ÅRSREDOVISNING 2013

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

DIN TUR

innehåll

03 INLEDNING
04 FLERÅRSJÄMFÖRELSE
05 FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE
06 KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN 2013
11 VERKSAMHETEN 2013
17 EKONOMISK ANALYS
21 EKONOMISK INFORMATION
22 RESULTATRÄKNING
23 BALANSRÄKNING
24 EGET KAPITAL OCH SKULDER
25 KASSAFLÖDESANALYS
26 BOKSLUTSKOMMENTARER
27 NOTER

"ETT STOLT VÄSTERNORRLAND – MED FUNKTION OCH ATTRAKTIVITET."

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

KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN I VÄSTERNORRLANDS LÄN

Postadress: Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, Box 114, 872 23 Kramfors
Besöksadress: Viktoriagatan 16
Telefon: 0612-841 00
E-post: info@dintur.se
www.dintur.se

inledning

Kollektivtrafikmyndigheten har under 2013 ägnat en stor del av tiden åt upphandling av den allmänna busstrafiken i länet. Därtill har vi uppdaterat biljettsystemet, bytt till en helt ny responsiv hemsida, påbörjat upphandling av den särskilda kollektivtrafiken och genomfört ett digert sparprogram som påverkat stora delar av kollektivtrafiken i länet. I en organisation som är anpassad till att sköta den dagliga driften i en någorlunda stabil verksamhet är redan en av ovanstående extra insatser resursmässigt väldigt ansträngande för personalen. En stor eloge till hela personalen som kämpat otroligt hårt.

På de flesta områden har det gått över förväntan. Vi har slutfört en av de miljömässigt mest innovativa upphandlingarna i landet och kommer att minska förbrukningen av fossilt bränsle med cika 50 procent i länet. Vi hade en tydlig miljöprofil i tätortsområdena där vi ställde krav på viss andel fossilfritt bränsle samt väldigt låg energiförbrukning, men gav anbudsgivarna friheten att välja teknik för att uppfylla kraven. Resultatet blev 50 elhybridbussar, 3 elbussar och 5 lättviktsbussar. I resterande områden där särskilda krav ställdes kommer bussarna köras med det fossilfria och förnybara bränslet RME. Vi är, sett över hela länet mycket nöjda med utgången av upphandlingen, ekonomiskt såväl som kvalitativt.

En tuffare resa har uppdateringen av biljettsystemet varit. Snart ett år efter införandet finns fortfarande vissa problem, där framförallt tågen lider av en bugg i systemet som gör att vissa resenärer inte får rätt rabatt på sitt reskort. Vi jobbar febrilt med detta tillsammans med systemleverantören och Länstrafiken i Västerbotten som är huvudman för systemet på tågen.

De senaste åren, med Sundsvalls tätortstrafik som draglok, har Västernorrland haft en positiv resandeutveckling som nu planat ut. Det är viktigt att fortsätta arbetet med att prioritera och strukturera insatserna i kollektivtrafiken för att nå en fortsatt positiv utveckling. Genom en omfördelning, prioritering, av den trafik vi idag bedriver kan vi nå ganska långt på vägen mot en starkare arbetsmarknadsregion med ökat kollektivt resande. Trots en negativ massmedial bild av tågtrafiken har resandet på tågen ökat med cirka 30 procent från tågstarten och fortsätter öka, det är fantastiskt roligt att resenärerna visar tålamod och fortsätter strömma till. Tågens regularitet och rättidighet fortsätter förbättras och har uppnått en hög och jämn nivå.

Information och kunskap är bland de viktigaste drivkrafterna för att uppnå ökat resande. I mötet med våra kunder har vi möjlighet att skapa förtroende på många olika sätt. Den närmaste kontakten med resenären har alla busschaufförer ute i verksamheten. De gör ett ovärderligt jobb genom att ta väl hand om resenärerna och se till att alla får en bra upplevelse när de reser kollektivt. En mindre frekvent, men lika viktig, relation är mellan resenären och kundservicepersonalen som via telefon hjälper kunden till rätta. För att nå än fler och vara mer tillgängliga tar vi tekniken till hjälp. Den nya hemsidan är mer tillgänglig på ett flertal sätt, till exempel är den tvåspråkig och har talfunktion för besökare med synnedsättning.

BENGT SÖRLIN

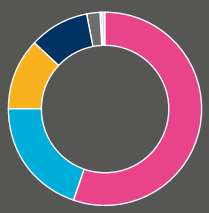
Här sätter vi punkt för 2013 och ser mot framtiden. Till 2014 har vi stora förhoppningar gällande införandet av ett realtidssystem där resenären kan följa bussen i realtid på hållplats eller mobiltelefon. Realtidssystemet kommer bidra till såväl ökat resande som nöjdare resenärer. De nya trafikavtalen börjar gälla i juni, då nya, fräscha bussar i Din Turs färger och regi runt om i länet kommer erbjuda befolkningen ett miljövänligt, ekonomiskt och attraktivt sätt att resa. Vi gläds över våra framgångar under 2013 och ser fram emot de utmaningar som 2014 kommer att erbjuda.

PER ERIKSSON

FEM ÅR I SAMMANDRAG

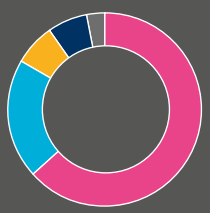
Ekonomisk information Mkr	KTM 2013	KTM 2012	VLTAB 2011	VLTAB 2010	VLTAB 2009
KOSTNADER					
Allmän kollektivtrafik					
– landsbygdstrafik	233,2	230,6	223,6	227,6	214,4
– tätortstrafik	106,1	95,4	80,1	73,4	59,7
– övrig trafik (inkl tåg)	35,8	36,1	24,4	18,5	18,6
Administration och indirekta kostnader	37,2	33,9	27,1	24,7	24,1
Särskild kollektivtrafik (SÄKO)	108,5	105,8	104,4	97,7	95,9
Administration SÄKO	14,7	13,7	15,9	16,3	17,2
Totalkostnad	**535,5**	**515,5**	**475,5**	**458,2**	**429,9**
INTÄKTER					
– landsbygdstrafik	102,8	94,5	106,8	112,3	107,1
– tätortstrafik	16,3	15,5	15,9	15,0	14,0
– övrig trafik (inkl tåg)	6,4	–	–	–	–
Färdtjänst- och sjukresor	1,8	2,0	2,8	4,6	5,3
Övriga intäkter	7,0	13,0	9,6	12,1	11,7
Totala intäkter	**134,3**	**125,0**	**135,1**	**144,0**	**138,1**
Medlemstillskott	**401,2**	**387,7**	**326,8**	**298,7**	**274,8**
KTM NETTOKOSTNAD KR/KM (exkl SÄKO)					
– landsbygdstrafik	14,49	14,93	16,16	13,18	10,16
– tätortstrafik	19,30	18,24	11,16	11,90	11,75
Förändring i %	1,9%	11,8%	10,2%	20,9%	-3,6%
Totalt körda kilometer (exkl SÄKO)	**13 597 018**	**13 498 173**	**14 064 543**	**14 608 893**	**14 448 463**
Varav landsbygdstrafik	8 970 895	9 117 563	8 311 573	10 268 669	10 559 531
Varav tätortstrafik	4 626 123	4 380 610	5 752 970	4 340 224	3 888 932
RESANDE					
Landsbygdstrafik	3 223 003	3 417 194	3 577 124	3 635 369	3 337 166
Tätortstrafik	6 613 397	6 651 801	6 187 137	5 996 242	5 389 624
Färdtjänst	238 523	223 040	224 286	218 897	213 782
Sjukresor	176 203	166 129	157 131	151 932	149 068
Totala resor	**10 251 126**	**10 458 164**	**10 145 678**	**10 002 467**	**9 089 640**
KUNDSYNPUNKTER					
Allmän trafik (inkl. skoltrafik)	1 575	1 503	1 069	896	960
SÄKO	312	288	368	499	575
Tåg (Norrtåg)	4 920	5 796	2 267	108	–
Totalt hanterade synpunkter	**6 807**	**7 587**	**3 704**	**1 503**	**1 535**

Så här får Kollektivtrafikmyndigheten in sina pengar (%)



Medlemstillskott	55,3
Medlemstillskott SÄKO	19,9
Biljetter och reskort	11,9
Skolkort	9,9
Övriga intäkter	2,2
Godstransport	0,5
Intäkter (SÄKO)	0,3

Och så här använder kollektivtrafikmyndigheten pengarna (%)



Busstrafik	63,4
Särskild Kollektivtrafik	20,2
Administration och personal	7,0
Övrik trafik inkl tåg	6,7
Administration och personal SÄKO	2,8

förvaltningsberättelse

Här presenteras Kollektivtrafikmyndighetens organisation, operationella verksamhet samt finansiella situation.

kollektivtrafik-myndigheten 2013

ORGANISATION

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (KTM) bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i Västernorrland. Förbundet bildades 2012 och medlemmarna består av länets kommuner samt landstinget Västernorrland.

