostnader än budget. Det som också påverkar prognosen är att fördelningen av produktionskilometrar är förändrad i och med trafikstart för linje 50, vilket innebär högre kostnader för Landstinget Västernorrland. Den totala avtalskostnaden för linje 50 är dock lägre än tidigare avtalskostnader för linje 10.

För Örnsköldsviks kommun prognostiseras medlemsbidraget 4,4 mnkr högre än budget vilket främst beror på ökade kostnader för resandeincitamentet samt lägre intäkter avseende subventioner för ungdomar.

Kramfors kommun har ett prognostiserat medlemsbidrag på 25,6 mnkr jämfört med ett budgeterat medlemsbidrag på 27,5 mnkr. För Kramfors kommuns del innebär den förändrade fördelningen av produktionskilometrar för linje 50 lägre kostnader än budget.

Medlemsbidrag (mnkr)	Årsprognos T2	Budget 2017	Budget- avvikelse helår	Budget- avvikelse %	Årsprognos T1	Resultat 2016
Landstinget Västernorrland	212,2	204,9	7,3	4%	-211,5	194,1
Ånge kommun	10,5	10,7	-0,2	-2%	-9,9	10,1
Sundsvalls kommun	68,6	54,4	14,2	26%	-61,7	45,0
Timrå kommun	18,1	17,9	0,2	1%	-17,4	16,7
Härnösands kommun	28,1	27,9	0,3	1%	-27,2	26,5
Kramfors kommun	25,6	27,5	-1,9	-7%	-25,2	24,9
Sollefteå kommun	19,5	19,4	0,2	1%	-17,4	16,6
Örnsköldsviks kommun	29,4	25,0	4,4	18%	-26,4	48,1
Summa	412,0	387,7	24,4	6%	-396,7	382,0

Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att bedriva kollektivtrafik. Nedan följer en lägesbeskrivning av hel- och delägda bolag.

Bussgods i Västernorrland AB

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

Efter ett inriktningsbeslut i kommunalförbundets direktion har en process som syftar till att bilda en gemensam bussgodsorganisation i de fyra nordliga länen inletts. Arbetet beräknas vara klart i mitten av 2018. Det nya bolaget kommer att heta Bussgods i Norr AB. Kommunalförbundet har tillskrivit medlemmarna för att få nödvändiga beslut kring bolagsbildandet.

Bussgods i Västernorrland AB redovisar en förlust per sista juni om 0,4 mnkr. Förlusten förklaras bland annat av färre frakter och lägre intäkter samt högre personalkostnader än budgeterat. Föregående år redovisades en förlust om 0,3 mnkr.

Årsprognosen är en förlust om 0,4 mnkr. Kommunalförbundets andel för trafiken har försämrats i och med nedläggning av linje 10 som var Bussgods största godsbärande linje. Bussgods ser med tillförsikt på framtiden då de har fått ett antal stora kunder som kommer att börja att köra med deras bilar, vilket kommer att generera ett tillskott.

Samtrans AB

Samtrans AB är ett helägt dotterbolag som sköter administrativa uppdrag åt ett fåtal trafikföretag. Under 2016 inleddes processen att likvidera bolaget, vilket beräknas slutföras hösten 2017.

Norrtåg AB

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

Norrtågs prognos på 191 mnkr för 2017 är 7 mnkr lägre än 198 mnkr i budget, vilket bland annat beror på låga elpriser, lägre banavgifter på Mittbanan samt ej utförd trafik Luleå-Boden. Bolaget har i prognos tagit höjd för ökade hyreskostnader för X62 och ökade kostnader för tungt underhåll, reserverat kostnad för reservfordon och bussersättning till följd av tungt underhåll och större banarbeten hösten 2017. Indexering av operatörskostnad är mest hänförligt till dieselindex.

Kommunalförbundet har en ackumulerad fordran på 8,5 mnkr mot Norrtåg AB. Driftsbidraget per augusti uppgår till 27,9 mnkr och inbetalt för perioden är 29,9 mnkr, varefter kommunalförbundets fordran på Norrtåg AB uppgår till 10,5 mnkr per sista augusti.

Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt vilande dotterbolag vars syfte är att administrera och hantera de avtal som är tecknade i bolagets namn.

