

Datum

2020-10-21

Diariennr

20/00666

Tertialrapport augusti 2020

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 augusti 2020

Fastställd av förbundsdirektionen 2020-10-21

Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Förvaltningsberättelse.....	4
Vårt uppdrag	4
Beslutat i förbundsdirektionen.....	5
Årets första åtta månader	7
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	8
Medarbetare	9
God ekonomisk hushållning	10
Vision och mål	10
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	11
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	12
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering.....	13
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	14
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	14
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	15
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	16
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	16
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	17
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	17
Ekonomisk analys.....	18
Periodens resultat.....	18
Prognos 2020	25
Investeringsredovisning	25
Sammanställd redovisning.....	30
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	31
Ekonomiska rapporter.....	32
Noter	34
Ekonomisk ordlista	38

Ordförande har ordet

Årets första åtta månader har nu avverkats och vi gör oss redo att möta hösten och en ny vinter. 2020 har inneburit att vi i hela världen fått möta en ny och oförutsägbart fiende i form av Covid-19 som under senvintern orsakade en global pandemi. Pandemin har fått stora följdverkningar för hela samhället och dess viktiga funktioner som hälso- och sjukvård, äldreomsorg men även kollektivtrafiken har drabbats av stora problem pga pandemins framfart.

Pandemin har inneburit att det kollektiva resandet har fått restriktioner i syfte att minska trängsel, stängda framdörrar innebärande problem vid biljettvisering mm. Resandet i vårt län har under de värsta månaderna legat på resandetapp i storleksordningen 50-60 procent, tågtrafiken med Norrtåg AB låg på resandetapp motsvarande 80 procent. När det var som värst. Den senaste tiden har resandet till viss del återhämtat sig, men vi ligger långt ifrån normal resandevolym. Beslutet kommer senare i år.

Staten har under försommaren beslutat om ett riktat stöd till kollektivtrafiken motsvarande 3 miljarder, en summa som täckte branschens förluster till midsommar. Ska vi undvika stora neddragningar i trafik och riskera att förstöra fungerande trafikupplägg behöver regeringen skyndsamt besluta om stöd motsvarande 1 miljard per månad för att täcka branschens tapp.

En annan fråga som tagit upp en stor del av myndighetsledningens tid och fokus är de dialoger och förhandlingar som förevarit med trafikbolagen som önskar en uppgörelse och ersättning för det tapp bolagen har med anledning av resandetappet.

Förbundsdirektörens och ledningens arbete med omorganisationen vid myndigheten i Kramfors har nu gått in i sitt slutskede. Under hösten räknar förbundsdirektören med att fackliga förhandlingar kring organisationen kan slutföras.

En Mål och Resursplan kommer att framläggas för direktionen i höst för beslut. Mål och Resursplan är det dokument som ersätter den tidigare långtidsplanen.

Budgetarbetet inför 2021 innehåller stora osäkerheter, till stor del beroende på osäkerheter i hur pandemin kommer att påverka branschens möjligheter att bedriva en effektiv och attraktiv trafik.

Regionstyrelsens ordförande har på medlemmarnas initiativ bjudit in till dialogmöten i syfte att hitta en samsyn kring behovet av en ny kostnadsfördelningsmodell. I gruppen ingår samtliga medlemmars styrelseordförande. Gruppen har i dagsläget haft två möten och dialogen förs i konstruktiv anda.

Kostnaderna för personal och inhyrda konsulter ligger högre än föregående år. Förklaringen till denna ökning är behov av stöd kopplat till omorganisationsförslaget, långtidssjukskrivning inom ekonomifunktionen, behov av kvalificerad juridisk konsultation för att möta upp i förhandlingar/dialog kring ersättning. Då en stor del av arbetet med omställning, ekonomi mm trots omständigheterna kunnat ske med egen personal och inhyrda specialister i mindre omfattning får kostnadsökningen ses som fullt rimlig.

Prognosen för året innehåller stora osäkerhetsmoment, framförallt kopplade till pandemins påverkan på resandeutvecklingen. Prognosen för verksamhetens nettokostnad är 6,8 mnkr lägre än budget och uppgår till 588,1 mnkr.

Med dessa ord vill jag tacka alla anställda för fina insatser trots covid-19 och annat som påverkat vår verksamhet negativt. Jag ser med tillförsikt fram emot ett nytt år, en ny organisation som ger oss möjligheter att bättre uppnå våra mål för kollektivtrafiken.

Med den nya organisationen står vi väl rustade för att möta kommande trafikupphandlingar.

Per Wahlberg

Ordförande

Förbundsdirektionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Förvaltningsberättelse

Vårt uppdrag

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bildades av länets sju kommuner och Region Västernorrland 2012 med ansvar för den regionala kollektivtrafiken enligt Lag om Kollektivtrafik (SFS 2010:1065) och EU kollektivtrafikförordning (EG 1370/2007)

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

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

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

Direktionen ansvarar även för att:

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

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

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

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

Beslutat i förbundsdirektionen

Under 2020 första åtta månader har nio ordinarie förbundsdirektionsmöten hållits, 26 februari, 13 mars, 25 mars, 6 april, 16 april, 12 maj, 25 maj, 6 juni samt 23 juni 2020. Nedan redovisas ett urval av förbundsdirektionens beslut under perioden.

§ 5. Reviderad delegationsordning

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

§ 28. Årsredovisning 2019

att fastställa Årsredovisning 2019.

§ 29. Trafikbokslut 2019

att lägga trafikbokslut 2019 till handlingarna.

§ 30. Internkontroll 2019

att godkänna rapport av internkontroll 2019 på kommunalförbundets riktlinjer och instruktioner kring inköpsrutiner vid direktupphandling under gränsvärdet 586 907 kr (LOU 2018),

att godkänna rapport av internkontroll 2019 på kommunalförbundets intäktsflöden.

§ 31. Förlängning av trafikavtal med Mittbuss AB

att uppdraga till förbundsdirektören att förlänga trafikavtalen med Mittbuss AB i enighet med § 26 Avtalstid och uppsägning i trafikavtalen,

att förbundsdirektören ställer villkor för förlängning mot de punkter som anges i bilaga 1

att direktjustera ärendet förlängning av trafikavtal med Mittbuss AB för att påskynda processen för avtalsförlängning med trafikbolag mot givna villkor i bilaga 1.

att det kan bli förändringar i villkoren och att de medlemmar som berörs får vara med och säga till i uppgörelsen.

§ 32. Förlängning av trafikavtal med Nobina Sverige AB

att uppdraga till förbundsdirektören att förlänga trafikavtalen med Nobina Sverige AB i enighet med paragrafen rörande förlängning i trafikavtalen,

att förbundsdirektören ställer villkor för förlängning mot de punkter som anges i bilaga 1,

att direktjustera ärendet förlängning av trafikavtal med Nobina Sverige AB för att påskynda processen för avtalsförlängning med trafikbolag mot givna villkor i bilaga 1.

att det kan bli förändringar i villkoren och att de medlemmar som berörs får vara med i förhandlingen inför uppgörelsen.

§ 34. IT-Policy

att fastställa förslaget på IT-Policy.

§ 35. Dataskyddsombud

att utse Susanna Blomgren som dataskyddsombud för Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

§ 55. Biljettfrågor och förslag på lösningar

att uppdraga åt förbundsdirektören att följa upp och särskilja kostnader för Covid-19 för att återsöka bidrag för tappade intäkter,

att kostnaderna förenade med Covid-19 fördelas enligt nuvarande kostnadsfördelningsmodell per medlem.

§ 56. Förenklad redovisning för Tertial 1

att redovisningen för Tertial 1 sker i förenklad form enligt myndighetens bedömning,
att förenklad redovisning ska ske månadsvis.

§ 58. Ärendehantering och initiativrätt

att Förbundsdirektören har möjlighet att initiera ärenden till Förbundsdirektionen. Det kan ske på grund av politiska beslut, Förbundsdirektörens egna bedömning eller på uppmaning av Förbundsdirektionens ordförande.

§ 85. Inspel till mål- och resursplan 2021-2023 från Region Västernorrland

att lägga informationen om Region Västernorrlands inspel till mål- och resursplan 2021-2023 till handlingarna,

att ge förbundsdirektören i uppdrag att tillskriva Region Västernorrland med förtydligande på vad det är myndigheten behöver för beslut i fråga om neddragningar i trafik samt när i tid det ska vara myndigheten tillhanda, detta för att det ska hinnas tas beslut i förbundsdirektionen.

§ 86. Reviderad årsredovisning 2019

att fastställa den reviderade versionen av årsredovisning för 2019.

§ 87. Övertagande av Din Tur Kundcenter

att förbundsdirektören får i uppdrag att tillskriva Region Västernorrland de synpunkter myndigheten har på regionens övertagande av Din Tur Kundcenter.

§ 105. Justering av tilläggsavgift

att uppdra till förbundsdirektören att hos Transportstyrelsen ansöka om att få ta ut en tilläggsavgift om högst 1 500 kr.

§ 110. Förbundsdirektörens uppdrag

att förbundsdirektörens tidigare uppdrag från 2019 förändras och förtydligas i detta beslut,

att förbundsdirektören tar fram ett förslag till ny kostnadsfördelningsmodell och är föredragande i kommunstyrelseordförandena/regionstyrelseordförande (KSO/RSO) gruppen,

att kommunstyrelseordförandena/regionstyrelseordförande (KSO/RSO) gruppen äger uppdraget som myndigheten arbetar efter,

att förbundsdirektionen bildar en politisk styrgrupp för arbetet bestående av Per Wahlberg, Malin Svanholm, Stefan Dalin samt Hans Forsberg,

att kommunstyrelseordförandena/regionstyrelseordförande (KSO/RSO) gruppens arbete återredovisas kontinuerligt på förbundsdirektionens sammanträden,

att godkänna rapporten om förbundsdirektörens uppdrag,

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

§ 111. Övertagande av Din Tur Kundcenter

att lägga informationen om övertagande av Din Tur Kundcenter till handlingarna,

att uppdra till ordförande att formulera en skrivelse till Region Västernorrland, där man informerar om vad som är möjligt rent juridiskt.

§ 112. Omfördelning av medel information/kommunikationsområdet

att upphäva beslutet § 217, omfördelning av medel information/kommunikationsärendet från direktionens sammanträde 2019-12-13.

Årets första åtta månader

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

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

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

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

Arbetet med att utveckla kommunikationen med resenärerna och allmänheten har utvecklats positivt, bland annat genom egeninspelad reklam för Din Tur, och även korta instruktionsfilmer som ska öka förståelsen om hur man löser biljett och reser med Din Tur. Vi kan nu också skicka riktad information till utvalda resenärsgupper via push-notiser vilket har stor betydelse när det uppstår svåra trafikstörningar. Även inom marknadsområdet har covid-19 haft negativa effekter, då framtagna marknadsföringskampanjer måste skjutas på framtiden för att inte gå stick i stäv med de restriktioner i det kollektiva resandet som gäller under perioden.

Den 27 februari informerade förbundsdirektören medarbetarna vid kontoret i Kramfors om att det kommer att ske en omorganisation av verksamheten i Kramfors. Behovet av en ny organisation har funnits länge och syftet är bland annat att omfördela resurser och tillföra kompetens till trafikområdet. Den nya organisationen är inte utarbetad under redovisningsperioden.