Myndighetens högsta beslutande organ, Direktionen, består av 22 ledamöter och 22 ersättare. Dessa är politiska representanter från förbundets medlemmar. Under året har direktionen haft fyra sammanträden. Mellan direktionens möten sammanträder Direktionens Arbetsutskott (AU). AU består av sju ledamöter som valts av direktionen, för att representera det geografiska såväl som det politiska spektrat i länet. Ledamöterna ska enbart representera KTM och därmed inte sin egen kommun eller landstinget när de sammanträder i arbetsutskottet. Under 2013 har Arbetsutskottet haft sju sammanträden, varav ett via telefon.

Utöver Direktionens och Arbetsutskottets möten har även övriga politiker och tjänstemän bjudits in till två medlemsmöten under året. Första mötet, den 20 mars, diskuterades bland annat upphandlingen, biljettmaskinbytet och allmän trafikplikt. Andra mötet skedde den 19 december. Då diskuterades rapporten om fördelningssystemet som SWECO tagit fram på uppdrag av KTM, den pågående upphandlingen av särskild kollektivtrafik (trafikstart 2015) samt ett preliminärt förslag till förändrad taxestruktur.

Kollektivtrafikmyndighetens förvaltning består av åtta avdelningar och leds av en myndighetschef som är direkt underställd direktionen och direktionens arbetsutskott.

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland har till uppgift att:

- Fatta strategiska beslut om kollektivtrafiken
  – *I huvudsak genom ett regionalt trafikförsörjningsprogram.*
- Fatta beslut om allmän trafikplikt
  – *Det trafikutbud och den service som KTM vill garantera resenärerna*
- Driva den dagliga verksamheten på uppdrag av Direktionen
  – *Planera och marknadsföra trafik, budget- och redovisningsarbete och så vidare.*
- Upphandla särskild kollektivtrafik för de medlemmar som överlåter uppdraget till KTM.
- Fatta beslut om trafikplikt på interregional trafik tillsammans med angränsande län

Tillsammans med förbundets medlemmar definierar KTM behovet av kollektivtrafik i länet, varefter medlemmarna beslutar om medel till KTM utifrån det gemensamt identifierade behovet.

VIKTIGA POLITISKA BESLUT 2013

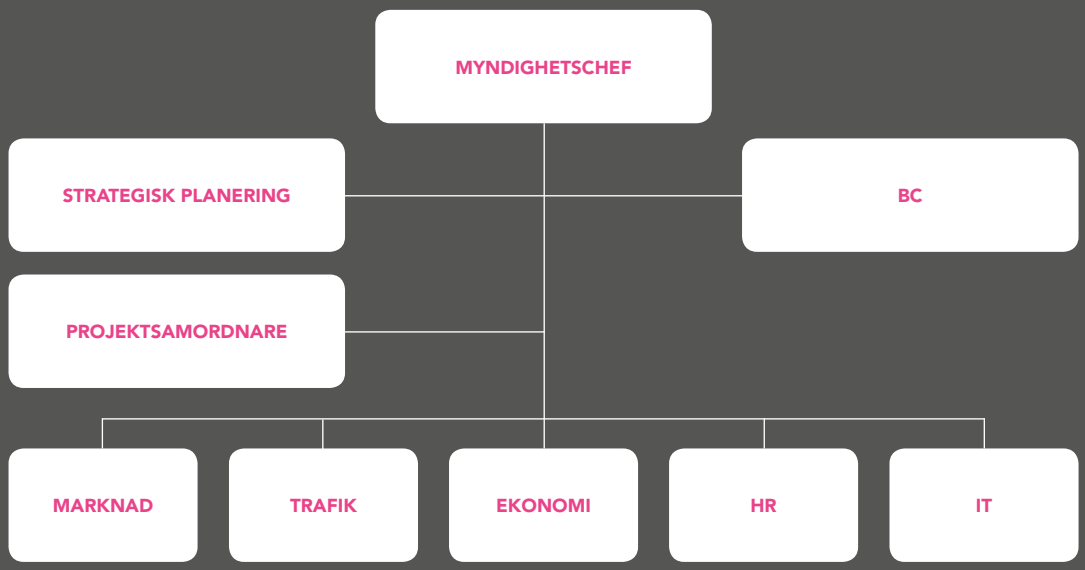
- Allmän trafikplikt, 26 april
- Tilldelning upphandling, 15 augusti
- Upphandling SÄKO, 27 september

MÅL OCH VISION

De övergripande målen som Kollektivtrafikmyndigheten jobbar för att uppnå är det transportpolitiska målet, det branschgemensamma målet om en fördubbling av kollektivtrafiken till 2020 samt det regionala målet. De tre övergripande målen verkar tillsammans för att kollektivtrafiken ska bidra till förbundets vision.

Organisationsskiss över Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland

Organisationsskiss över Kollektivtrafikmyndighetens förvaltning



Mål och vision

Måluppfyllelse

Målområde	Resultat 2012	Mål 2013	Resultat 2013
Mål om Tillgänglighet			
Planerad information	35 %	40 %	37 %
Oplanerad information	21 %	21 %	21 %
Mål om Varumärket			
Kunskap om vem som ansvarar för kollektivtrafiken	46 %	50 %	47 %
Mål om Nöjdhet			
Sammanfattande nöjdhet (allmänheten)	45 %	47 %	44 %
Lojalitet (resenären)	73 %	74 %	73 %
Lyhördhet (allmänheten)	25 %	25 %	24 %
Mål om Resande			
Antalet resor	9 800 000	11 500 000	10 030 000
Omsättning för företagskortet	3,9 Mkr	3 Mkr	2,9 Mkr
Mål om Miljö			
Minskad andel kväveoxider g/kwh	–	–	4,06
Minskad andel energianvändning kwh/10 km	–	–	34,75
Andelen biodrivmedel av totala förbrukningen	–	–	8,4 %
Mål om Ekonomi			
Kostnadstäckningsgrad	28,4 %	25 %	27 %

Nöjdhet SÄKO

Målområde	Resultat 2012	Mål 2013	Resultat 2013
Färdtjänst			
Beställning av resa	92 %	90 %	88 %
Väntetid på telefon	85 %	80 %	76 %
Samtalsmottagaren	96 %	93 %	93 %
Sjukresa			
Beställning av resa	94 %	90 %	87 %
Väntetid på telefon	85 %	80 %	74 %
Samtalsmottagaren	95 %	93 %	92 %

STRATEGISKA STÄLLNINGSTAGANDEN

HÅLLBARHETSPERSPEKTIVET

Verksamheten ska bedrivas med ekonomiskt, socialt och ekologiskt ansvar.

EKONOMI

Kollektivtrafiken ska planeras på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Varje skattekrona som investeras i kollektivtrafik ska användas så den ger störst effekt, då målet är att skapa en kollektivtrafik som kan konkurrera med bilen som färdmedel.

SOCIALT

Kollektivtrafiken ska verka för att öka den geografiska och fysiska tillgängligheten. För att öka den geografiska tillgängligheten ska restiden (upplevd och faktisk) minskas genom att prioritera och effektivisera linjer, göra reseinformation mer tillgänglig samt förbättra länets bytespunkter.

Den fysiska tillgängligheten ska ökas genom att bytespunkterna inom tätortstrafiken och större bytespunkter utmed stomlinjenätet ska anpassas för rullstolar, rullatorer och barnvagnar.

För grupper med särskilda behov är det viktigt att erbjuda alternativ kollektivtrafik. Personer med svåra funktionshinder eller svåra allergier kan inte garanteras säker transport med allmän kollektivtrafik och erbjuds istället särskild kollektivtrafik.

EKOLOGISKT

Kollektivtrafiken ska verka för minskad negativ miljöpåverkan, i huvudsak genom att öka det kollektiva resandet, men även genom satsningar på fossilfria och energieffektiva drivmedel. KTM ställer sig även bakom det branschgemensamma miljöprogrammet.

MÅLGRUPPER

Bilen har en central betydelse för många medborgare i Västernorrland. Cirka 90 procent av befolkningen har tillgång till minst en bil och en majoritet har tillgång till gratis parkering i nära anslutning till arbetet. Bilen konkurrerar därmed ut kollektivtrafiken gällande restid och flexibilitet, två avgörande faktorer gällande val av färdmedel. För att öka andelen kollektivt resande har KTM målgrupper som prioriteras i planerandet av verksamheten. Dessa är ungdomar och studenter samt arbetsgivare och arbetspendlare (med kollektivtrafik eller bil). Att prioritera målgrupperna kommer i slutänden att generera bättre kollektivtrafik vilket gynnar även andra grupper än de prioriterade.

TRAFIKEN

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

Taxi ingår som en del i kollektivtrafiksystemet med så kallad kompletteringstrafik som är anropsstyrd, samt de med specialfordon inom den särskilda kollektivtrafiken.