Medarbetare

Medarbetarundersökning

I mars genomfördes en medarbetarundersökning. Resultaten ifrån undersökningen visar att vi behöver vidta åtgärder inom indexområdena arbetsmiljö/arbetsklimat, ledarskap, organisation och vision och mål. Genom workshops och grupparbeten med personalen utarbetas en handlingsplan baserad på utmaningar och åtgärder. Handlingsplanen kommer att följas upp löpande.

Löne- och medarbetarsamtal

I enlighet med den personalplan som förankrats med arbetstagarorganisationen Vision kommer årets medarbetarsamtal att genomföras under hösten.

Alla medarbetare har fått erbjudande om lönesamtal under våren. Årets lönerevision fastställdes den 9 juni med 2,0 procent i utfall.

Jämställdhet och mångfald

En god arbetsplats är en attraktiv arbetsplats för alla. Det innebär att likabehandling tillämpas och att alla ska känna sig respekterade. Nolltolerans gäller beträffande diskriminering och annan kränkande särbehandling.

Medarbetarundersökningen visar på att kommunalförbundet inte upplevs som helt fri från diskriminering avseende etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, kön, könsöverskridande identitet, sexuell läggning, religion eller ålder. Diskriminering bearbetas under området "Organisation" i den framtagna handlingsplanen.

Jämställdhetsplanen revideras under året.

Antal medarbetare

Rekrytering av två gruppchefer till Din Tur Kundcenter i Ånge har färdigställts, en intern sökande tillträdde tjänsten i juni och en extern sökande tillträdde tjänsten i augusti.

It-tekniker till arbetsplatsen i Kramfors har rekryterats och tjänsten tillträdde i maj.

I augusti påbörjades arbetet med att rekrytera fyra medarbetare, en utvecklingschef och en trafikanalytiker. Till projektet KOLL 2020 rekryteras en projektledare och en trafikanalytiker/statistiker.

Internutbildning av vikarierande trafiksamordnare till Din Tur Kundcenter pågick fram tom mitten av juli månad. Flertalet av dessa vikarier kommer inte att fortsätta efter sommarperioden då flera börjar sina högskolestudier och blir bosatta på andra orter. Rekryteringsarbetet med nya vikarier fortsätter under september månad.

Totalt är 57 anställda i Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. Av dessa är 38 kvinnor och 19 män. Ledningsgruppen består av 3 kvinnor och 2 män, utvecklingschefstjänsten är vakant inom ledningsgruppen.

Könsfördelning (antal)	Ånge	Kramfors	Ledningsgruppen
Kvinnor	26	12	3
Män	10	9	2
Summa	36	21	5

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Utfall		Prognos	Prognos	Budget
		2017-08-31	2016-08-31	T2	T1	2017
Verksamhetens intäkter	1	89,2	92,7	127,7	127,1	128,6
Verksamhetens kostnader	2	-414,8	-391,0	-623,4	-617,8	-623,1
Jämförelsestörande poster	3	-0,5	0,1	-0,5	0,0	0,0
Avskrivningar	6	-2,6	-5,3	-3,7	-3,6	-5,8
Verksamhetens nettokostnader		-328,6	-303,6	-499,8	-494,3	-499,5
Kommunala biljettsubventioner	4	57,0	41,7	87,8	97,6	111,8
Medlemsbidrag	5	271,7	261,9	407,1	396,6	387,7
Finansiella intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Jämförelsestörande finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat före extraordinära poster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet	
		2017-08-31	2016-12-31
Årets resultat		0,0	0,0
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar		0,0	0,0
Avskrivningar	6	2,6	8,1
Ökning av avsättningar		0,0	0,0
Betald skatt		0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		2,6	8,1
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		26,6	-33,6
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga skulder		-122,9	57,3
Kassaflöden från den löpande verksamheten		-93,7	31,8
Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar		0,0	0,0
Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar		-0,9	-0,4
Försäljning av inventarier		0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-0,9	-0,4
Amortering		0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0
Årets kassaflöde		-94,6	31,3
Likvida medel vid periodens början		141,5	110,2
Likvida medel vid periodens slut		46,9	141,5