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

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

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Hela samhället har påverkats kraftigt av effekterna av covid-19. Restriktioner för att minska smittspridning har inneburit en stor resandeminskning i kollektivtrafiken. Ett ökat hemmaarbete, stängning av gymnasieskolor samt uppmaningar att undvika resande i kollektivtrafiken är huvudorsakerna till det minskade resandet. Resandeminskningen har givit kraftiga intäktstapp som ytterligare förstärkts av att bussarnas framdörrar stängts av arbetsmiljöskäl och viseringsutrustningen därmed flyttats bak i bussarna. Detta har försvårat kontrollen av färdbevis och inneburit en stor ökning av resande utan färdbevis.

Även den särskilda persontrafiken har minskat kraftigt. Detta har för många taxiföretag inneburit minskade intäkter och reducering av verksamhet. Under våren varnade taxinäringen för att många företag riskerade konkurs till följd av det minskade resandet. Så här långt under året har det för Västernorrlands del inte inneburit några konkurser för någon avtalspart.

Effekterna av covid-19 är svår att överblicka och bedöma vad det kan få för långsiktiga konsekvenser för kollektivtrafiken. Staten avsätter riktade medel till kollektivtrafiken för att mildra de ekonomiska effekterna och för att säkerställa en god kollektivtrafik i landet. De medel som avsätts bedöms dock inte täcka det intäktsbortfall som uppstått. Svensk kollektivtrafik gör bedömningen att trots de statliga satsningarna kommer det för 2020 saknas mellan 6-7 miljarder för Sveriges kollektivtrafik till följd av minskade intäkter och kostnadsökningar.

Fortsätta restriktioner i samhället till följd av covid-19 kommer sannolikt resultera i långsiktiga effekter som kommer att ta tid att vända. De ekonomiska effekterna av minskat resande kräver sannolikt stora förändringar av trafikutbudet.

För Västernorrlands del har vi sett en resandeminskning med ca 50 procent som ligger i nivå med rikssnittet. Efter sommaren har resandet ökat något till följd av bl. a. släppta restriktioner för gymnasieelever. Resandeminskningen och minskade ekonomiska ramar för länets kommuner och region pekar mot att stora kostnadsreduceringar i busstrafiken kommer att krävas under de kommande åren, vilket måste beaktas i kommande planering och upphandlingar.

I den förväntade utvecklingen för de närmsta åren finns en stor osäkerhet. Det beror i huvudsak på faktorer utifrån covid-19 och hur den kommer utvecklas framgent. Det har stor påverkan på såväl verksamhet som ekonomi och innebär att det är stora utmaningar i att göra framtidsbedömningar. Faktorer som påverkas är bland annat resandeutvecklingen, förändringar av de för leverantörsavtalen underliggande indexberäkningarna och riksdagens ställningstaganden till olika stöd och åtgärder kring kollektivtrafik.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per augusti redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2020 per augusti	2019	2018	2017	2016
Total sjukfrånvaro	4,9	3,6	4,8	4,8	5,7

Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. 2020 års lönesamtal har inte kunnat genomföras då KFS Branschavtal löpt ut under 2020 och har prolongerats. Detta innebär att det inte finns något centralt löneavtal och inga lokala löneavtal kan genomföras förrän det centrala avtalet är på plats vilket förväntas ske under november månad.

Medarbetarsamtalen utförs under hösten 2020.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

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

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

Jämställdhet och mångfald

Arbetet att uppdatera jämställdhetsplanen har framflyttats på grund av en ökad arbetsbelastning till följd av arbete med organisationsöversynen.

Av de 52 tillsvidareanställda är 52 procent kvinnor och 48 procent män i Kramfors, på Din Tur kundcenter är 71 procent kvinnor och 29 procent män. Av visstidsanställda är det en könsfördelning på 43 procent kvinnor och 57 procent män.

Kollektivtrafikmyndigheten har fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen män/kvinnor lika.

Vid rekrytering eftersträvas jämlikhet och mångfald.

Kompetensutveckling

En utbildning med fokus på lönebildning utfördes i februari på Din Tur kundcenter. HR och Visions regionala ombudsman genomförde utbildningen i samverkan vid utbildningstillfället. Planen var att utbildningen skulle genomföras i Kramfors under våren men har flyttats fram på grund av riktlinjer till följd av covid-19.

Personalstruktur

Tabellen visar tillsvidare- och visstidsanställda.

Antal	2020 per augusti	2019	2018	2017
Kvinnor	36	40	35	32
varav tillsvidareanställda	33	37	33	30
Män	23	22	20	16
varav tillsvidareanställda	19	18	17	14
Summa	59	64	55	48
varav tillsvidareanställda	52	55	50	44

God ekonomisk hushållning

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv. En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är

- Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet
- Minskad negativ miljöpåverkan
- Resurseffektiv kollektivtrafik

Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi. Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2020* antogs av förbundsdirektionen.

Metod

Målen ska utvärderas utifrån graden av uppfyllande. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhetsmål och finansiellt mål som sammanfattningsvis ger underlag för måluuppfyllnad.

Definition av måluuppfyllnad:

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

I verksamhetsplan 2020 beskrivs åtgärder under respektive delmål som ska genomföras 2020. Åtgärderna är förankrade med medlemmarna i budgetdialogerna. Uppföljning åtgärder beslutade i budget sker tertiälvís efter augusti och december månad.

Vision och mål

Visionen för kommunalförbundet är den regionalt gemensamma vision som finns med i den regionala utvecklingsstrategin *Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet*.

De strategimål som anges i den regionala utvecklingsstrategin innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och stärkt innovationsförmåga.

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att uppnå ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken skapar möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför boendeorten. Det leder till en bättre matchad arbetsmarknad och bättre förutsättningar för individer och organisationer att utvecklas i regionen. Dessutom skapar kollektivtrafiken möjligheter för en rik och aktiv fritid.

Övergripande målområden

Utifrån vision och strategimål i den regionala utvecklingsstrategin har fyra övergripande målområden för länets kollektivtrafik arbetats fram: *Resenär, Hållbarhet, Tillväxt och Medarbetare*. Inom varje målområde finns ett övergripande mål som anger ett önskat tillstånd 2030.

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

Tio delmål konkretiserar de övergripande målen. Kopplat till varje delmål har strategiskt viktiga åtgärder identifierats för att de övergripande målen ska uppnås till 2030. Delmålen följs upp årligen.

Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik utgör även kommunalförbundets finansiella mål.

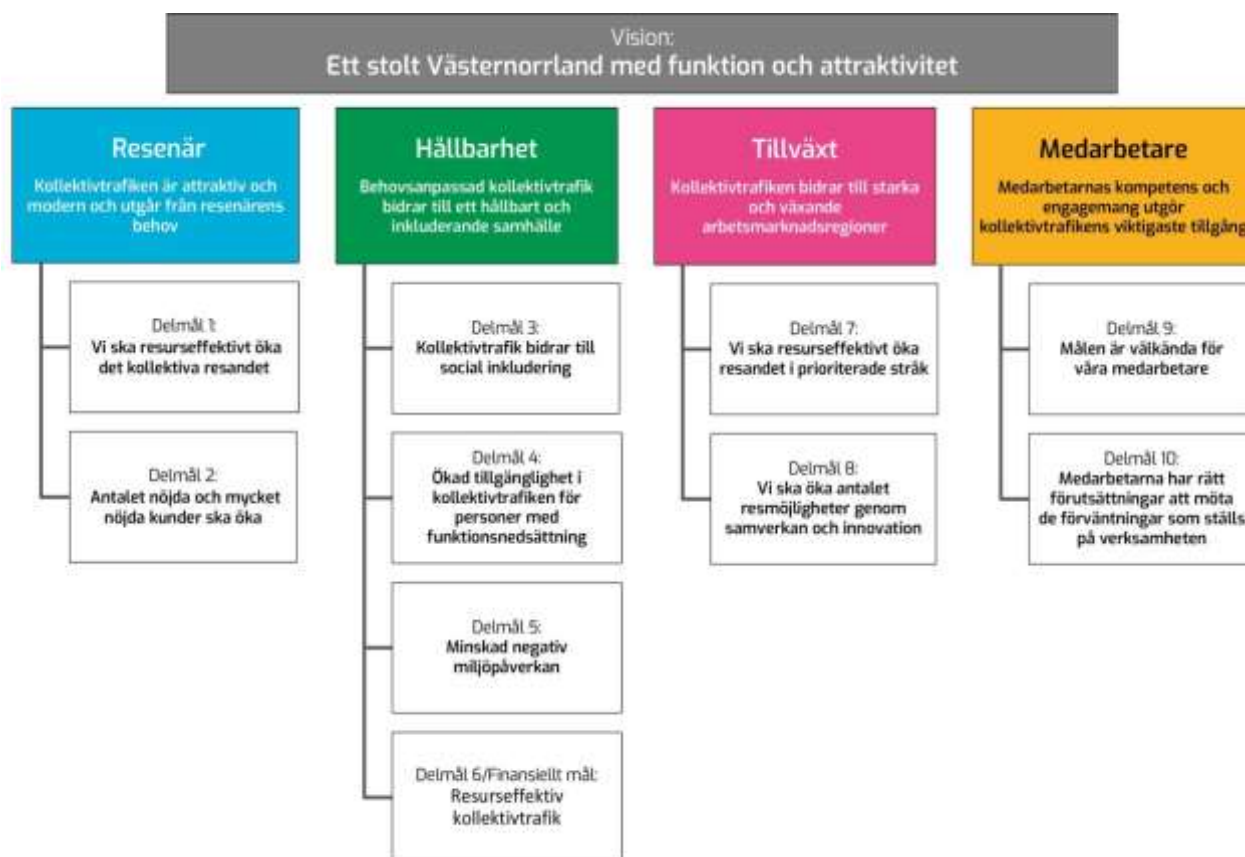


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys Bedömningen är att målet ej kommer att uppfyllas. Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt med följd av Covid-19 pandemin med start i mars månad. Resandet har succesivt återhämtat sig efter sommaren när skol- och gymnasieelever började att resa igen. Osäkerheten gällande hur länge effekterna och restriktionerna av Covid-19 kommer att pågå gör det svårt att bedöma när resandet kan återgå till det normala. Det totala resandet i Västernorrlands län har minskat med ca 23 procent.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2020	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Riktvärde 2020	Utfall 2019
Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet (%)	7	11	11	12	12
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	4 222 782	6 053 508	5 671 406	9 243 749	9 506 620
Antal resor med företagskort	56 245	107 716	108 786	188 000	167 504

Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet ”Avgångstiderna passar mina behov” (%)	59/33	59/35	60/36	63/40	58/34
<i>Nationellt snitt¹</i>	68/53	69/55	68/54		
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpreiser mm) (%)	65/63	63/60	66/66	70/67	62/60
<i>Nationellt snitt</i>	77/77	78/77	76/75		77/77
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att resa med Din Tur” (%)	67/45	70/45	65/44	70/50	69/44
<i>Nationellt snitt</i>	75/62	76/63	74/62		76/63
Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet ”Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra” (%)	49/44	44/42	33/32	54/52	43/42
<i>Nationellt snitt</i>	52/51	54/53	53/52		54/53
Köpa biljetter och kort: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort” (%)	68/66	75/71	73/73	75/73	74/71
<i>Nationellt snitt</i>	77/75	80/78	77/75		79/78
Antal linjer med hög turtäthet i stadstrafik ²					
Sundsvalls tätortstrafik	4	4	4		4
Örnsköldsviks tätortstrafik	1	1	0		1

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad			
Analys: Bedömningen är att målet inte nås. Utfallet av indikatorvärdena i augusti ligger under riktvärdena, och är i stort sett oförändrade sedan samma period 2019. Trafikstörningssystemet ger resenären information om störningar på den linje och tur de planerat att resa med. Ett konsekvent arbete utfört av trafikbolagen för att komma tillrätta med attityder och bemötande bedöms bidra till förbättrade resenärsupplevelse. Samtliga bussar har installerade optiska läsare vilket ger resenärerna fler möjligheter att visa sina biljetter. Arbetsmiljöverkets krav att framdörrarna ska hållas stängda för att skydda föraren från smitta har inneburit svårigheter att hitta en bra lösning för validering av produkter och stoppat möjligheten att köpa produkter ombord på bussarna. Detta har sammantaget påverkat resenärerna negativt.			