Busstrafiken i länet bedrivs med omkring 300 fordon som kör cirka 14 miljoner kilometer per år med cirka 10 miljoner resor. Länets busstrafik har sin tyngdpunkt i Sundsvall–Timrå, med ett starkt pendlingsstråk mot Härnösand, med cirka 7 miljoner resor per år. Sundsvalls tätort har det tätaste resandet, med omkring 5,5 miljoner resor per år. Även Härnösand, Sollefteå och Örnsköldsvik har tätortstrafik. Landsbygdstrafiken i länet är till stor del uppbyggd kring stomlinjerna efter Europa- och riksvägar samt anpassade till tågtrafiken. I glest befolkade delar av länet är den linjelagda trafiken i hög grad anpassad till skoltider.

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

KONCERNEN

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

BUSSGODS

Bussgods i Västernorrland AB är ett bolag som till 47,1 procent ägs av KTM, resterande 53 procent ägs av 16 utomstående trafikföretag. I fem av länets sju kommuner bedrivs Bussgods verksamhet i egen regi. I Ånge bedrivs verksamheten via ett ombud och i Timrå saknas bussgodsverksamhet. Bussgods driver bussterminalerna i Sundsvall, Härnösand, Kramfors, Sollefteå samt Örnsköldsvik och har även ett 40-tal in- och utlämningsställen runt om i länet. Bussgods ombesörjer transporter genom samarbete med andra Bussgodsföretag och övriga samarbetsparter i hela Sverige, Finland samt delar av Norge.

Bolaget omsatte 20,5 MSEK (22,4 MSEK) under 2013.

SAMTRANS

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

Bolagets omsättning var 3,9 MSEK (3,9 MSEK) kronor under 2013.

NORRTÅG

Norrtåg bedriver persontrafik med tåg inom och i anslutning till region Norrland. Bolaget ägs gemensamt av trafikhuvudmännen i de nordligaste länen. Kollektivtrafikmyndigheten äger 25 procent av Norrtåg.

Norrtågs sex linjer har 86 avgångar vardagligen samt en något reducerad helgtrafik. Detta är ungefär 2 000 avgångar per månad och tågen trafikerade totalt 1 500 kilometer järnvägsspår under 2013. Resandeökningen från 2012 är cirka 27 procent. Under tiden januari till mars ställdes trafiken för linjen Umeå–Luleå in då vinterproblemen med fordonen blev stora. Projekt ”Handlingsplan Vinter” inleddes under hösten 2013 för att komma tillrätta med vinterproblematiken.

Bolagets omsättning var 83,6 MSEK (48,2 MSEK) under 2013.

VÄSTERNORRLANDS LÄNS TRAFIK AB

VLT AB är ett helägt dotterbolag vars syfte är att administrera och hantera de avtal som är tecknade i bolagets namn. De flesta trafikavtal ligger under VLT AB och flyttades inte över vid bildandet av Kollektivtrafikmyndigheten.

Nuvarande trafikavtal sträcker sig som längst till 2015 och bolaget kommer att avvecklas därefter.

Din Tur informerade om kollektivtrafiken på Fixarmässan på MIUN i Sundsvall.

Din Tur bjöd på kakor i samband med att vi marknadsförde företagskortet vid en golftävling i Örnsköldsvik.

verksamheten 2013

UPPHANDLING TRAFIKSTART 2014

I augusti slutfördes upphandling av linjetrafik med trafikstart juni 2014 och en avtalstid på åtta år. Upphandlingen är en av de miljömässigt mest innovativa upphandlingarna i landet och kommer att minska förbrukningen av fossilt bränsle med cirka 50 procent i länet. Detta innebär att Västernorrland i juni 2014 kommer att ha landets mest energieffektiva bussflotta med bland annat 50 hybridbussar, tre elbussar och fem lättviktsbussar. Bränsleförbrukning blir 35 procent lägre i alla tätorter, en minskad dieselförbrukning med cirka 700 000 liter per år. Det goda miljöresultatet kommer bland annat från att upphandlingen följt det miljöprogram som tagits fram för Partnersamverkan för en Fördubblad Kollektivtrafik.

Ekonomiskt är upphandlingen också en framgång, då den totala trafikkostnaden för länet minskar från trafikstart. Upphandlingskonceptet där anbud fick lämnas på enskilda eller kombinationer av trafikuppdrag bör därmed ses som ett framgångsrikt sådant.

Det blev två vinnande anbud för all busstrafik i länet. Nobina Sverige AB kommer trafikera trafikområde Sundsvall, Timrå, Njurunda och Matfors samt Örnsköldsviks tätort. ”Paraplybolaget” Mittbuss AB, som består av sex företag från Västernorrland (Byberg & Nordin AB, Zetterblads Trafik AB, Bergvalls Buss AB, KR Trafik AB, Lindströms buss AB, och Westerlunds åkeri AB) trafikerar resten av länet.

UPPHANDLING SÄKO 2015

Efter upphandling 2014 avslutades inleddes arbetet på upphandling av särskild kollektivtrafik och viss skolskjuts med trafikstart 2015. Till skillnad från linjetrafik, som lagligt sett är kollektivtrafikmyndigheternas ansvar, är kommuner och landsting ansvariga för SÄKO-trafiken. Förbundets medlemmar, med undantag av Sundsvall, har överlåtit ansvaret att upphandla och administrera SÄKO-trafiken till KTM.

Upphandlingens ambition är, utöver att tillfredsställa de ekonomiska och miljömässiga ambitionerna hos de deltagande medlemmarna, att öppna den särskilda kollek-

Myndighetschef Per Eriksson och Mittbuss ordförande Tomas Byberg ser fram emot ett bra samarbete.

tivtrafiken för allmänt resande. Detta syftar till att kunna erbjuda en bättre service för befolkningen på landsbygden, samtidigt som det ger ekonomiska och miljömässiga fördelar för länet.

PROCESSKARTLÄGGNING

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands Län skapades 2012 som en konsekvens av den nya lagen (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik. Verksamheten som tidigare drivits i aktiebolagsform flyttades ograverad över till myndigheten, med i stort sett samma förvaltning och anställda som tidigare. Detta innebar att den helt nya myndigheten fick med sig äldre arbetssätt och intern organisation från aktiebolaget, men med nya lagkrav på bland annat redovisning och planering.

För att utreda hur förbundet kan uppfylla lagkraven och önskemål från medlemmarna, såväl som ordinarie verksamhet på ett effektivt sätt, genomfördes en processkartläggning i januari och februari 2013. Processkartläggning är en metod som detaljerat beskriver aktiviteter som upprepas i verksamheten och syftar till att skapa värde (för interna eller externa intressenter) genom att framhäva de viktigaste elementen. Beskrivningen är grafisk och illustrerar kopplingar mellan aktiviteter, vilket tydliggör målet för processen såväl som processen.

KTMs processkartläggning identifierade två huvudprocesser, som kallas Ekonomi/produktionsprocess samt Framtagande av turlistor. Kartläggningen dokumenterade befintliga arbetsprocesser från organisationsnivå ner till individnivå, och identifierade områden i verksamheten som är ineffektiva. Inom ekonomi/produktionsprocessen identifierades behov av att skapa effektivare metoder för intern- och externkommunikation samt förenklade arbetsrutiner som bland annat leder till en bättre överensstämmelse med medlemmarnas årscykler. Under året har arbetet med processkartläggningen framskridit längst inom området arbetsrutiner, och tidsplan upprättats för vidare arbete.

Processen för framtagande av turlistor har på grund av upphandling 2014 främst handlat om externa åtgärder, där dialoger med medlemmar om bland annat budgetarbete och målsättningar för kollektivtrafiken inletts.

BYABUSSEN

Försöket med Byabussen inleddes i september 2010 som ett EU-projekt inom Rural Transport Solutions (lösningar för glesbygdstransport). Försöket med deltagare från Sverige, Finland, Skottland och Island syftar till att hitta alternativa lösningar för glesbygdstransporter då många glest befolkade områden har problem med höga kostnader för kollektivtrafiken.

Projektet leasade ett fordon som gratis ställdes till bybornas förfogande och ställde upp enkla regler för resandet: nya resor anmäldes på Byabussens hemsida, minst två resenärer varav en förare (över 25 år som innehavit körkort i minst 5 år) per resa och resan skulle ske inom Ånge kommun. Alla omkostnader togs omhand av projektet.

Resandet med Byabussen stabiliserades kring 400 resor (2 300 resenärer) per månad och med en kostnad på cirka 70 kronor per passagerare, eller 6 kronor per vagnskilometer. Detta kan jämföras med övrig allmän kollektivtrafik i Ånge kommun, där den genomsnittliga vagnskilometern under 2013 hade en nettokostnad på 18,90 kronor.

EU-projektet avslutades i november 2012, och då finansiering kvarstod drevs projektet därefter vidare av Kollektivtrafikmyndigheten. 71 procent av kostnaden för Byabussen hade under projekttiden utgjorts av leasingkostnaden för fordonet, som friköptes av KTM. Den totala kostnaden för Byabussen under 2013 var 70 000 kronor, jämfört med 276 000 kronor för 2011.

Nuvarande lagstiftning medger ej en lösning där resenärerna betalar för sitt resande i Byabussen då detta kräver en förare med licens. En lagändring skulle kunna innebära ett friare, mer ekonomiskt och samhällsgynnande kollektivtrafik i glesbygden med projekt som Byabussen runtom i glesbygdssverige.