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet	
		2017-08-31	2016-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0
Materiella anläggningstillgångar			
Mark, byggnader och tekniska anläggningar		0,0	0,0
Maskiner och inventarier	6	6,7	8,4
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterbolag och intressebolag	7	19,7	19,7
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		19,7	19,7
Summa anläggningstillgångar		26,4	28,1
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga placeringar		0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	8	57,0	83,7
Kassa och bank		46,9	141,5
Summa omsättningstillgångar		103,9	225,2
SUMMA TILLGÅNGAR		130,4	253,3
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER			
Eget kapital			
Reservfond		0,0	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,3
Årets resultat		0,0	0,0
Summa eget kapital		1,3	1,3
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0
Summa avsättningar		0,0	0,0
Skulder			
Långfristiga skulder		0,0	0,0
Kortfristiga skulder	9	129,1	252,0
Summa skulder		129,1	252,0
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		130,4	253,3

Noter

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet	
		2017-08-31	2016-08-31
Not 1	Verksamhetens intäkter	89,2	92,7
	Biljettintäkter	72,7	68,7
	Skolkortsintäkter	10,5	17,3
	Resplus	1,7	1,8
	Bidrag	2,3	2,1
	Övriga intäkter	2,0	2,8
Not 2	Verksamhetens kostnader	-414,8	-391,0
	Trafikkostnader	-381,3	-359,4
	Personalkostnader inkl direktionen	-20,0	-18,5
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-6,5	-6,1
	Konsultkostnader	-1,1	-0,9
	Lokalkostnader	-1,3	-0,8
	Övriga kostnader	-4,5	-5,2
Not 3	Jämförelsestörande poster	-0,5	0,1
	Upphandlingsskadeavgift	-0,5	0,0
	Viten	0,0	0,1
Not 4	Kommunala biljettsubvention	57,0	41,7
	Sundsvalls kommun	28,3	37,5
	Örnsköldsviks kommun	28,7	4,2
Not 5	Medlemsbidrag	271,7	261,9
	Landstinget Västernorrland	137,8	126,3
	Sundsvalls kommun	46,5	33,6
	Örnsköldsviks kommun	20,2	38,5
	Härnösands kommun	18,9	17,9
	Kramfors kommun	16,9	16,7
	Sollefteå kommun	12,2	10,9
	Timrå kommun	12,2	11,3
	Ånge kommun	6,9	6,7
Not 6	Materiella anläggningstillgångar		
	Ingående anskaffningsvärden	47,2	46,8
	Inköp	0,9	0,2
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	48,1	47,2

Ingående avskrivningar	-38,8	-30,7
Försäljningar och utrangeringar	0,0	0,0
Avskrivningar	-2,6	-5,3
Utgående ackumulerade avskrivningar	-41,4	-36,0
Utgående restvärde enligt plan	6,7	11,2

Kommunalförbundet					
2017-08-31					
2016-12-31					
Not 7	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvotvärde, kr	Bokfört värde	Bokfört värde
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15,0	15,0
	Bussgods i Västernorrland AB	1 413	100	0,1	0,1
	Samtrans AB	2 000	1 000	3,1	3,1
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0
	Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000	0,0	0,0
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0
	Summa			19,7	19,7
Not 8	Kortfristiga fordringar			57,0	83,7
	Kundfordringar			27,8	69,2
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			10,7	4,4
	Övriga kortfristiga fordringar			18,6	10,0
Not 9	Kortfristiga skulder			129,1	252,0
	Leverantörsskulder			39,1	62,8
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			32,3	10,7
	Övriga kortfristiga skulder			57,7	178,4

Balanskravsutredning (mnkr)	Utfall 2017-08-31	Prognos 2017
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	0,0
Återföring av orealiserad förlust värdepapper	0,0	0,0
Årets resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0
Årets balanskravsresultat	0,0	0,0

Redovisningsprinciper

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

Intäkter

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

Periodisering

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

Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

Jämförelsestörande poster

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

Anläggningstillgångar

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

	Antal år
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

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

Gränsdragning mellan kostnad och investering

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

Leasing

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

Sammanställd redovisning

I delårsbokslutet upprättas inte någon sammanställd redovisning utan den görs i samband med årsredovisningen. Årsprognosen för delägda dotterbolaget Norrtåg AB redovisas i rapporten.

Ekonomisk ordlista

Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

Avskrivning

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

Balansräkning

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

Budget

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

Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

Finansiella kostnader & intäkter

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

Intäkt

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

Jämförelsestörande poster

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

Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

Kostnader

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

Långfristiga fordringar och skulder

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

Omsättningstillgång

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

Resultaträkning

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