Indikatorer för att följa upp målet ³	Utfall aug 2020	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Riktvärde 2020	Utfall 2019
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	56/44	53/40	52/41	58/50	54/41
<i>Nationellt snitt</i>	62/54	60/53	59/53		60/53
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	78/78	76/76	76/76	80/75	76/77
<i>Nationellt snitt</i>	81/80	80/80	78/78		79/80
Oförutsedda händelser: andelen som instämmer i påståendet ”informationen vid förseningar och stopp är bra” (%)	30/31	27/27	27/27		28/28
<i>Nationellt snitt</i>	44/44	44/43	43/42		44/44

¹ Nationellt snitt är medelvärde i Kolbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet

² Hög turtäthet definieras som 15 minuterstrafik.

³ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

Tidhållning: andelen som instämmer i påståendet ”Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med din Tur” (%)	50/44 51/48	50/43 47/46	46/40 47/45		50/44 48/46
<i>Nationellt snitt</i>					
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	28/19	28/17	24/18	35/25	25/17
<i>Nationellt snitt</i>					
Genomförda avtalsuppföljningar (antal/år/trafikföretag)	2	2	2	3	2
<i>Trafikavtal</i>					
<i>Särskild persontrafik</i>	3	23	16		23

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Inga aktiva åtgärder har vidtagits under året för att uppnå målet. Flertalet indikatorer visar på en minskad nöjdhet från resenärer. En handlingsplan för att främja kollektivtrafikens bidrag till ökad social inkludering behöver utarbetas för att identifiera åtgärder som leder mot målet.			

Indikatorer för att följa upp målet ⁴	Utfall aug 2020	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Riktvärde 2020	Utfall 2019
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvärda	554	99	1019	2 000	1 045
Antalet användare av Din Tur-app				300 000	
<i>Genomsnitt/mån t o m augusti</i>	29 105	31 174	28 059	25 000	31 896
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet ”Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande”	66/65	69/70	72/71	75/75	70/71
<i>Nationellt snitt</i>	75/72	77/77	79/77	-	77/78
Bort Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet ”Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande”	64/67	63/61	65/66	73/72	64/66
<i>Nationellt snitt</i>	70/70	72/72	71/70		72/71
Trygghet: Andel som instämt i påståendet ”Det känns tryggt att resa med Din Tur”	70/59	69/60	67/57	72/60	69/60
<i>Nationellt snitt</i>	69/64	73/68	72/67		72/67
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort”	68/66	75/71	73/73	74/74	74/71
	77/75	80/78	77/75		79/78

⁴ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Ett realtidssystem som ger resenärerna information om bussarnas ankomsttid till hållplatser är infört. Ytterligare utveckling krävs innan realtidsinformation finns i Din Tur app. Utfallet av indikatorvärdena i augusti ligger under riktvärdena, och är i stort sett oförändrade sedan samma period 2019. Indikatorvärde för Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser efter prioriterade stråk finns det inget känt underlag för att kvalitetssäkra.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2020	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Riktvärde 2020	Utfall 2019
Andel fordon som kontrollerats (%)	8	35 ⁵	30 ⁶	95	20
Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser efter prioriterade stråk (%) enligt bilaga D i TFP	-			70	-
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/trafikupplysning har ett trevlig bemötande"	64/67 70/70	63/61 72/72	65/66 71/70	70/70	64/66 72/71
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	58/55 72/68	58/59 73/73	63/62 72/72	67/65	59/60 73/74
<i>Nationellt snitt</i>					
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)"	65/63 77/77	63/60 78/77	66/66 76/75	70/67	62/60 77/77
<i>Nationellt snitt</i>					

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	→		
Analys: Bedömningen är att målet delvis kommer att uppfyllas. Busstrafiken fortsätter att drivas med HVO100 vilket ger låga koldioxidutsläpp som är det viktigaste faktorn för att nå måluppfyllnad för delmålet. Biomedelsandelen ligger på 98,7 procent och bedöms ligga kvar på den nivån under 2020. Marknadsandelen av det motoriserade resande är har sjunkit till följd av Covid-19. Bedömningen är att marknadsdelen kommer att återhämta sig till årets slut men inte så pass mycket för att klara riktvärdet 2020.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2020	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Riktvärde 2020	Utfall 2019
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	7	11	11	12	12
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	1,25	1,23	1,24	1,30	1,26
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,3	3,3	3,1	3,0	3,2
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	98,7	98,1	93,3	98,0	98,9

⁵ 104 buss av 297 är kontrollerade augusti 2019

⁶ 89 bussar av 297 är kontrollerade augusti 2018

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt med följd av Covid-19 pandemin med start i mars månad. Det totala resandet i Västernorrlands län har minskat med ca 23 procent. Detta innebär att målets indikatorer påverkas negativt under perioden.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2020	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Riktvärde 2020	Utfall 2019
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	7	11	11	12	12
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget					
<i>avvikelse i procent</i>	7,3	1,0	0,2	0	-1,4
<i>avvikelse i mnkr</i>	29,1	4,2	0,7	0	-7,6
Nettokostnad per resa (kr)	59,1	41,1	40,0	41,8	39,1
Nettokostnad per invånare (kr) ⁸	1 017	1 011	927	1 574	1 514
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ⁹ (%)	15,0	19,7	22,2	19,6	20,1
<i>varav landsbygdstrafik</i>	11,2	15,7	16,9	15,6	15,5
<i>varav tätortstrafik</i>	20,3	25,0	29,5	25,0	26,4
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt (%)	2,9	3,2	4,0	4,3	4,4
<i>varav landsbygdstrafik</i>	3,8	4,1	5,2	5,3	5,7
<i>varav tätortstrafik</i>	1,7	2,0	2,4	2,8	2,7
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur ¹⁰	25	23	27		23
Antal sjukresor	88 681	124 683	122 625	-	187 320
Antal färdtjänstresor	66 860	109 119	121 169	-	168 461
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	456	401	372	407	401
Kostnad/färdtjänstresa (kr) <i>Totalt Västernorrland</i>	238	225	211	231	225
Andel samordnade sjukresor (%)	37,76	57,74	58,4	58,20	57,89
Andel samordnade färdtjänstresor (%)	45,86	57,80	57,10	58,30	58,43
<i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>					
Besparing samordnade sjukresor (%)	28,85	37,28	37,60	37,40	37,16
Besparing samordnade färdtjänstresor (%)	25,56	27,40	27,50	27,50	27,91
<i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun</i>					
Kostnad per produktionskilometer (kr)	22,28	21,67	20,29	22,27	21,91
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland (st)	104	104	103	103	73
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland (st)	31	32	44	47	36

⁸ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån nettokostnaden för tätort- och landsbygdstrafik, genom befolkningens mängden vid senast uppmätta tillfälle.

⁹ Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

¹⁰ Totala antal kollektivtrafiklinjer i Västernorrland län är 119 linjer.

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Arsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet ej kommer att uppfyllas. Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt med följd av Covid-19. Antalet resor i prioriterade stråk har minskat med 33 procent. Resandet har succesivt återhämtat sig efter sommaren när skol och gymnasieelever började att resa igen. Återhämtningen inom den regionala tågtrafiken går inte i samma takt som resor med buss. Minskning är inom den regionala tågtrafiken är hela 66 procent.			

Indikatorer att följa upp målet	Utfall aug 2020	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Riktvärde 2020	Utfall 2019
Antal resor i de prioriterade stråken	3 829 769	5 730 209	5 622 058	9 069 672	9 091 677
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	815 893	1 151 434	1 190 698	1 876 298	1 801 924
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	2 527 645	3 470 559	3 375 574	5 457 124	5 505 740
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	577 743	781 787	740 786	1 234 466	1 269 766
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	108 685	326 429	315 000	-	514 247

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

	Arsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till, där biljettsamverkan med SJ skulle skapa ökade resealternativ. Inget arbete är utfört. Vad avser biljettsamverkan sker arbetet nu inom ramen för biljett- och betalsamarbetet med övriga norrlandslän. Antalet användare av Din Turs-app minskar. Sannolikt en konsekvens av resandeminskningen under året.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2020	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Riktvärde 2020	Utfall 2019
Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)	0	0	0	2	0
SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)	0	0	0	2	0
X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)	25	25	22	2	0
Andel produkter som är digitaliserade ¹¹ (%)	20	20	20	100	20
Antalet användare av Din Tur-app, genomsnitt/mån	29 105	31 174	28 059	300 000 25 000	31 896

¹¹ Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad per augusti 2019.

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

	Arsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. I utfallet från medarbetarenkäten i december 2018 uppnås inte riktvärdena och under 2020 genomförs ingen medarbetarenkät. Den medarbetarenkät som planerades till 2020 kommer inte att utföras under året. Arbetet med att göra målen välkända för våra medarbetare fortsätter under 2020 med åtgärder i verksamhetsplan och i höstens medarbetarsamtal. Uppföljningen av målet har kompletterats med en indikator om hur stor andel av personalen som känner till myndighetens mål. Denna indikator är möjlig att följa upp årligen.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2020	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Riktvärde 2020	Utfall 2019
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%) <i>Benchmark¹²</i>	-	-	-	- -	- -
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%) <i>Benchmark myndigheter</i>	-	-	-	100	- -

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

	Arsprognos T2		
Måluppfyllnad	↑		
Analys: Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. Under 2020 genomförs ingen medarbetarenkät, varför indikator om medarbetarindex kommer att sakna värde. Sjuktalet har ökat jämfört med 2019 års utfall och bedömningen är att riktvärdet på 3,5 procent ¹³ inte kommer att uppnås vid årets slut. Antalet utnyttjade friskvårdstimmar har fördubblats i förhållande till samma period 2019 men bedöms inte uppnå 1400 timmar. Andelen medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidraget ökar succesivt i förhållande till samma period 2019. Kommunalförbundet saknar en fastställd planeringsprocess vilket påverkar medarbetarnas möjlighet att kunna planera och prioritera sitt arbete.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall aug 2020	Utfall aug 2019	Utfall aug 2018	Riktvärde 2020	Utfall 2019
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	-	-	-
Sjuktalet (%)	4,9	3,5	4,9	-	3,6
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	258	115	96	-	382
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	50	39	39	-	48

¹² Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

¹³ 2021 års riktvärde har angivits då 2020 års riktvärde saknas

Ekonomisk analys

Periodens resultat

Årets åtta månader visar nettokostnader om 369,6 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år är verksamhetens nettokostnader 6,8 mnkr lägre. Det har skett en förändring av redovisningsprincip för fordonshyra för tåg. Tidigare netto redovisades fordonshyra i och med att kostnaden från Transitio vidarefakturerats till Norrtåg AB. Nu har nya avtal ingåtts och kommunalförbundet fakturerar Norrtåg utifrån dessa. Intäkter och kostnader bruttoredo visas med en påverkan på 19,7 mnkr högre intäkter och 17,8 mnkr högre kostnader för årets åtta månader. Exkluderas dessa poster har intäkterna minskat med 21 mnkr. Vid motsvarande jämförelse för kostnaderna har kostnaderna minskat med 26 mnkr.