BILJETTMASKINSUPPGRADERING

Den 11 mars uppgraderades biljettmaskinerna på ungefär 250 bussar runt om i länet. Uppgraderingen medförde att samtliga reskort i länet måste bytas ut.

Cirka 55 000 reskort beräknades behöva bytas runt om i länet. 55 procent fler reskort, cirka 85 000, byttes ut under en veckas tid på tillfälliga kortbytarcenter som upprättades i länets tätorter. I uppföljningsarbetet noterades att 84 procent av resenärer och 73 procent av allmänheten uppmärksammat reskortsbytet. Kollektivtrafikmyndigheten uppmärksammades även i media under mars och april gällande detta, bland annat genom att representanter från Din Tur chattade med läsare på Sundsvalls Tidnings webplats.

Programvaran i de nya biljettmaskinerna innehöll från början ett programmeringsfel som orsakade felaktiga rabattnivåer på reskorten. Felet har orsakat en kostnadsökning för vissa resenärer, men har nu åtgärdats på alla bussar i länet. Alla resenärer som blivit drabbade får kompensation för sina ökade kostnader genom att anmäla detta till Din Turs kundtjänst.

MARKNAD

NYA WEBBSIDOR

I mitten av april lanserades den uppdaterade hemsidan dintur.se samt trafikforsorjningsprogrammet.se. Din Turs webbsida har fått en ansiktslyftning och nya funktioner som responsivitet, att hemsidan anpassar sig efter skärm-

storlek, och tillgänglighetsanpassning genom talande webb, översättning till flera språk och en chatfunktion.

Trafikförsörjningsprogrammets hemsida är unik. Ingen annan kollektivtrafikmyndighet i Sverige har omvandlat sitt styrdokument till en hemsida där allmänhet såväl som förbundsmedlemmar kan följa myndighetens utveckling och mål.

TESTRESENÄRSSAMARBETE MED LANDSTINGET VÄSTERNORRLAND

Tillsammans med landstinget genomfördes i maj en testresenärskampanj där 50 landstingsanställda fick möjligheten att gratis arbetspendla med kollektivtrafiken. Deltagarna som kom från hela länet använde sig av tåg, buss och pendlarparkeringar. 81 procent av testresenärerna rapporterade efter kampanjen att de avsåg att fortsätta resa kollektivt.

DIN TUR I MEDIERNA

Din Tur har under 2013 totalt omnämnts 227 gånger i redaktionell media vilket är en ökning med cirka 50 procent jämfört med 2012. Din Tur har omnämnds i 36 olika nyhetsmedier under 2013. De som dominerar är Sundsvallstidningen, Allehanda och Dagbladet som tillsammans står för 38 procent av den totala volymen artiklar.

I ordmolnet för de redaktionella medierna handlar diskussionerna i första hand om Din Tur, Sundsvall, Landstinget och ordförande Bengt Sörlin.

Till största del är det neutrala artiklar men även en del negativa, cirka 14 procent av totala antalet artiklar. De negativa artiklarna handlar till stor del om tågproblem i Norrland, säkerheten på bussarna, oro inför nytt biljettsystem, ingen möjlighet att ladda busskortet under busskortsbytet samt att systemfel orsakade dyrare bussresor där fler betalat för mycket.

I sociala medier kan vi se att diskussionerna främst handlar om Din Tur och om kollektivtrafiken i sig. Här handlar medborgardialogen till stor del om och kring busstrafiken och förseningar och inställda turer.
Under perioden 1 augusti 2013–31 december 2013 omnämndes Din Tur 219 gånger i de sociala medierna.

Med 127 inlägg representerar Twitter den källan där Din Tur omnämns flest gånger. Därefter följer Facebook och bloggar.

MARKNADSAKTIVITETER

Under 2013 har flera olika marknadsinsatser genomförts.

- **Sociala medier – Kampanj på Instagram.**
- **Fixarmässan.** Mittuniversitets alla studenter i Sundsvall bjuds in till Fixarmässan i början av september.
- **Stadskampen – en tävling mellan Sundsvall–Östersund–Gävle.** ”Släpp ratten” var budskapet i Stadskampen i Sundsvall. Under en dag fick alla åka gratis i stadstrafiken.
- **Inspirationsdag Kommunikation och PR.**
- **Julbussen.**
- **Nominerad till marknadsföringspris.** Din Tur nominerades till Årets Marknadsförare i Sundsvallsregionen 2013 i kategorin Årets TV. Din Tur vann inte denna gång.
- **Hushållstidning till alla i länet.**
- **Europeiska Trafikantdagen, samarbete med Trafikverket och Norrtåg.**

ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK

Det kollektiva resandet med buss har minskat med 1,8 procent, eller 1,2 procent exklusive skolresor, jämfört med 2012. Resandet har överlag minskat i hela Västernorrland, med undantag för Härnösands tätort samt Njurunda-området. Resandeförändringar har alltid flera, ofta av varandra

Tätortsresenärer fick en oväntad resa med ordförande Bengt Sörlin och marknadschef Annica Kjellin. Bussen plockade upp resenärer vid kollektivtrafikens vanliga hållplatser och körde dem till deras önskade destination. Dessutom erbjöds en ovanlig möjlighet att direkt framföra synpunkter gällande kollektivtrafiken i länet.

oberoende, orsaker. Värt att notera för året som gått är att biljettmaskinsbytet och kortbytet i mars lämnade bussar i vissa områden utan möjlighet för resenärer att betala under ca en vecka, vilket bör ha medfört en minskning i resestatistiken (men inte resandet i sig) med ungefär 2,5 procent. Den nya mjukvaran registrerar även statistik för bland annat övergångar på ett nytt sätt, varför jämförelsesiffror från 2012 bör tolkas med försiktighet.

Den ökade möjligheten att arbets- eller utbildningspendla med tåg i Västernorrland medför en överflyttning av resenärer från buss till tåg, och lockar även nya resenärer. Tågresandet har även haft effekt på pendlares resmönster, då det har observerats att en person som pendlar med buss ofta tar lokalbussen till resecentrum men en person som pendlar med tåg i större utsträckning tar bilen eller annat färdmedel till resecentrum. Resande med lokalbuss påverkas ofta av vädret, då lång och varm höst eller vår leder till mindre resande än blöta och kalla sådana. Det är alltid svårt att förutspå effekter av trafikförändringar, och det finns även en viss fördröjning från att en trafikförändring görs till att resandemönster ändras. Generellt tar en positiv förändring, som utökad trafik, upp till tre år att uppvisa full effekt på resandet.

Kostnaden för den allmänna kollektivtrafiken drivs alltid av den trafikbeställning som respektive medlem gjort, samt de avtal som upphandlats av kommunalförbundet. I juni 2013 påbörjades en ny avtalsperiod då en ettårsupphandling gjordes för att förlänga trafikavtalen som upphandlades till 2005. Detta har påverkat trafikkostnaderna, särskilt i Sundsvalls tätort har trafiken blivit dyrare. I huvudsak är trafikkostnaderna i länet fördelade efter principen att inomkommunal trafik finansieras av kommunen, trafikområden som delas mellan flera kommuner och/eller landstinget finansieras proportionellt efter andel trafik och trafik mellan kommuncentra samt tågtrafiken finansieras av landstinget.

Intäkterna för 2013 budgeterades väldigt försiktigt, mestadels på grund av osäkerhet gällande tågstarten och hur mycket resande som skulle överflyttas från buss till tåg. På landsbygden har vi sett att reslängderna, och därmed även intäkterna, ökat under året. Orsakerna till detta är oklara.

Generellt över länet har försäljningen av enkelbiljetter ökat, även i områden där resandet minskat. En möjlig orsak till ökningen är att det sedan mars även går att betala med så kallade electronkort på alla bussar. I tätortstrafiken är mellanskillnaden på biljettpris med reskort och enkelresa 12 kronor per biljett, det är därmed 48 procent billigare i genomsnitt att använda reskortet. Då priserna på landsbygdstrafik är baserade på avstånd är det svårare att ge en översiktsbild av prisskillnaden, men med en tur- och returresa per vecka är enkelbiljetter cirka 25 procent dyrare än att betala med reskortet (se tabell nedan).