Många av kommunalförbundets intäkter och kostnader påverkas av covid-19. Det gäller bland annat biljettintäkter från resenärer, skolkortsintäkter och intäkter för resplusbiljetter. Kostnader som påverkas är främst rörliga kostnader så som index, incitamentskostnader, förstärkningstrafik samt kostnader för sjukresor och färdtjänstresor.

Belopp, mnkr	Utfall aug 2020	Utfall aug 2019	Förändring mellan åren	Förändring mellan åren (%)
Verksamhetens intäkter	84,3	85,4	-1,1	-1%
Verksamhetens kostnader	-451,9	-459,7	7,8	-2%
Avskrivningar	-2,0	-2,2	0,2	-8%
Verksamhetens nettokostnad	-369,6	-376,5	6,8	-2%
Kommunala biljettsubventioner	92,7	106,4	13,7	-13%
Medlemsbidrag	276,9	270,0	6,9	3%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	

Budgetföljsamhet

Vid en jämförelse med budget är avvikelserna 29,1 mnkr motsvarande sju procent. Budgetavvikelsen beror främst på covid-19. Där både intäkter och kostnader är lägre än vad som budgeterats. lägre intäkter än vad som budgeterats.

Budgetavvikelsen för verksamhetens intäkter uppgår till 2,0 mnkr, vilket motsvarar två procent lägre intäkter än budget. Främsta orsaken minskat resande med anledning av covid-19.

Kostnaderna uppgår till 451,9 mnkr och är 32,1 lägre än budgeterat.

Avskrivningskostnader består till största del av nedskrivning av finansiell anläggningstillgång om 1,2 mnkr vilket inte har budgeterats samt avskrivning för optiska läsare om 0,5 mnkr med en lägre budget om 0,2 mnkr. Kommunal biljettsubvention är 11,6 mnkr lägre än budget, motsvarande elva procent. Periodens medlemsbidrag är 17,6 mnkr lägre än budget.

Belopp, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	84,3	86,3	-2,0	-2%
Verksamhetens kostnader	-451,9	-484,0	32,1	-7%
Avskrivningar	-2,0	-1,0	-1,0	100%
Verksamhetens nettokostnad	-369,6	-398,8	29,1	-7%
Kommunala biljettsubventioner	92,7	104,3	-11,6	-11%
Medlemsbidrag	276,9	294,5	-17,6	-6%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	-

Balanskravet

Balanskravet innebär att kommunalförbundets intäkter ska överstiga kostnaderna varje enskilt år. Ett underskott mot balanskravet ska återställas inom de tre kommande budgetåren. Enligt balanskravet ska realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar avräknas mot balanskravet.

Balanskravsutredningen visar att balanskravsresultatet för perioden är 0 mnkr. Eftersom kommunalförbundet finansieras av medlemmarna innebär det att såväl positiva som negativa resultat fördelas på medlemmarna i efterskott vid bokslutet och att balanskravet kommer att uppfyllas. I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år som ska återföras.

Balanskravsutredning (mnkr)	2020-08-31		2019	2018	2017	2016
Periodens resultat enligt resultaträkningen	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Samtliga realisationsvinster	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Återföring av realiserad förlust värdepapper	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 84,3 mnkr och är 2,0 mnkr lägre än budget, motsvarande två procent. Budgetavvikelsen beror bland annat på lägre biljettintäkter för buss- och tågtrafik samt lägre intäkter för skolkort om tillsammans 22,5 mnkr. Intäkt för tåghyra motverkar budgetavvikelsen eftersom denna intäkt om 19,7 mnkr inte är med i budget.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2019	Förändring 2020-2019	Förändring 2020-2019 (%)
Biljettintäkter busstrafik	44,1	60,1	-16,0	-27%	60,8	-16,7	-28%
Intäkter skolkort	8,6	12,0	-3,4	-28%	9,9	-1,3	-13%
Tåghyra	19,7	0,0	19,7	-	0,0	19,7	-
Intäkter tågtrafik	2,9	6,0	-3,1	-51%	5,2	-2,3	-44%
Bidrag, Samverkande system	2,3	2,1	0,2	6%	2,1	0,2	9%
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Resplusintäkter	1,3	1,9	-0,5	-28%	2,2	-0,9	-40%
EU-bidrag projekt Koll 2020	1,8	0,9	0,9	91%	1,7	0,1	5%
Kundservice och anropsstyrtrafik	0,9	1,0	-0,1	-13%	1,0	-0,1	-11%
Reklam på buss	0,3	0,5	-0,2	-45%	0,4	-0,1	-34%
Bussgodsintäkter	0,3	0,3	0,1	29%	0,4	-0,1	-11%
Färdtjänsthandläggning	0,5	0,5	0,0	0%	0,5	0,0	-
Färdtjänstsamordning	0,4	0,4	0,0	0%	0,4	0,0	-
Persontransporter	0,4	0,4	0,0	0%	0,3	0,1	-15%
Avgift för kortämne	0,2	0,1	0,1	158%	0,3	-0,1	-30%
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,1	0,1	0,0	0%	0,0	0,1	-
Övriga intäkter	0,5	0,1	0,4	559%	0,1	0,5	602%
Summa	84,3	86,3	-2,0	-2%	85,4	-1,1	-1%

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

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

Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt med följd av covid-19 med start i mars månad. Det totala resandet i Västernorrlands län har under årets åtta månader minskat med 23 procent. Detta påverkar utfallet av biljettintäkter och vid en jämförelse med budget är intäkterna 16,2 mnkr lägre än

budget motsvarande 27 procent. Vid en jämförelse med föregående år är förändringen i stort sett samma med 16,7 mnkr lägre intäkter.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2019	Förändring 2020-2019	Förändring 2020-2019 (%)
Härnösands kommun	0,4	0,5	-0,1	-20%	0,6	-0,2	-28%
Kramfors kommun	0,7	1,2	-0,4	-39%	0,9	-0,2	-21%
Sollefteå kommun	1,0	1,8	-0,8	-45%	1,7	-0,7	-41%
Sundsvalls kommun	24,9	29,2	-4,3	-15%	32,3	-7,4	-23%
Timrå kommun	1,7	2,4	-0,7	-30%	2,4	-0,7	-30%
Ånge kommun	0,1	0,3	-0,1	-43%	0,2	-0,1	-28%
Örnsköldsviks kommun	6,4	10,5	-4,1	-39%	9,4	-3,0	-32%
Region Västernorrland	8,8	14,3	-5,6	-39%	13,3	-4,5	-34%
Summa intäkter	44,0	60,1	-16,2	-27%	60,8	-16,7	-28%

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 451,9 mnkr och budget till 484,0 mnkr, vilket innebär lägre kostnader än budget motsvarande 32,2 mnkr. I kostnaderna för perioden ingår fordonshyra med 17,8 mnkr, denna kostnad har vidarefakturerats tidigare år och i och med det netto redovisats.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2019	Förändring 2020-2019	Förändring 2020-2019 (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-288,8	-316,3	27,5	-9%	-304,3	15,7	5%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-59,1	-74,0	14,9	-20%	-75,7	16,6	22%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-41,7	-44,8	3,1	-7%	-37,1	-4,6	-12%
Fordonshyra	-17,8	0	-17,8	-	0	-17,8	-
Administrativa kostnader	-34,3	-38,1	3,8	-9%	-36,1	1,8	5%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-2,3	-3,0	0,7	-23%	-2,9	0,6	21%
Stationsavgifter	-1,1	-1,3	0,2	-15%	-0,8	-0,3	-38%
Biljettsamverkan X-trafik	-1,3	-1,3	0,0	0%	-1	-0,3	-30%
Kompletteringstrafik	-1,1	-1,3	0,2	-15%	-1,2	0,1	8%
Realtid, drift och underhåll	-0,8	-0,4	-0,4	100%	-0,6	-0,2	-33%
Summa verksamhetens kostnader	-451,9	-484,0	32,2	-7%	-459,7	7,8	-2%

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 288,8 mnkr till och med augusti och är lägre än budget om 316,4 mnkr med en budgetavvikelse om 27,6 mnkr. Effekterna av covid-19 började synas under mars och antalet påstigande har minskat med 23 procent för årets första åtta månader jämfört samma period föregående år. Vid en jämförelse mellan åren för april och maj så har resandet minskat med 53 procent. Rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten om att undvika det kollektiva resandet påverkar resandeutveckling.

Detta i sin tur påverkar de fem trafikområden som har ett så kallat incitamentsavtal med en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av antal resande. Denna stora minskning av antalet påstigande påverkar den rörliga delen av avtalet, resandeincitamentsersättningen. När antalet påstigande är lägre än vid basåret 2015 reduceras kostnaderna till trafikoperatörerna. Resandeutvecklingen i förhållande till basåret 2015 bidrar till lägre kostnader i jämförelse med budget.

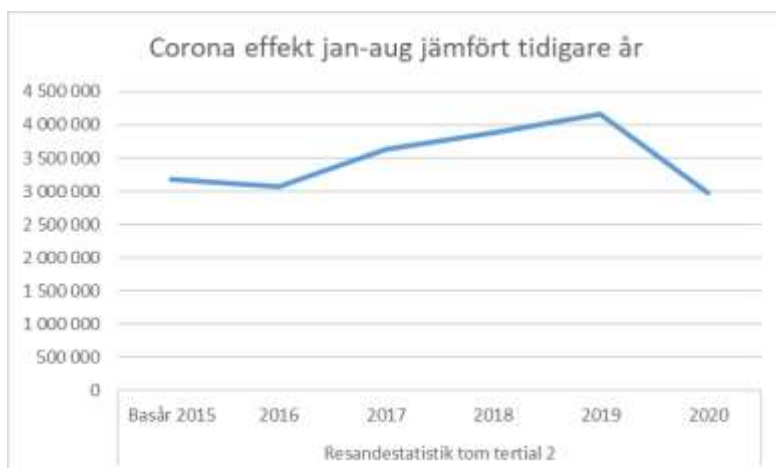


Diagram: Resandeutvecklingen de fem trafikområden med resandeincitamentsavtal 2016 – 2020 med basår 2015.

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

Förstärkningstrafik avser sådan trafik som utförs för att möta tillkommande behov inom tidtabellslagd trafik inom Trafikuppdraget. Förstärkningstrafiken syftar till att få med alla kunder och kan utföras tillfälligt eller mer långsiktigt samt på hel linje eller del av linje. Förstärkningstrafik förekommer både i form av oplanerad förstärkningstrafik och av planerad förstärkningstrafik. Planerad förstärkningstrafik kan uppstå vid trafikomläggning till följd av ombyggnad av vägnät. Kostnaden för förstärkningstrafiken är 1,9 mnkr lägre än budgeterad. Behovet av förstärkningstrafik har gått ned, med färre resenärer som följd av covid-19. I de fall förstärkningstrafik har förekommit, är det till följd av att fördela resenärer på fler fordon.

I jämförelse föregående år har kostnaderna minskat med 15,7 mnkr. Den största avvikelserna med 12,4 mnkr hänför sig kostnader resandeincitamentsavtalen. Resandeutvecklingen, som varit negativ för flera trafikområden, påverkar utfallet och jämförelsen med föregående år.

Trafikkostnader (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2019	Förändring 2020-2019	Förändring 2209-2019 (%)
Trafikkostnad	-252,2	-252,3	0,1	0%	-252,4	0,2	0%
Index	-36,6	-48,2	11,6	24%	-38,9	2,3	6%
Resandeincitament	2,4	-11,6	14,0	121%	-10,0	12,4	124%
Miljöincitament	-0,7	-0,8	0,1	13%	-0,7	0,0	0%
Förstärkningstrafik	-1,7	-3,5	1,8	51%	-2,3	0,6	26%
Summa	-288,8	-316,4	27,6	9%	-304,3	15,5	5%

Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Under våren har index påverkats i hög grad av covid-19 bland annat genom riksdagsbeslut kring permitteringar och nedsättning av sociala avgifter. Vid publiceringen av respektive index i indexkorgarna till och med juni 2020, för tätort respektive landsbygdstrafik, har AKI, KPI samt HVO minskat, främst som en effekt av åtgärder för ekonomin på nationell nivå. Endast ITPI visar en svag uppgång. De olika indexkorgarnas utveckling påverkas framförallt av vilka beslut och stödåtgärder som kommer att ges näringslivet under 2020. SCBs rapportering av index för visar på fortsatt låga indexvärden för flera av komponenterna, ITPI samt HVO jämfört med hösten 2019. KPI och AKI har återhämtat sig till motsvarande värde som hösten 2019.

En effekt av covid-19, är att de stödåtgärder som verkställts har haft stor påverkan på utfallet av AKI (arbetskostnadsindex). Till följd av detta, har SCB även publicerat ett temporärt AKI index, vilket justerar effekten för de branscher där effekterna slår.

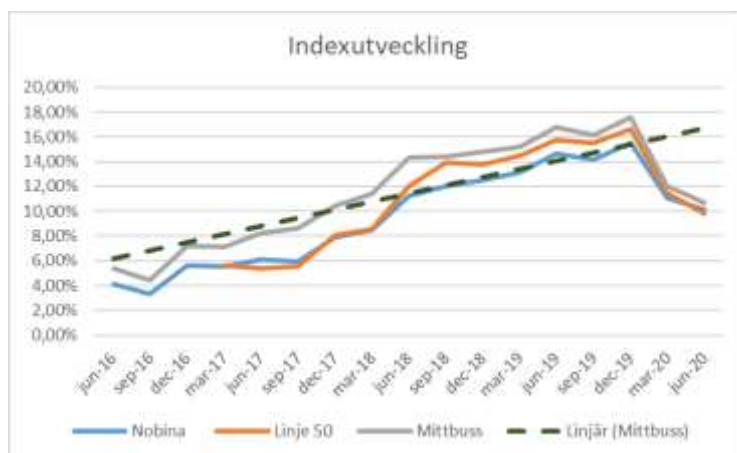


Diagram: Indexutveckling 2014 -2020 utfall till och med juni SCB

Det är inte beslutat än om temporär AKI ska tillämpas, men som en försiktighetsåtgärd har en upplupen kostnad baserad på mellanskillnaden mellan faktiskt utfall och temporärt utfall reserverats. Det är även en rekommenderad åtgärd av Indexrådet och branschorganisationen.

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 58,7 mnkr per augusti och budgeten motsvarande period uppgår till 73,8 mnkr vilket medför en budgetavvikelse på 20 procent. Pandemin har lett till ett minskat antal resande med lägre kostnader. Kostnaden per resa har ökat i och med att begränsningar för samåkning införts vilket medför mindre besparing.

Största budgetavvikelsen är under Region Västernorrlands sjukresor där kostnaden är 6 mnkr lägre än budget. Kostnaden för sjukresor uppgår till 42,8 mnkr och för samma period föregående år uppgick kostnaderna till 50,6 mnkr vilket medför 7,8 mnkr lägre kostnader. Antalet sjukresor jämfört med tidigare år har minskat med 29 procent till 88 681 resor. Förutom att covid-19 i hög grad har påverkat att antalet resor har minskat så har även den centrala bedömningsfunktionen (Sjukreseservice) som startade hösten 2019 bidragit till ett minskat antal resande. Snittlängden på sjukresor har ökat vilket ger en högre kostnad per resa. Egenavgiften höjdes från 100 kr till 200 kr från och med 1 jan 2020 vilket leder till högre intäkter och lägre kostnader.

Budgetavvikelsen för Örnköldsviks kommun redovisar 3,6 mnkr lägre kostnader än budget och jämfört med föregående år är kostnaden 42 procent lägre. Antalet resor har minskat med 45 procent till 20 763. Antalet färdtjänstresor har minskat med 9 818 resor och i mars upphörde resorna till den dagliga verksamheten (Örngruppen).

För Timrå kommun är kostnaderna 1,2 mnkr lägre än budget vilket motsvarar en budgetavvikelse om 40 procent. Det totala resandet har minskat med 7 830 resor vilket ger minskade kostnader med 1,2 mnkr jämfört med samma period föregående år.

Antalet resor i Ånge kommun har minskat med 43 procent och utfallet per augusti är 33 procent lägre kostnader i jämförelse med föregående år. Budgetavvikelsen visar 0,8 mnkr minskade kostnader.

I Härnösands kommun är skillnaden mellan utfall och budget 1,2 mnkr, antalet resor har minskat med 38 procent under perioden vilket medför 1,1 mnkr lägre kostnader.

Kostnaden för Kramfors kommun visar 27 procent lägre kostnad och antalet resor är 6 778 resor färre vilket motsvarar 27 procent färre jämfört med samma period föregående år. Budget jämfört med utfallet per augusti redovisar 2,2 mnkr lägre kostnader.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2019	Förändring 2020–2019	Förändring 2020–2019 (%)
Region Västernorrland	-42,8	-48,8	6,0	-12%	-50,6	7,8	-15%
Ånge kommun	-1,4	-2,2	0,8	-36%	-2,1	0,7	-33%

Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Timrå kommun	-1,8	-3,1	1,2	-40%	-3,0	1,2	-38%
Härnösands kommun	-2,4	-3,6	1,2	-33%	-3,5	1,1	-31%
Kramfors kommun	-5,5	-7,7	2,2	-29%	-7,5	2,0	-27%
Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Örnsköldsviks kommun	-4,8	-8,4	3,6	-43%	-8,4	3,6	-42%
Summa	-58,7	-73,8	15,0	-20%	-75,1	16,4	-22%

Administration

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 34,3 mnkr vilket är 3,8 mnkr lägre än budget. De lägre nettokostnaderna beror främst på att det för 2020 budgeterats kostnader om 1,3 mnkr i och med att föregående förbundsdirektörs förordnande upphör. Denna kostnad reserverades under 2019 och finns inte med i utfallet för 2020. Det har även budgeterats kostnader för ett nytt intäktsfördelningssystem om 1,2 mnkr vilket inte har realiserats under perioden. Det som även påverkar budgetavvikelsen är vakanta tjänster på Din Tur kundcenter samt sjukskrivningar.

Jämfört med föregående år om 32,5 mnkr är kostnaden 1,8 mnkr högre. Det beror bland annat på att det tillsatts tjänster med anledning av pågående omorganisation, dels visstidstjänster, samt dels tillsvidaretjänster. Kostnader för konsulter har ökat med 0,5 mnkr mellan åren och det beror främst på arbete med upphandling. Ytterligare en orsak som påverkar förändringen mellan åren är att verksamheten för central bedömningsfunktion startade upp under andra halvåret 2019.

Förbundsdirektionens kostnader uppgår till 0,5 mnkr jämfört med budget 0,3 mnkr vilket är en budgetavvikelse med 0,2 mnkr. Till följd av den rådande situationen under våren med covid-19 har fler möten genomförts.

För Marknad är intäkterna 0,2 mnkr lägre än budget och det beror på att försäljningen av reklamplats på buss minskat på grund av covid-19. IT och telefoni redovisar kostnader om 5,3 mnkr vilka är i paritet med budget. Vid en jämförelse med föregående år är utfallet 0,3 mnkr i högre kostnader, till följd av att bland annat kostnaderna för telefoni är samlade och ny växel i bruk.

Verksamhet, mnkr	Utfall aug			Budget aug			Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Netto- kostnad aug 2019
	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad			
Personalkostnader	1,7	-20,6	-18,8	1,9	-22,8	-20,9	2,1	10%	-18,1
Central bedömningsfunktion	0,0	-1,4	-1,4	0,0	-1,6	-1,6	0,2	8%	-0,8
Externa kostnader	0,0	-3,3	-3,3	0,0	-3,2	-3,2	-0,1	-2%	-3,3
Biljettkontroll	0,1	-0,5	-0,4	0,1	-0,4	-0,3	-0,1	-8%	-0,4
Ekonomienhet	0,0	-0,4	-0,4	0,0	-1,5	-1,5	1,1	84%	-0,4
Hållbara resor	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,1
Koll 2020	1,8	-1,8	0,0	0,9	-1,2	-0,3	0,3	79%	-0,1
Förbundsdirektion	0,0	-0,5	-0,5	0,0	-0,3	-0,3	-0,2	-61%	-0,6
Utvecklingsenhet	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,1	100%	0,0
Hållplatsarbete	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,1	77%	-0,1
Marknad	0,3	-1,1	-0,9	0,5	-1,1	-0,6	-0,3	-34%	-0,2
Biljetmaskiner	0,3	-3,9	-3,6	0,1	-3,9	-3,8	0,2	7%	-3,7
IT och telefon	0,0	-5,3	-5,3	0,0	-5,4	-5,4	0,1	3%	-5,0
Summa	4,2	-38,5	-34,3	3,5	-41,6	-38,1	3,8	10%	-32,5

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Nedan redovisas nettokostnad per medlem. I nettokostnaden exkluderas kommunernas intäkter för subventionerade produkter eftersom det är en intäkt för kommunalförbundet men tillika en kostnad hos respektive kommun med subventionerade produkter.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2019	Förändring 2020-2019	Förändring 2020-2019 (%)
Region Västernorrland	-156,0	-164,6	8,6	-5%	-154,0	-2,0	1%
Sundsvalls kommun	-91,6	-100,9	9,3	-9%	-93,8	2,2	-2%
Örnsköldsviks kommun	-53,4	-58,3	4,9	-8%	-56,3	2,9	-5%
Härnösands kommun	-21,7	-23,6	1,8	-8%	-22,6	0,9	-4%
Kramfors kommun	-17,3	-19,3	1,9	-10%	-18,7	1,4	-7%
Timrå kommun	-12,8	-14,8	1,9	-13%	-14,6	1,8	-12%
Sollefteå kommun	-9,8	-9,7	-0,1	1%	-9,0	-0,8	8%
Ånge kommun	-6,9	-7,6	0,8	-10%	-7,4	0,5	-7%
Summa	-369,6	-398,8	29,2	-7%	-376,4	6,8	-2%