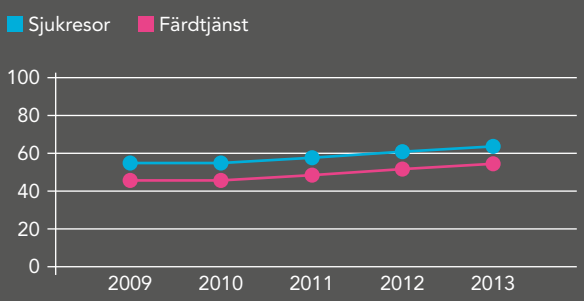
SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Den allmänna kollektivtrafiken kan inte tillgodose alla resenärers behov, samtidigt som alla medborgare har samma rätt till att åka kollektivt. Den särskilda kollektivtrafiken (SÄKO) består av färdtjänst och sjukresor för de resenärer som, av olika anledningar, inte säkert kan färdas med allmän kollektivtrafik. SÄKO-trafik är kommunerna och landstingets ansvar, i Västernorrland har upphandling och

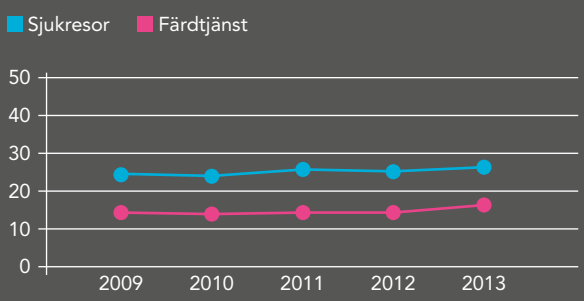
Prisjämförelse mellan enkelbiljetter och reskort

Resa	Resor/månad	Reskortspris	Enkelpris	Differens
Kramfors C–Härnösand C	8	69,06 kr	83 kr	20 %
Härnösand C–Sollefteå C	8	99,23 kr	125 kr	26 %
Sundsvall bstn–Övik C	8	142,26 kr	197 kr	38 %
Timrå E4–Sundsvall bstn	8	27,67 kr	33 kr	19 %

Procentuell samordning



Procentuell besparing genom samordning



administration av trafiken överlämnats till Kollektivtrafikmyndigheten. Sedan september 2013 har Ånge kommun överlämnat myndighetsutövningen, handläggningen, av färdtjänsttillstånd till KTM, övriga kommuner handlägger tillstånden själva.

På Beställningscentralen i Ånge planeras och samordnas resor med den särskilda kollektivtrafiken. Under 2013 planerades 500 328 resor, en ökning med 1,5 procent från året innan. Antalet sjukresor i länet fortsatte öka under 2013 med 6,8 procent. Även samordningen av sjukresor ökar, 61,5 procent av sjukresenärerna samordnades under 2013 jämfört med 58,3 procetn under 2012. Samordningen av sjukresor gav en kostnadsbesparing på 17,3 MSEK eller 24,9 procent.

Färdtjänstresandet i länet ökade med 7,0 procent från 2012. Ökningen beror framför allt på att Kramfors kommun har omklassificerat omsorgsresor från att ha varit dagvårdsresor till färdtjänstresor. 57,1 procent av färdtjänstresor samordnades, en ökning från 2012 då 52,8 procent av resorna samordnades. Samordningen av färdtjänstresor gav en kostnadsbesparing på 7,2 MSEK eller 16,1 procent.

PERSONAL

MILJÖ OCH HÄLSA

Det systematiska arbetsmiljöarbetet ska ingå som en naturlig del i den dagliga verksamheten. Det är arbetsgivaren som har huvudansvaret för den fysiska, psykiska och sociala arbetsmiljön, samt arbetsmiljöarbetet. Även kompetensutveckling och rehabilitering ingår i ansvarsområdet.

Arbetet med fysisk arbetsmiljö är ständigt pågående, och ett nära samarbete med företagshälsovården ämnar till att reducera risken för arbetsskador. En större åtgärd kommer genomföras i Ånge i början på 2014 då Priserva kommer erbjuda individuell ergonomisk information till de anställda. En pågående åtgärd som visat sig mycket effektiv för att minska problem med rygg och nacke är att erbjuda massage till arbetstagarna.

Som ett steg i bekämpandet av psykisk ohälsa ges tillfälle till anställda i Kramfors och Ånge att deltaga vid inspirationsdagar och seminarier med meriterade föredragshållare några tillfällen varje år. Under våren 2014 planeras detta kompletteras med en personalkonferens med inriktning på hälsa och stress, pessimism och optimism.

SJUKFRÅNVARO

Den totala sjukfrånvaron på KTM ökar från 5,6 procent år 2012 till 6,34 procent för år 2013. Det är intressant att notera att kommunalt anställda har genomsnittligt 1,1 procent högre sjukfrånvaro än samtliga anställda i Sverige sedan 2004. Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) rapporterar att det främst är den psykiska ohälsan som ökar i landet, och att regeringen tillsatt utredningar för att undersöka den ökning i korttidsfrånvaron som började 2010 och har fortsatt sedan dess. Det som noteras innan resultaten presenterats från dessa undersökningar är att stressdiagnoser blir allt vanligare.

Långtidssjukskrivningen har kraftigt minskat från föregående år, vilket beror på att två personer som varit långtidssjuka är tillbaka i tjänst och att en långtidssjuk person har avslutat anställningen. På grund av det relativt låga antalet anställda ger individuell sjukdom en stor procentuell effekt.

Sjukfrånvaro i %

	2012 (%)	2013 (%)
Summa frånvaro i %	5,6	6,3
Långtidsfrånvaro i %	40,9	28,2
Summa frånvaro i % kvinnor	6,0	6,7
Summa frånvaro i % män	4,8	5,7
Anställda 29 år och yngre	3,0	1,6
Anställda 30-49 år	5,7	7,9
Anställda 50 år och äldre	7,1	5,8

Antal anställda

	Ånge	Kramfors
Antal kvinnor	22	11
Antal män	9	10
Summa	**31**	**21**

Linje 201 trafikerar ett av länets starkaste pendlingsstråk, Sundsvall–Härnösand.

HÄLSOUTREDNING

För att kartlägga orsaker till den stigande korttidsfrånvaron har en projektinriktad hälsoinsats med syfte att bidra till en friskare arbetsplats under 2013 inletts på arbetsplatserna i Kramfors och Ånge. Som första steg i projektet besvaras enkäter med hälsoprofilbedömning (HPB) samt arbetsplatsprofilbedömning (HPI), vilket följs av ett hälsoseminarium med fokus på kost, motion och stress. Alla deltagande erbjuds sedan hälsovägledningssamtal och konditionstest med frivilligt uppföljningsmöte, hälsokontroll, kostrådgivning och konditionstest. Projektet är helt genomfört i Kramfors och på Beställningscentralen i Ånge kommer hälsoseminariet genomföras i mars 2014.

HPI-enkäten visade att en betydande andel av personalen upplever stress i sitt arbete. En högre stressfrekvens upplevdes av personal i Kramfors än i Ånge, då arbetsuppgifterna och arbetsmiljön i hög grad skiljer sig åt på de båda arbetsplatserna kan det finnas olika förklaringar till detta.

Projektets resultat kommer redovisas internt under våren 2014.

UTBILDNING OCH UTVECKLING

Den stora utbildningssatsningen under 2013 var processkartläggningen som omfattade hela verksamheten. Utbildning i medarbetarsamtal för avdelningschefer och fackliga representanter genomfördes också, samt individuella kompetenshöjande åtgärder. För att mer effektivt kunna arbeta med kompetenshöjning ska en rutin för dokumentation av dylika insatser utarbetas och tas i bruk under 2014. Beställningscentralen har fortsatt arbetet med utbildning från 2012 med bland annat löpande tester på geografi och regelverk för färdtjänst och sjukresor. Utbildningsplanen för ny personal på Beställningscentralen är nu 14 veckor under en period på 4-5 månader.

Medarbetarsamtal genomfördes under hösten för alla anställda. Det noteras att en stor del av de anställda framställt önskemål om vidareutbildning i kalkylprogrammet Excel, varför utbildning i detta planeras och ska utföras under 2014. Synpunkter på den fysiska arbetsmiljön framfördes också, främst gällande ventilation och belysning. Åtgärder i enlighet med synpunkterna bör vidtas under 2014.

POLICIES

Arbetet med jämställdhetsplanen, som planerades färdigställas under 2013, fortsätter under 2014. Det är processkartläggningen och övriga utbildningar som orsakat fördröjningen. Det har även utarbetats en resepolicy som ska tas av direktionen under våren 2014.

ekonomisk analys

BALANSKRAVET

Hösten 2004 antog Riksdagen en proposition med benämningen ”God ekonomisk hushållning” i kommuner och landsting. Enligt propositionen ska kommuner och landsting i sin budget ska ta fram särskilda finansiella och verksamhetsmässiga mål och riktlinjer av betydelse för en god ekonomisk hushållning och följa upp detta i årsredovisningen. Kommunalförbundet har antagit mål för verksamheten i och med antagandet av Västernorrlands Trafikförsörjningsprogram och ser ingen anledning att frångå dessa i den ekonomiska planeringen och verksamhetsplaneringen. Trafikförsörjningsprogrammet är under revidering, men de uppsatta målen gäller fram till förbundets direktion beslutat godkänna det reviderade programmet.

Balanskravet i kommunallagen innebär att en kommun enligt skall budgetera med positivt resultat, att intäkterna överskrider kostnaderna för året. Syftet med detta är att varje generation ska bära ansvar för de kostnader som den beslutar om och konsumerar. Kollektivtrafikmyndigheten lyder under kommunallagen, men har inga egna skatteintäkter och utför i dagsläget inte någon verksamhet autonomt från sina medlemmar. Förbundets kostnader i budget baserar på de trafikbeställningar medlemmarna gjort inom de trafikavtal som upphandlats och biljettintäkterna baseras på tidigare års intäkter. Mellanskillnaden mellan kostnader och intäkter betalas av medlemmarna genom á conto-belopp som slutregleras efter bokslutsårets utgång.
Under nuvarande finansieringsmodell budgeterar förbundet för, och redovisar, ett nollresultat. Detta strider mot balanskravet, om inte finansieringsmodellen i sig kan anses vara de ”synnerliga skäl” som kommunallagen anger godtagbara för att inte budgetera med positivt resultat.