Medlemsbidrag fördelat per medlem

I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall aug	Budget aug	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall aug 2019	Förändring 2020-2019	Förändring 2020-2019 (%)
Region Västernorrland	152,5	161,2	-8,7	4%	148,5	4,0	3%
Sundsvalls kommun	48,8	57,9	-9,1	11%	53,1	-4,3	-8%
Örnsköldsviks kommun	27,0	27,0	0,0	0%	25,7	1,3	5%
Härnösands kommun	1,8	-3,2	4,9	103%	-4,1	5,9	-143%
Kramfors kommun	17,3	19,3	-1,9	7%	18,7	-1,4	-7%
Timrå kommun	12,8	14,8	-1,9	9%	11,6	1,2	11%
Sollefteå kommun	9,8	9,7	0,1	-1%	9,0	0,8	9%
Ånge kommun	6,9	7,6	-0,8	7%	7,4	-0,5	-7%
Summa	276,9	294,4	-17,5	4%	269,9	7,0	3%

Prognos 2020

Prognossäkerheten är en viktig förutsättning för att kunna korrigera eventuella fluktuationer under året och även inför arbetet med budget kommande år. Vid tertialuppföljning per april gjordes en förenklad tertialrapport utan en komplett helårsprognos. Utifrån utfallet per augusti har en helårsprognos upprättats. Utifrån de förändrade förutsättningarna för verksamheten som covid-19 medför finns det stora osäkerheter i helårsprognosen än tidigare år. Utvecklingen av resenärernas beteende, statsbidrag, incitamentsersättningar och indexuppräknings är exempel på faktorer som har stor betydelse för prognostiserandet och dessa har varit svårbedömda.

Helårsprognos visar att verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 586,6 mnkr jämfört med budgeterade 594,9 mnkr. Avvikelsen uppgår till 8,3 mnkr, vilket motsvarar en procent lägre nettokostnader än budget.

Intäkternas lägre prognos beror till största del på lägre biljettintäkter än vad som budgeterats. Verksamhetens kostnader prognostiseras 16,1 mnkr lägre än budget, motsvarande två procent. Det beror bland annat på att de rörliga kostnaderna för resandeincitament samt sjukresor och färdtjänst prognostiseras lägre än budget. Ytterligare en orsak är att kostnaderna för avtalsenlig indexjustering prognostiseras lägre än vad som budgeterats.

Prognostiserat medlemsbidrag uppgår till 445,6 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 438,4 mnkr. Avvikelse för medlemsbidraget är 7,2 mnkr, motsvarande två procent.

Belopp, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2020	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %
Verksamhetens intäkter	128,0	135,1	-7,1	-5%
Verksamhetens kostnader	-712,4	-728,5	16,1	2%
Avskrivningar	-2,3	-1,5	-0,8	-55%
Verksamhetens nettokostnad	-586,6	-594,9	8,3	-1%
Kommunala biljettsubventioner	141,0	156,5	-15,5	-10%
Medlemsbidrag	445,6	438,4	7,2	2%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	-

Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringsutrymme uppgår till 0,8 mnkr för nya biljettmaskiner och bedömningen är att det kommer att vara förbrukat vid årets slut. Utöver detta har det under perioden investerats i nya datorer.

Investeringar (mnkr)	Årsprognos aug	Budget 2020	Utfall aug
Biljettmaskiner	0,8	0,8	0,1
Datorer	0,1	0,0	0,1
Totalt	0,9	0,8	0,2

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter, mnkr	Års-prognos aug	Budget 2020	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2019
Biljettintäkter busstrafik	64,4	94,2	-29,8	-32%	93,7
Intäkter skolkort	15,2	19,7	-4,5	-23%	17,7
Intäkter tågtrafik	5,0	9,0	-4,0	-44%	8,2
Fordonshyra	29,6	0,0	29,6	-	0,0
Bidrag, Samverkande system	3,4	3,2	0,2	6%	3,2
Bidrag, sommarlovskortet	0,0	0,0	0,0	-	0,0
Resplusintäkter	2,0	2,8	-0,8	-28%	3,5
EU-bidrag projekt Koll 2020	3,4	1,4	2,0	142%	3,7
Kundservice och anropsstyrdtrafik	1,3	1,6	-0,3	-13%	1,5

Reklam på buss	0,5	0,7	-0,2	-33%	0,6
Bussgodsintäkter	0,5	0,4	0,1	29%	0,5
Färdtjänsthandläggning	0,7	0,7	0,0	3%	1,3
Färdtjänstsamordning	0,6	0,6	0,0	5%	0,0
Persontransporter	0,5	0,6	-0,1	-10%	0,6
Avgift för kortämne	0,3	0,1	0,2	220%	0,4
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,1	0,2	0,0	-27%	0,2
Övriga intäkter	0,6	0,1	0,5	392%	0,1
Summa	128,0	135,1	-7,1	-5%	135,3

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

Prognosen för biljettintäkter grundas på att biljettintäkterna kommer att uppgå till 60 procent av budget från september till och med december. I prognosen har inga intäkter för regeringens beslut om statsbidrag medtagits eftersom det fortfarande finns en osäkerhet om hur stort beloppet kommer att vara. Regeringen beslutade den 2 juli om den förordning som reglerar ersättning till regionala kollektivtrafikmyndigheter för minskade biljettintäkter under utbrottet av covid-19 (SFS 2020:713). Förordningen är publicerad på: <https://svenskforfattningssamling.se/doc/2020713.html>. Förordningen innehåller bestämmelser om ersättning för minskade biljettintäkter under utbrottet av covid-19. Syftet med ersättningen är att kollektivtrafiken ska kunna upprätthållas i sådan omfattning att trängsel och därmed ökad smittspridning undviks. I fjärde paragrafen beskrivs fördelningsgrunderna.

4 § Ersättning ges, i den utsträckning det finns tillgängliga medel, för minskade biljettintäkter till följd av utbrottet av covid-19. Ersättningen beräknas utifrån minskningen av den regionala kollektivtrafikmyndighetens biljettintäkter under perioden den 1 mars 2020–30 juni 2020 jämförd med motsvarande period 2019. Om tillgängliga medel understiger den ersättning som kan ges, ska ersättningen sättas ned med samma procentsats för samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter som ska ges ersättning

Trafikverket handlägger ersättningsanspråk och ansökningstiden är månadsskiftet september/oktober. Utbetalning kommer att ske efter att samtliga ansökningar har inkommit under tidsperioden, dvs ej löpande.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Årsprognos aug	Budget 2020	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Årsprognos april 2020	Utfall 2019
Härnösands kommun	0,6	0,9	-0,2	-28%	0,6	0,9
Kramfors kommun	1,1	1,7	-0,7	-39%	1,1	1,5
Sollefteå kommun	1,6	2,8	-1,2	-43%	1,8	2,6
Sundsvalls kommun	35,4	46,8	-11,3	-24%	30,8	51,2
Timrå kommun	2,4	3,6	-1,2	-33%	2,3	3,3
Ånge kommun	0,2	0,4	-0,2	-42%	0,2	0,3
Örnsköldsviks kommun	10,0	16,6	-6,5	-39%	9,7	14,6
Region Västernorrland	13,1	21,5	-8,5	-39%	12,9	19,2
Summa intäkter	64,4	94,2	-29,8	-32%	59,3	93,7

Verksamhetens kostnader

Budgerade kostnader (mnkr)	Års- prognos aug	Budget 2020	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Årsprognos april 2020	Utfall 2019
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-450,5	-474,6	24,1	-5%	-465,2	-457,8
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-97,5	-113,5	16,0	-14%	-93,2	-114,7
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-63,2	-67,2	4,0	-6%	-67,2	-55,9
Fordonshyra	-29,6	0,0	-29,6	-	0,0	0,0
Administrativa kostnader exkl avskr	-61,2	-62,2	1,0	-2%	-62,8	-59,1
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-4,0	-4,6	0,6	-13%	-3,5	-4,4
Stationsavgifter	-1,6	-2,0	0,4	-20%	-1,6	-1,3
Biljettsamverkan X-trafik	-2,0	-2,0	0,0	0%	-2,0	-1,5
Kompletteringstrafik	-1,6	-1,9	0,3	-16%	-1,5	-1,9
Realtid, drift och underhåll	-1,2	-0,6	0,6	-100%	-1,6	-1,0
Summa verksamhetens kostnader	-712,4	-728,5	16,1	-2%	-698,6	-697,6

Linjelagd busstrafik

De totala trafik kostnaderna för linjelagd busstrafik prognostiseras till 450,5 mnkr. Budget för året uppgår till 474,6 mnkr vilket medför en avvikelse om 24,1 mnkr lägre kostnad. Jämfört med årets första prognos i april är kostnaden 14,4 mnkr lägre. Det finns svårigheter att lämna en prognos för 2020 till följd av den pågående covid-19. En osäkerhet kring hur Folkhälsomyndighetens rekommendationer kommer att slå på kollektivtrafiken såväl som fortsatta stödåtgärder till arbetsmarknaden.

Trafikkostnaden prognostiseras 0,9 mnkr högre än budget och det beror bland annat på tillkommande trafik på flera trafikområden från december 2019 som inte var känd vid budgetarbetet.

Prognostiserade kostnader för resandeincitament är 9,3 mnkr lägre än budget. Främst till följd av den negativa resandeutvecklingen i trafikområden med incitamentsavtal. Där antalet påstigande är lägre än vid basåret 2015 reduceras kostnaderna till trafikoperatörerna. En försiktig prognos är lagd där antagandet är att kostnaderna ligger på 50 procent av utfallet från föregående år under resterande del av året. Detta baseras på en pågående dialog med trafikoperatörerna om hur avtalen ska hanteras.

För förstärkningstrafiken prognostiseras kostnaderna till 3,3 mnkr vilket är 2,0 mnkr lägre än vad som budgeterats. Det beror främst på ett mindre behov av förstärkningstrafik i Sundsvalls tätort än befarat till följd av färre resande.

Trafikkostnader (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2020	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Årsprognos april 2020	Utfall 2019
Trafikkostnad	-379,3	-378,1	-0,9	0%	-381,8	-377,0
Index	-58,7	-72,3	13,6	19%	-66,9	-59,1
Resandeincitament	-8,1	-17,4	9,3	53%	-12,4	-16,2
Miljöincitament	-1,2	-1,2	0,0	0%	-1,2	-1,2
Förstärkningstrafik	-3,3	-5,3	2,0	39%	-3,7	-4,0
Summa trafik kostnader	-450,5	-474,6	24,1	5%	-464,9	-457,5

Index

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

Det är inte beslutat än om temporär AKI ska tillämpas, men som en försiktighetsåtgärd har en upplupen kostnad baserad på mellanskillnaden mellan faktiskt utfall och temporärt utfall reserverats. Det är en rekommenderad åtgärd av Indexrådet och branschorganisationen. Det innebär att det är stora svårigheter att lägga en prognos för index.

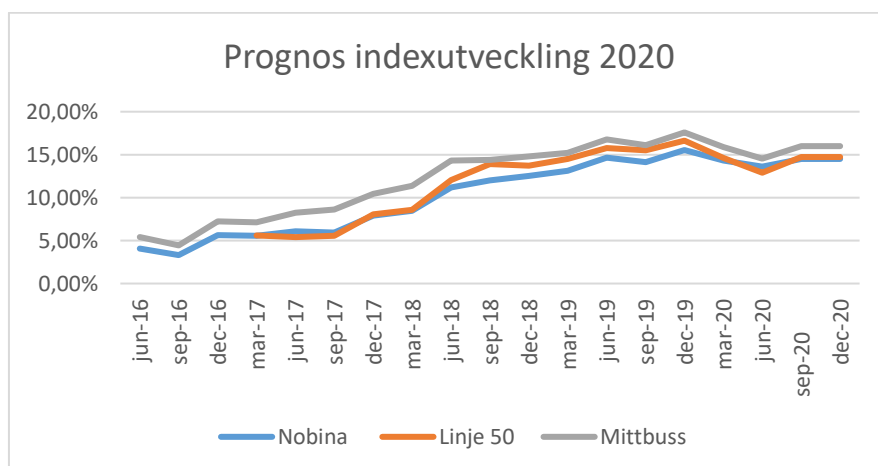


Diagram: Indexutveckling 2014 -2020 utfall till och med juni SCB

Särskild persontrafik

Hur effekterna av covid-19 kommer att påverka särskild persontrafik under hösten är mycket svårt att bedöma. Prognosen för särskild persontrafik visar 15,7 mnkr lägre kostnader i jämförelse med budget. Prognosavvikelsen för sjukresor är minskade kostnader på 4,4 mnkr lägre än budgeterat. Prognosen baseras på att resandeutvecklingen, som minskat kraftigt under pandemin, kommer att öka i antal under återstående delen av året samt att snittkostnaden per resa fortsätter att vara dyrare på grund av minskad samordning och längre snittresor.

I samtliga kommuner har antalet resande minskat rejält under perioden. Bedömningen för prognosen görs utifrån att resandeutvecklingen kommer att öka under resterande delen av året när olika verksamheter succesivt öppnar igen och restriktioner såsom besöksförbudet tas bort, samt att snittresan är dyrare i och med att samåkningen är begränsad.

I Örnsköldsviks kommun är prognosavvikelsen 34,5 procent lägre kostnader jämfört mot budget. I jämförelse mot utfallet föregående år prognostiseras 4,4 mnkr lägre kostnader. Prognosen för Kramfors kommun är 2,9 mnkr lägre kostnader jämfört mot budget respektive utfallet föregående år. För Härnösands kommun prognostiseras budgetavvikelsen till 26,8 procent lägre kostnader samt 1,4 mnkr minskade kostnader jämfört med utfallet föregående år.

Prognosen jämfört med föregående år redovisar 1,2 mnkr lägre kostnader för Timrå kommun. I jämförelse mot budget är prognosavvikelsen 29,9 procent lägre kostnader. Prognosavvikelsen i Ånge kommun är 28,8 procent minskade kostnader jämfört mot budget. I jämförelse mot föregående år prognostiseras 0,9 mnkr lägre kostnader.

Särskild persontrafik, mnkr	Årsprognos aug	Budget 2020	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall 2019
Region Västernorrland	-70,4	-74,8	4,4	-5,9%	-76,0
Ånge kommun	-2,4	-3,3	1,0	-28,8%	-3,3
Sundsvalls kommun	0,0	-0,1	0,0	-64,8%	0,0
Timrå kommun	-3,3	-4,8	1,4	-29,9%	-4,5
Härnösands kommun	-4,1	-5,5	1,5	-26,8%	-5,5
Kramfors kommun	-8,8	-11,7	2,9	-24,8%	-11,7
Sollefteå kommun	0,0	0,0	0,0	-	0,0
Örnsköldsviks kommun	-8,4	-12,9	4,4	-34,5%	-12,8
Summa	-97,4	-113,1	15,7	-13,9%	-114,0

Administration

De administrativa nettokostnaderna inklusive avskrivningar prognostiseras till 54,8 mnkr, vilket är 2,5 mnkr lägre än budget om 57,6 mnkr. De lägre nettokostnaderna beror främst på att det för 2020 budgeterats kostnader om 1,3 mnkr i och med att föregående förbundsdirektörs förordnande upphör. Denna kostnad reserverades under 2019 och finns inte med i prognosen för 2020. Det har även budgeterats kostnader för ett nytt intäktsfördelningssystem om 1,5 mnkr vilket inte bedöms realiseras under året på grund av den pågående omorganisationen. Ytterligare orsaker till den prognostiserade avvikelsen är att den centrala bedömningsfunktionen prognostiseras 0,4 mnkr lägre kostnader än budget. Åtgärder som reducerar den positiva budgetavvikelsen är att det tillsatts tjänster med anledning av pågående omorganisation, dels visstidstjänster, samt dels tillsvidaretjänster vilka inte har budgeterats för.

Förbundsdirektionens kostnader prognostiseras till 0,8 mnkr i förhållande till budgeterade kostnader om 0,4 mnkr. Det beror på att till följd av covid-19 har det genomförts och planeras fler direktionssammanträden och arbetsgruppsmöten än vad som budgeterats.

Nettokostnaden för Biljettmaskiner uppgår till 5,1 mnkr jämfört med budget 5,7 mnkr, vilket är en budgetavvikelse med 0,6 mnkr i lägre nettokostnad. Prognosen för intäkt av kortämnena, som infördes 2019, är 0,3 nkr högre än budget, samt att kostnaden bedöms bli 0,3 mnkr lägre än budget.

Verksamhet, mnkr	Prognos aug 2020			Budget 2020			Budget-avvikelse		Prognos apr	2019
	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Netto-kostnad	(%)	Netto-kostnad	Netto-kostnad
Personalkostnader	2,5	-33,6	-31,1	2,8	-34,3	-31,4	-0,3	1%	-31,4	-29,9
Central bedömningsfunktion	0,0	-2,1	-2,1	0,0	-2,5	-2,5	-0,4	14%	-2,5	-1,6
Externa kostnader	0,1	-4,5	-4,4	0,1	-4,8	-4,8	0,3	8%	-5,1	-5,1
Biljettkontroll	0,1	-0,7	-0,5	0,2	-0,6	-0,5	0,1	-12%	-0,5	-0,5
Ekonomienhet	0,0	-0,4	-0,4	0,0	-2,2	-2,2	-1,8	129%	-2,2	-0,5
Hållbara resor	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0%	-0,1	0,1
Koll 2020	3,4	-4,1	-0,8	1,4	-1,7	-0,3	0,5	-55%	-0,2	-0,4
Förbundsdirection	0,0	-0,9	-0,9	0,0	-0,4	-0,4	0,5	-49%	0,5	-0,1
Utvecklingsenhet	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	0%	-0,2	0,0
Hållplatsarbete	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	3%	-0,1	-0,1
Marknad	0,5	-1,6	-1,1	0,7	-1,7	-1,0	0,1	-16%	-0,8	-0,4
Biljettmaskiner	0,4	-5,5	-5,1	0,1	-5,8	-5,7	-0,6	13%	-5,4	-5,6
IT och telefon	0,0	-8,3	-8,3	0,0	-8,2	-8,2	0,1	-2%	-8,5	-7,2
Summa	7,0	-61,8	-54,8	5,3	-62,7	-57,6	1,2	2%	-55,6	-52,2

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Nedan redovisas nettokostnad per medlem. I nettokostnaden exkluderas kommunernas intäkter för subventionerade produkter eftersom det är en intäkt för kommunalförbundet men tillika en kostnad hos respektive kommun med subventionerade produkter. Alla medlemmar förutom Sundsvalls kommun och Sollefteå kommun redovisar en årsprognos med lägre nettokostnader än budgeterat. En följd av covid-19 är att kostnaderna minskar i högre grad än intäkterna. I Sundsvalls tätort samt Sollefteå kommun är intäktsbortfallet större än kostnadsminskningen och därav prognostiseras nettokostnaderna högre än budget.

Verksamhetens nettokostnad (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2020	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2019
Region Västernorrland	-247,9	-248,1	0,3	0%	-245,1	-233,1
Sundsvalls kommun	-149,6	-147,6	-2,0	1%	-160,6	-136,5
Örnsköldsviks kommun	-83,0	-86,8	3,8	-4%	-89,3	-85,7
Härnösands kommun	-33,3	-35,3	2,0	-6%	-33,8	-34,3
Kramfors kommun	-26,7	-29,0	2,3	-8%	-27,7	-28,7
Timrå kommun	-20,7	-22,2	1,5	-7%	-21,9	-21,8
Sollefteå kommun	-14,9	-14,4	-0,5	4%	-15,1	-13,4
Ånge kommun	-10,6	-11,5	0,9	-8%	-11,0	-11,3
Summa	-586,6	-594,9	8,3	-1%	-604,5	-564,7

Medlemsbidrag fördelad per medlem

I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter.

Medlemsbidrag (mnkr)	Års-prognos aug	Budget 2020	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Års-prognos apr	Utfall 2019
Region Västernorrland	242,6	243,1	-0,5	0%	239,8	225,2
Sundsvalls kommun	85,3	83,1	2,2	3%	90,4	55,0
Örnsköldsviks kommun	44,8	39,9	4,9	12%	46,0	37,3
Härnösands kommun	0,0	-4,8	4,8	-100%	0,2	-6,1
Kramfors kommun	26,7	29,0	-2,3	-8%	27,7	28,7
Timrå kommun	20,7	22,2	-1,5	-7%	21,9	18,8
Sollefteå kommun	14,9	14,4	0,5	4%	15,1	13,4
Ånge kommun	10,6	11,5	-0,9	-8%	11,0	11,3
Summa	445,6	438,4	7,2	2%	451,9	383,6

Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Nedan ges en kortfattad beskrivning av de bolag där ägarandelen uppgår till fem procent eller mer.

Bussgods i Västernorrland AB

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

Förbundsdirectionen har inlett en dialog med Västerbotten om en möjlig framtida lösning av godstransporter i Västernorrland.

Norrtåg AB

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

Coronapandemin har påverkat verksamheten under året. Året inleddes med generellt ökat resande och förbättrad driftsäkerhet. I mars, i samband med att coronaviruset drabbade landet, så minskade resandet kraftigt. Viss återhämtning av resandet har skett men minskningen ligger under året på totalt sett 32%.

Kostnaderna i tertialboksutet är 3,5 mnkr lägre än budget. Den största förklaringen är minskade kostnader utifrån förseningar för färdigställande av multifunktionshall och leveranser av UL-fordon.

Län (belopp i tkr)	Skuld 2020-01-01	Driftsbidrag 2020-08-31	Inbetalt jan-aug	Reglerat	Avräknings- skuld
Kollektivtrafikmyndigheten i	-10 916	38 183	-43 679		-16 413
Region Jämtland Härjedalen	-473	18 526	-21 192		-3 140
Länstrafiken i Västerbotten AB	-18 379	31 882	-36 471		-22 968
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-11 448	18 866	-21 582	5 724	-8 440
Summa skuld aktieägare	-41 217	107 456	-122 924	5724	-50 961

Det finns utmaningar och flera osäkra faktorer kring effekter till följd av Coronapandemin som gör det svårt att prognostisera 2020. Norrtåg AB prognostiserar dock att bolaget kommer ligga på budgeterad nivå.