BUDGETAVVIKELSE

Resultatet 2013 för myndigheten är positivt jämfört med budget, nettoresultatet är 7,6 procent eller 33,0 MSEK bättre än budget. Indexuppräkningen budgeterades med 4,0 procent medan utfallet blev 0,5 procent medför en kostnadsminskning med 13,3 MSEK.

Intäkterna budgeterades försiktigt med hänsyn till framförallt trafikstart av Norrtåg i full skala. Intäkterna blev 10,9 procent bättre än budget, 13,3 MSEK.

Nedläggning av flygplatstrafiken i Sundsvall 1 juli samt reglering av trafik i Örnsköldsviks flygplats medförde förbättring med 1,5 MSEK jämfört med budget.

Administrationskostnaderna både för kansliet i Kramfors och Beställningscentralen i Ånge har minskat med 0,7 MSEK 2,6 procent respektive 1,2 MSEK 7,5 procent.

Vidare realiserades ränteintäkter med 2,2 MSEK, vilket ej budgeterats.

TRAFIKKOSTNADER

Landsbygdstrafiken såväl som tätortstrafiken visade positivt resultat mot budget. Den största kostnadsminskningen ligger i området landsbygdstrafik, där bruttokostnaderna minskat med 4,0 % eller 9,7 MSEK och nettokostnaderna med 14,4 % eller 22,3 MSEK.

Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett indextal. En prognos för indexuppräkningen görs inför året och tas med i budgeten. Indexkorgen består av 3 delar, KPI (konsumentprisindex) AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljeprisindex). AKI, som utgör 55 % ökade med 0,8%, KPI samt PPI minskade med 0,04 % respektive 0,3 %. I

budgeten för 2013 var prognostiserat en indexhöjning med 4 % och då utfallet för index blev 0,44 % ligger bruttokostnadsminskningen på 3,8 % på landsbygdstrafik helt i linje med indexutvecklingen. Den totala indexpåverkan innebar en besparing på 13,3 MSEK jämfört med budget, varav 9,5 MSEK härrör från landsbygdstrafik och 3,8 MSEK från tätortstrafik.

Tätortstrafiken minskade också sina brutto- samt nettokostnader, med 1,4 MSEK (1,5 %) och 2,2 MSEK (2,5 %) respektive. Att tätortstrafiken inte uppvisar samma kostnadsminskning som landsbygdstrafiken beror i stor del på ettårsupphandlingen i Sundsvalls tätort. Denna innebar en ökad bruttokostnad på 14 MSEK i perioden juni 2013–juni 2014, varav 7 MSEK belastar 2013. Även förstärkningskostnaderna i avtalet ökade markant, från 11 kr/km till 32 kr/km. Förstärkningskostnaderna har dock mindre direkt påverkan, då förstärkningstrafik bara används då resenärerna överskrider den linjelagda kapaciteten. Något som sällan inträffar i Sundsvalls tätort där bussarna avgår med 10-minutersintervaller.

INTÄKTER

Din Turs reskort med Best Price-rabatt är ett system designat för att gynna den regelbundne resenären, pendlaren, bland annat genom att uppehåll i resandet inte innebär förverkade pengar på det sätt ett månadskort gör. Utöver systemets resenärsfördelar får KTM detaljerad resandestatistik som gynnar planering och ekonomisk administration.

Best Price-systemet orsakar dock svårigheter att dra direkta kopplingar mellan resandestatistik och intäkter. Även om det inte är svårt att ta fram information om hur mycket resande som sker med enkelbiljetter, reskort, skolkort och andra betalningsalternativ, är det svårt att säga hur mycket intäkter som kommer från en resa med reskort (se tabell nedan). Den första resan på reskortet ger 10 procent rabatt mot enkelpris, sedan ökar rabatten med resandefrekvensen. Ett kort som reser mycket har alltså högre rabatt än ett som reser lite.

Intäkterna budgeterades också med stor försiktighet då det ansågs sannolikt att tågstarten skulle medföra en betydande överflyttning av resenärer från buss till tåg.

Nettokostnader 2013

	Resultat	Budget	Differens (kr)	Differens (%)
Landsbygdstrafik	132 483 712	154 809 370	22 325 658	14,4
Tätortstrafik	86 154 349	88 394 000	2 239 651	2,5
Flygplatstrafik	86 057	1 602 000	1 515 943	94,6
Kompletteringstrafik	422 000	356 000	-66 000	-18,5
SÄKO	106 178 676	108 392 000	2 213 324	2,0
Varav Färdtjänst	*54 233 239*	*56 956 000*	*2 722 761*	*4,8*
Sjukresor	*51 945 437*	*51 436 000*	*-509 437*	*-1,0*
Norrtåg	27 553 983	29 245 000	1 691 017	5,8
Biljettgiltighet	1 005 068	2 000 000	994 932	49,7
Finansiella intäkter och kostnader	-2 210 222	-252 000	1 958 222	-777,1
Biljettsystem	6 952 121	5 154 000	-1 798 121	-34,9
Administration	27 829 242	28 566 000	736 758	2,6
Admin Säko	14 726 666	15 920 000	1 193 334	7,5
Totalt	**401 181 652**	**434 186 370**	**33 004 718**	**7,6**

Prisexempel på resor utförda med olika resefrekvens

	Pris/resa (kr)	Total intäkt (kr)	Pris/pendlarpris (%)
Sollefteå–Örnsköldsvik			
40 resor, allt på 1 reskort	42,9	1 717,6	–
40 resor, jämnt fördelat på 4 reskort	98,8	3 951,2	230
40 resor, jämnt fördelat på 10 reskort	115,1	4 605,2	268
Enkelbiljett	133,0	5 320,0	310

Resandeökningen på Norrtåg har varit cirka 30 procent från tågstarten 2012, en motsvarande resandeminskning syns ej på busstrafiken.

SÄKO

Den särskilda kollektivtrafikens kostnader drivs inte på samma sätt som den allmänna kollektivtrafikens. SÄKO-trafikens kostnader beror i stor del på hur många tillstånd för färdtjänst och sjukresor som kommunerna och landstinget utfärdar samt vilka villkor som ställs i dessa. Det är sedan resenären som i stort avgör kostnaden, beroende på hur många resor och distans för dessa, den väljer att nyttja sitt tillstånd för. Kostnaden baseras på ett trafikavtal som reglerar vilket pris den ansvarige medlemmen betalar för en resa, uppdelat på bl.a. upphämtning av resenär, och kilometerkostnad. Avtalen räknas upp varje år med ett indextal som baseras på färdtjänstindex.

Budgeten för SÄKO 2013 beräknade index till 2,5 % och utfallet blev 0,5 %. Den särskilda kollektivtrafiken visade positivt resultat mot budget, 2,0 % eller 2,2 MSEK. Kostnadsminskningen är enbart på färdtjänsten, där resultatet är 4,8 % eller 2,7 MSEK bättre än budget, sjukresor överskred budget med 0,5 MSEK eller 1,0 %. Färdtjänst och sjukresor ökade med 7,0 % och 6,8 % respektive jämfört med 2013, men reslängden har utvecklats åt olika håll. Längden på en genomsnittlig färdtjänstresa har minskat med 4,4 % och ökat med 2,7 % för en sjukresa.
Den minskade reslängden och indexutfallet för färdtjänsten tillsammans med ökad samordning ger en klar orsak till kostnadsminskning trots ett ökat resande, samtidigt som det är indexutfallet och samordningen som håller nere kostnadsökningen för sjukresor.

ADMINISTRATION

Kostnaden för administration bör fördelas på tre poster. Administration för kansliet i Kramfors, för Beställningscentralen i Ånge (SÄKO administration) samt kostnaden för biljettmaskinsuppgraderingen.

Det totala resultatet för administrationen i Kramfors visar ett positivt resultat mot budget, med 2,6 procent eller 0,7 MSEK. I detalj syns ökade kostnader för externa konsulter, i huvudsak orsakade av att arbetet med upphandling 2014 krävde mer extern juridisk och matematisk kompetens än beräknat. Minskade kostnader för personal och strategisk planering syns också, dessa i huvudsak på grund av att alla tjänster som budgeterats ej var tillsatta under 2013.

SÄKO-administrationen har också ett positivt resultat mot budget med 7,5 procent eller 1,2 MSEK. Det är främst minskade personalkostnader, mestadels då behovet för vikarier minskat, samt minskade kostnader för telefon och IT.

Biljettmaskinsuppgraderingens resultat är negativt mot budget, med 34,9 procent eller 1,8 MSEK. Det är en kraftig kostnadsökning där långt större kostnader än beräknat uppstod vid kortbytesdagarna. De cirka 80 000 reskort som byttes var nästan 50 procent fler än vad som hade beräknats, vilket bland annat lett till högre personalkostnader för administrativ såväl som extern personal, som bokförts som kostnader för biljettmaskinsuppgraderingen.

Din Tur bjöd in till seminarium om kommunikation och marknadsföring.

Den första hushållstidningen levererades till alla Västernorrlands hushåll i december. Tidningen presenterar verksamheten och aktuella händelser samt visar en mer personlig sida av Din Tur.

ekonomisk information

Här presenteras resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter för kommunalförbundet och koncernen. Jämförande kassaflödesanalys för 2012 presenteras ej då detta var verksamhetens första år.

RESULTATRÄKNING (KKR)

	Not	KTM 2013	KTM 2012	Koncernen 2013	Koncernen 2012
INTÄKTER					
Nettoomsättning		128 805,6	125 045,9	160 740,0	144 788,7
Jämförelsestörande intäkter	8	–	635,4	0,0	635,4
Övriga rörelseintäkter	2	3 321,4	5 920,4	18 341,4	25 396,9
Intäkter	1	**132 127,0**	**131 601,7**	**179 081,4**	**170 821,0**
KOSTNADER					
Trafikkostnader		-482 037,1	-460 948,6	-520 923,2	-501 236,6
Övriga externa kostnader		-22 374,5	-21 853,5	-25 785,3	-16 819,7
Personalkostnader		-25 979,4	-26 184,6	-30 922,3	-30 247,3
Jämförelsestörande kostnader	8	–	-6 541,3	0,0	-6 541,3
Kostnader		**-530 391,0**	**-515 528,0**	**-577 630,8**	**-554 844,9**
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	3	-5 127,9	-4 587,4	-5 303,0	-4 697,2
NETTOKOSTNADER		-403 391,9	-388 513,7	-403 852,4	-388 721,1
FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER					
Finansiella intäkter		2 216,1	937,2	2 429,6	1 194,5
Finansiella kostnader		-5,9	-90,6	-23,6	-99,1
Finansnetto		**2 210,2**	**846,6**	**2 406,0**	**1 095,4**
Resultat före medlemstillskott		-401 181,7	-387 667,1	-401 446,4	-387 625,7
Skatt på årets resultat		0	0	66,8	-11,2
Latent skatt		0	0	0,0	0,0
Medlemstillskott	9	401 181,7	387 667,1	401 181,7	387 667,1
RESULTAT		**0**	**0**	**-197,9**	**30,2**

BALANSRÄKNING (KKR)

	Not	KTM 2013	KTM 2012	Koncernen 2013	Koncernen 2012
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR					
Materiella anläggningstillgångar	3				
Inventarier, verktyg och installationer		15 805,2	17 570,8	16 501,7	18 062,4
Summa materiella anläggningstillgångar		**15 805,2**	**17 570,8**	**16 501,7**	**18 062,4**
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	4	18 744,4	18 744,4	–	–
Andra långfristiga värdepappersinnehav	4	1 001,5	1,5	1 032,2	132,2
Summa finansiella anläggningstillgångar		**19 745,9**	**18 745,9**	**1 032,2**	**132,2**
Summa anläggningstillgångar		**35 551,1**	**36 316,7**	**17 533,9**	**18 194,6**
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR					
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		52 609	20 095,8	59 608,5	32 660,2
Skattefordringar				267,2	247,3
Övriga fordringar		2 486,3	20 633,7	4 547,6	22 840,5
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	5	7 571,9	7 072,8	8 799,3	8 191,4
Summa kortfristiga fordringar		**62 667,2**	**47 802,3**	**73 222,6**	**63 939,4**
Kortfristiga placeringar	6	37 168,0	40 605,9	907,4	907,4
Kassa och Bank		34 244,8	31 370,7	114 111,3	89 320,7
		71 412,8	**71 976,6**	**115 018,7**	**90 228,1**
Summa omsättningstillgångar		**134 080,0**	**119 778,9**	**188 241,3**	**154 167,5**
SUMMA TILLGÅNGAR		**169 631,1**	**156 095,6**	**205 775,2**	**172 362,1**

EGET KAPITAL OCH SKULDER (KKR)

	Not	KTM 2013	KTM 2012	Koncernen 2013	Koncernen 2012
EGET KAPITAL					
Bundet eget kapital		0	0	0	0
Aktiekapital		0	0	0	0
Bundna reserver		0	0	0	0
Reservfond		0	0	25,1	25,2
Balanserat resultat		0	0	1 978,7	1 948,5
Årets resultat		**0**	**0**	**-197,9**	**30,2**
Summa eget kapital		**0**	**0**	**1 805,9**	**2 003,9**
AVSÄTTNINGAR					
Latent skatt		0	0	1,1	77,8
LÅNGFRISTIGA SKULDER					
Övriga långfristiga skulder		58,4	–	58,4	–
KORTFRISTIGA SKULDER					
Leverantörsskulder		48 267,8	64 769,7	64 285,7	74 009,2
Skuld hos koncernföretag		19 455,8	20 119,9	–	–
Övriga kortfristiga skulder*		71 572,6	46 190,5	75 587,2	50 758,5
Upplupna kostnader och förutbet. intäkter	7	30 276,5	25 015,5	64 036,9	45 512,7
Summa kortfristiga skulder		**169 572,7**	**156 095,6**	**203 909,8**	**170 280,4**
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		**169 631,1**	**156 095,6**	**205 775,2**	**172 362,1**
FÖRETAGSINTECKNINGAR		–	–	**500,0**	**500,0**
ANSVARSFÖRBINDELSER		–	–	–	–

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

KASSAFLÖDESANALYS (KKR)

	KTM 2013	Koncernen 2013
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN		
Resultat efter finansiella poster	-401 181,7	-401 446,4
Avskrivningar	5 127,9	5 303,0
	-396 053,8	**-396 143,4**
Betald skatt	–	-7,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	**-396 053,8**	**-396 151,0**
Kassaflöden från förändringar i rörelsekapitalet		
Ökning (-) minskning (+) av kortfristiga fordringar	-14 864,9	-9 263,3
Ökning (+) minskning (-) av kortfristiga skulder	13 477,1	33 607,2
	-1 387,8	**24 343,9**
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**-397 441,6**	**-371 807,1**
INVESTERINGSVERKSAMHETEN		
Nettoinvesteringar i finansiella anläggningstillgångar	-1 000,0	-900,0
Nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar	-3 362,3	-3 742,3
Kassaflöde från investeringsverksamheten	**-4 362,3**	**-4 642,3**
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN		
Nyupptagna lån	80,0	80,0
Amortering	-21,6	-21,6
Medlemstillskott	401 181,7	401 181,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	**401 240,1**	**401 240,1**
ÅRETS KASSAFLÖDE	**-563,8**	**24 790,7**
Likvida medel vid periodens början	71 976,6	89 320,6
Likvida medel vid periodens slut	71 412,8	114 111,3

BOKSLUTSKOMMENTARER OCH NOTANTECKNINGAR (KKR)

REDOVISNINGSPRINCIPER

Tillämpade redovisnings- och värderingsprinciper överensstämmer med kommunalredovisningslagen och rådet för kommunal redovisning, med undantag för RKR 10.2 som avser rekommendationer gällande avsättningar.

Fordringar

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

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar avskrivs linjärt över den bedömda ekonomiska livslängden. Inventarier vars värde understiger 0,5 basbelopp direktavskrivs, samt inventarier som har kortare livslängd än 3 år. Härvid tillämpas följande avskrivningtider:

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

KONCERNREDOVISNING

Omfattning

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget (KTM), dotterföretag i vilket kommunalförbundet direkt eller indirekt äger aktier motsvarande mer än 20 procent av rösterna samt intresseföretag i vilket kommunalförbundet äger aktier motsvarande minst 20 procent men mindre än 50 procent av rösterna.

Följande bolag ingår i koncernen:

Västernorrlands Läns Trafik AB	100 %
Samtrans i Västernorrland AB	100 %
Bussgods i Västernorrland AB	47,1 %
Norrtåg AB	25 %

Redovisningsmetod

Koncernredovisningen har upprättats enligt förvärvsmetoden. Det innebär att förvärvade dotterbolags tillgångar och skulder upptagits till det marknadsvärde, som legat till grund för fastställande av köpeskillingen på aktierna. Skillnaden mellan köpeskillingen och deförvärvade bolagets egna kapital redovisas som goodwill. Koncernens egna kapital omfattar kommunalförbundets egna kapital och den del av dotterbolagens egna kapital som tillkommit efter det att dessa bolag förvärvats. Jämförelsestörande poster särredovisas när dessa förekommer i not till respektive post i resultaträkningen och/eller i kassaflödesrapporten. Kommunalförbundet tillämpar två pensionsavtal KAP-KL som avser arbetstagare födda före 1954 och PA-KFS09. Kostnaden kostnadsförs kontinuerligt under året.

Leasing

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

NOTER

NOT 1	Nettoomsättning	KTM 2013	KTM 2012	Koncernen 2013	Koncernen 2012
	Intäkter personbefordran	128 805,6	125 045,9	160 740,0	144 788,7
	Övriga rörelseintäkter	3 321,4	5 920,4	18 341,4	25 396,9
	Summa intäkter	**132 127,0**	**130 966,3**	**179 081,4**	**170 185,6**

NOT 2	Övriga rörelseintäkter	KTM 2013	KTM 2012	Koncernen 2013	Koncernen 2012
	Intäkter Trafikverket	3 003,5	5 401,2	3 003,5	5 401,2
	Övriga poster	317,9	519,2	15 337,9	19 995,7
		3 321,4	**5 920,4**	**18 341,4**	**25 396,9**

NOT 3	Inventarier, verktyg och installationer	KTM 2013	KTM 2012	Koncernen 2013	Koncernen 2012
	Ingående anskaffningsvärden	32 437,3	10 800,6	33 700,8	11 693,4
	Inköp	3 387,3	21 636,7	3 767,4	22 007,4
	Försäljningar och utrangeringar	-125,2	–	-125,2	–
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**35 699,4**	**32 437,3**	**37 343,0**	**33 700,8**
	Ingående avskrivningar	-14 866,5	-10 279,1	-15 638,8	-10 941,1
	Försäljningar och utrangeringar	100,2	–	100,2	–
	Avskrivningar	-5 127,9	-4 587,4	-5 302,7	-4 697,3
	Utgående ackumulerade avskrivningar	**-19 894,2**	**-14 866,5**	**-20 841,1**	**-15 638,4**
	Utgående restvärde enligt plan	**15 805,2**	**17 570,8**	**16 501,7**	**18 062,4**

NOT 4 **Finansiella anläggningstillgångar**
Andra långfristiga värdepappersinnehav

Långsiktiga värdepapperinnehav	Antal/Andelar	Kvotvärde	Bokfört värde	
			2013	2012
DOTTERBOLAG				
Norrtåg AB	500	1 000:-	500,0	500,0
Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000:-	15 000,0	15 000,0
Bussgods i Västernorrland AB	1 413	100:-	144,4	144,4
SamTrans Västernorrland AB	2 000	1 000:-	3 100,0	3 100,0
Summa bokfört värde			**18 744,4**	**18 744,4**
KTM				
Ingående anskaffningsvärde			1,5	1,5
Inköp			1 000,0	0,0
Utgående bokfört värde			**1 001,5**	**1,5**
Transitio AB	1 000	100:-	1 000,0	0,0
Bussgods Sverige ekon.för.	1	1 500:-	1,5	1,5
Summa bokfört värde			**1 001,5**	**1,5**
AKTIER I KONCERNBOLAG				
KTM				
Ingående anskaffningsvärde			18 744,4	3 744,4
Inköp			0,0	15 000,0
Utgående bokfört värde			**18 744,4**	**18 744,4**
KONCERNEN				
Transitio AB	1 000	100:-	1 000,0	100,0
Bussgods Sverige ekon.för.	2	1 500:-	2,2	2,2
Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000:-	30,0	30,0
Summa bokfört värde			**1 032,2**	**132,2**

NOT 5

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	KTM 2013	KTM 2012	Koncernen 2013	Koncernen 2012
Sent fakturerade intäkter	5 083,7	5 237,1	5 153,9	5 238,0
Förutbetald driftskostnad Norrtåg	–	–	706,0	582,8
Förutbetalda hyror	229,0	245,7	380,7	428,1
Upplupna hyresintäkter	–	–	135,1	143,4
Förutbetalda försäkringar	–	–	17,9	31,3
Övriga poster	2 259,2	1 590,0	2 405,7	1 767,9
	7 571,9	**7 072,8**	**8 799,3**	**8 191,5**

NOT 6	Kortfristiga placeringar	Koncernen 2013	Koncernen 2013	Koncernen 2012	Koncernen 2012
		Bokfört värde	Marknadsvärde	Bokfört värde	Marknadsvärde
	Norerade aktier och andelar	907,4	907,4	907,4	907,4
	Nordea Institutionella kortränta	37 168,0	37 710,7	20 605,9	21 990,7
	Fastränteplacering	–	–	20 000,0	20 024,5
	Kassa och bank	76 943,3	76 943,3	48 714,8	48 714,8
	Summa omsättningstillgångar	**115 018,7**	**115 561,4**	**90 228,1**	**91 637,4**

	Kortfristiga placeringar	KTM 2013	KTM 2013	KTM 2012	KTM 2012
		Bokfört värde	Marknadsvärde	Bokfört värde	Marknadsvärde
	Nordea Institutionella kortränta	37 168,0	37 710,7	20 605,9	21 990,7
	Fastränteplacering	–	–	20 000,0	20 024,5
	Kassa och bank	34 244,8	34 244,8	31 370,7	31 370,7
	Summa	**71 412,8**	**71 955,5**	**71 976,6**	**73 385,9**

NOT 7	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	KTM 2013	KTM 2012	Koncernen 2013	Koncernen 2012
	Upplupna löner	289,4	932,4	389,6	979,2
	Upplupna semesterlöner	746,8	816,5	1 051,0	1 082,9
	Upplupna sociala avgifter	414,5	637,6	15 812,1	732,4
	Upplupna trafikkostnader	23 933,5	20 296,8	28 021,5	40 061,4
	Övriga poster	4 892,3	2 332,2	18 762,7	2 656,8
	Summa	**30 276,5**	**25 015,5**	**64 036,9**	**45 512,7**

NOT 8	Jämförelsestörande kostnader	KTM 2013	Koncernen 2013	KTM 2012	Koncernen 2012
	Omställningskostnad myndighet	–	–	4 541,3	4 541,3
	Nya webbar	–	–	1 000,0	1 000,0
	Skadestånd	–	–	1 000,0	1 000,0
	Totalt	**–**	**–**	**6 541,3**	**6 541,3**
	Jämförelsestörande intäkter				
	Återbetalning AFA premie	–	–	635,4	635,4

NOT 9		2013	2012
	Västernorrlands läns Landsting	165 683,3	160 546,2
	Kramfors kommun	20 574,4	18 859,2
	Sollefteå kommun	17 307,1	16 181,3
	Örnsköldsviks kommun	45 796,3	47 825,8
	Härnösand kommun	17 993,5	17 495,0
	Timrå kommun	13 757,2	13 404,0
	Sundsvalls kommun	111 250,3	104 329,5
	Ånge kommun	8 819,6	9 026,2
		401 181,7	**387 667,2**

DIN TUR

14/00013-6

Kommunalförbundet
Kollektivtrafikmyndigheten
i Västernorrlands län
Förbundets revisorer

Till kommunfullmäktige i Örnsköldsvik, Sollefteå, Kramfors, Härnösand, Timrå, Sundsvall och Ånge samt Landstinget Västernorrland

Kopia till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

ANKOM
2014 -06- 11

Revisionsberättelse för år 2013

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

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

Revisorernas ansvar är att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper samt att pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag, mål och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet, förbundsordningen och revisionsreglementet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning.

I vår granskning har vi kunnat konstatera att flera av de brister som uppdagades i samband med föregående års granskning inte har åtgärdats. Direktionen har bland annat inte upprättat budget på det sätt som föreskrivs i kommunallagen och heller inte beslutat om verksamhetsmål och finansiella mål.

Vår granskning av direktionens interna kontroll visar att det finns utrymme för förbättringar.

Vi kan också konstatera att direktionen för 2013 har underlåtit att upprätta delårsrapport i enlighet med bestämmelserna i lagen om kommunal redovisning. Ytterligare en iakttagelse är att direktionen inte kan visa att ägarstyrning och uppsikt av delägda företag sköts på ett tillfredsställande sätt.

Vi är mycket kritiska till att direktionen inte har upprättat delårsrapport för 2013. Det är enligt vår bedömning också ytterst allvarligt att direktionen, trots påpekanden, inte upprättar budget och utarbetar mål i enlighet med kommunallagens bestämmelser.

Vi har med anledning av våra iakttagelser övervägt att rikta anmärkning mot direktionen men väljer istället att uttala allvarlig kritik.

Vår bedömning är att direktionen inte fullt ut har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Denna bedömning har sin grund i ovan redovisade iakttagelser avseende budget, mål, delårsrapport samt ägarstyrning och uppsikt.

Vår bedömning är att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

Vår bedömning är att direktionens interna kontroll i allt väsentligt har varit tillräcklig.

Vår bedömning är vidare att det inte är möjligt att bedöma resultatet enligt årsredovisningen eftersom direktionen inte har beslutat om vare sig finansiella mål eller verksamhetsmål för 2013.

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

Härnösand den 9 juni 2014

Nils-Gunnar Molin Björn Hellquist Hans Olov Johansson

Bilagor
Förbundsdirektionens ansvarsutövande år 2013
Granskning av intern kontroll
Granskning av bokslut och årsredovisning per 2013-12-31
Revisionsberättelse 2013, Norrtåg AB
Revisionsberättelse 2013, Bussgods i Västernorrland AB
Revisionsberättelse 2013, Västernorrlands Läns Trafik AB
Revisionsberättelse 2013, SamTrans i Västernorrland AB
Revisionsberättelse 2013, AB Transitio
Granskningsrapport 2013, AB Transitio