Västernorrlands läns Trafik AB

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

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

Bedömningen, utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att god ekonomisk hushållning inte kommer nås 2020 utifrån prognoserna. Främsta orsaken är att två av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte bedöms uppfyllas. Det gäller målen om *Vi ska resurseffektivt öka det kollektiva resandet* och *Resurseffektiv kollektivtrafik*. Det förklaras huvudsakligen av effekter av covid-19. Den stora minskningen på resandet påverkar indikatorerna negativt, varav måluppfyllelsen blir låg.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Nej, målet uppfylls inte	Antalet resor i Västernorrland har kraftigt minskat (ca 23%) till följd av Covid-19.
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Ja, målet uppfylls delvis	Biomedelsandelen ligger på 98,7 procent och bedöms ligga kvar på den nivån under 2020.
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Nej, målet uppfylls inte	Den övergripande förklaringen är att det kraftigt minskande resandet, utifrån covid-19, innebär att indikatorerna generellt påverkas negativt under året.

Av övriga sju delmål bedöms ett uppfyllas under 2020.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Nej, målet uppfylls inte	Utfallet för indikatorerna ligger under riktvärdena och har i stort sett ej förbättrats sedan 2019. Fortsatt kvalitetsarbete hos trafikbolagen för att förbättra förarnas attityd förväntas ge positiva effekter.
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Nej, målet uppfylls inte	En handlingsplan för att främja kollektivtrafikens bidrag till ökad social inkludering behöver utarbetas för att identifiera åtgärder som leder mot målet.
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Nej, målet uppfylls inte	Utfallet för indikatorerna ligger under riktvärdena och har i stort sett ej förbättrats sedan 2019. Ett realtidssystem som ger information om bussarnas ankomsttid är infört förväntas uppfattas positivt av resenärerna.
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Nej, målet uppfylls inte	Antalet resor i prioriterade stråk Västernorrland har kraftigt minskat (33%) till följd av Covid-19.
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Nej, målet uppfylls inte	Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till, där biljettsamverkan med SJ skulle skapa ökade resealternativ.
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Nej, målet uppfylls inte	Arbetet med att göra målen väl kända för våra medarbetare fortsätter under året, men är ännu ej på önskvärd nivå.
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Ja, målet uppfylls	Andelen medarbetare som använder friskvårdsbidraget och utnyttjade friskvårdsstimmar har ökat jämfört med föregående år.

Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning

Effekterna av covid-19 innebär att de förutsättningar som gällde när verksamhetsplanering och målarbete för 2020 gjordes är fundamentalt förändrade. Att öka resandet är en central del i verksamhetsarbetet och det motverkas av Folkhälsomyndighetens riktlinjer för hur covid-19 ska hanteras. Bedömningen är att myndighetens måluppfyllelse under 2020 kommer utifrån detta ligga på en låg nivå. Målsättningen för årets verksamhet har till stora delar fått ett förändrat perspektiv och fokus är att bedriva god och säker verksamhet utifrån nu gällande förutsättningar.

De åtgärder som vidtas är att på ett så bra och flexibelt sätt som möjligt verka för nöjda resenärer, och i det innefattas även att resandet utifrån covid-19 perspektiv sker så säkert som möjligt. Kommande års utveckling av resandet är avgörande för möjligheten att uppnå god ekonomisk hushållning eftersom ett ökat resande är en nyckelfaktor för detta.

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet				Sammanställd redovisning	
		2020-08-31	2019-08-31	Prognos 2020	Budget 2020	2020-08-31	2019-08-31
Verksamhetens intäkter inkl jämförelsestörande poster	2	84,2	85,4	128,0	135,1	128,5	144,7
Verksamhetens kostnader	3	-451,9	-459,7	-712,4	-728,5	-496,5	-519,0
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-2,0	-2,2	-2,3	-1,5	-1,2	-2,5
Verksamhetens nettokostnader		-369,6	-376,5	-586,6	-594,9	-369,2	-376,8
Kommunala biljettsubventioner	5	92,7	106,4	141,0	156,5	92,7	106,4
Medlemsbidrag	6	276,9	270,0	445,6	438,4	276,9	270,0
Verksamhetens resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Finansiella intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Finansiella kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Resultat efter finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4
Extraordinära poster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2020-08-31	2019-12-31	2020-08-31	2019-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Förvärvade system	7	0,2	0,3	0,2	0,3
Materiella anläggningstillgångar					
Maskiner och inventarier	7	1,1	1,7	3,2	3,7
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	8	17,2	18,4	1,0	1,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	0,1	0,1
Summa finansiella anläggningstillgångar		17,2	18,4	1,1	1,1
Summa anläggningstillgångar		18,6	20,4	4,5	5,1
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar		0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	9	79,8	83,5	76,2	80,0
Kassa och bank	12	65,6	138,6	90,8	164,4
Summa omsättningstillgångar		145,4	222,1	167,0	244,4
SUMMA TILLGÅNGAR		163,9	242,5	171,6	249,5

EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER

Eget kapital					
Eget kapital		0,0	0,0	0,0	0,0
Reservfond		0,0	0,0	0,0	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,3	1,3	0,6
Årets resultat		0,0	0,0	0,4	-0,4
Summa eget kapital		1,3	1,3	1,7	0,2
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	4,1	4,1
Summa avsättningar		0,0	0,0	4,1	4,1
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	0,5	0,5
Kortfristiga skulder	10	162,6	241,2	165,2	244,7
Summa skulder		162,6	241,2	165,7	245,2
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		163,9	242,5	171,6	249,5

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2020-08-31	2019-12-31	2020-08-31	2019-12-31
Årets resultat		0,0	0,0	0,4	-0,4
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	11	2,0	2,6	1,2	2,9
Betald skatt		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		2,0	2,6	1,6	2,5
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		3,7	38,1	3,8	50,3
Ökning(+) minskning(-) av kortfristiga skulder		-78,6	-48,6	-79,6	-65,8
Kassaflöden från den löpande verksamheten		-72,9	-7,9	-74,1	-13,0
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-0,2	-0,4	-0,6	-0,8
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,5	0,0
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		0,0	3,1	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-0,2	2,7	-0,1	-0,8
Upptagna lån		0,0	0,0	0,0	-0,9
Amortering		0,0	0,0	0,0	-0,2
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	0,0	-1,1
Årets kassaflöde		-73,0	-5,2	-74,2	-14,9
Likvida medel vid periodens början	12	138,6	143,9	164,4	179,2
Likvida medel vid periodens slut	12	65,6	138,6	90,8	164,4

Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

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

Intäkter

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

Periodiseringar

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

Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

Jämförelsestörande poster

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

Tillgångar/Skulder

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

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde.

Materiella och immateriella anläggningstillgångar

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

<i>Tillämpade avskrivningstider</i>	<i>ÅR</i>
Bussar	5
Inventarier	5
Biljetmaskiner	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 direkt avskrivs.

Skulder

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

Avsättningar

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

Leasing

Till följd av nytt avtal bruttoredovisas fordonshyra för tåg, det vill säga med en hyresintäkt respektive -kostnad. Tidigare motsvarade hyresintäkten hyreskostnaden, och posterna kvittades i redovisningen. Bussar som redovisas som anläggningstillgång leasas ut till upphandlade trafikföretag till en avgift om 0 kr.

Sammanställda räkenskaper

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

Kassaflödesanalys

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

Noter till resultaträkningen

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet				Sammanställd redovisning	
		2020-08-31	2019-08-31	Prognos 2020	Budget 2020	2020-08-31	2019-08-31
Not 2	Verksamhetens intäkter, inkl jämförelsestörande post	84,3	85,4	128,0	135,1	128,5	144,7
	Biljettintäkter	47,0	65,6	69,4	103,2	47,0	65,6
	Skolkortsintäkter	8,6	9,9	15,2	19,7	8,6	9,9
	Resplusintäkter	1,3	2,2	2,0	2,8	1,3	2,2
	Fraktintäkter	0,3	0,4	0,4	0,5	12,9	0,4
	Bidrag Trafikverket	2,3	2,1	3,4	3,2	46,7	12,1
	EU-bidrag	1,8	1,7	3,4	1,4	1,8	1,7
	Tåghyror	19,7	0,0	29,6	0,0	0,0	15,2
	Ersättning resande med RKTm färdbevis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,3
	Driftsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1
	Viten (redovisades föreg år som jämförelsestörande post)	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,5
	Övriga intäkter	3,2	3,5	4,6	4,3	10,2	30,7
Not 3	Verksamhetens kostnader	-451,9	-459,7	-712,4	-728,5	-496,5	-519,0
	Trafikkostnader	-395,4	-423,0	-621,5	-666,3	-425,7	-466,5

	Tåghyra	-17,8	0,0	-29,6	0,0	-17,8	0,0
	Personalkostnader inkl direktionen	-23,5	-22,1	-35,7	-36,8	-28,8	-27,9
	Transportkostnad	0,0	0,0	0,0	0,0	-5,4	-
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-6,3	-6,6	-13,8	-14,0	-6,3	-6,6
	Lokalkostnader	-1,4	-1,6	-1,7	-1,8	-1,4	-1,6
	Konsultkostnader	-1,2	-0,7	-2,8	-2,0	-1,2	-0,7
	Övriga kostnader	-6,2	-5,7	-7,3	-7,6	-9,8	-15,7
Not 4	Avskrivningar och nedskrivningar	-2,0	-2,2	-2,3	-1,5	-1,2	-2,5
	Avskrivning immateriella tillgångar	-0,1	-0,1	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1
	Avskrivning maskiner och inventarier	-0,8	-2,1	-1,1	-1,3	-1,1	-2,4
	Nedskrivning	-1,1	0,0	-1,1	0,0	0,0	0,0
Not 5	Kommunal biljettsubvention	92,7	106,4	141,0	156,5	92,7	106,4
	Sundsvalls kommun	44,8	43,4	67,3	67,5	44,8	43,4
	Örnsköldsviks kommun	26,5	30,7	38,2	46,9	26,5	30,7
	Härnösands kommun	21,4	28,7	35,5	42,1	21,4	28,7
	Timrå kommun	0,0	3,7	0,0	0,0	0,0	3,7
Not 6	Medlemsbidrag	276,9	270,0	445,6	438,4	276,9	270,0
	Region Västernorrland	152,5	148,5	242,6	243,1	152,5	148,5
	Sundsvalls kommun	48,8	53,1	85,3	83,1	48,8	53,1
	Örnsköldsviks kommun	27,0	25,7	44,8	39,9	27,0	25,7
	Härnösands kommun	1,8	-4,1	0,0	-4,8	1,8	-4,1
	Kramfors kommun	17,3	18,7	26,7	29,0	17,3	18,7
	Sollefteå kommun	9,8	9,0	20,7	22,2	9,8	9,0
	Timrå kommun	12,8	11,6	14,9	14,4	12,8	11,6
	Ånge kommun	6,9	7,5	10,6	11,5	6,9	7,5

Noter till balansräkningen

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2020-08-31	2019-12-31	2020-08-31	2019-12-31
Not 7	Materiella och immateriella anläggningstillgångar				
	Ingående anskaffningsvärden	51,6	51,1	56,4	55,7
	Årets anskaffningar	0,2	0,5	0,6	0,8
	Försäljningar och utrangeringar	-14,0	0,0	-14,0	-0,1
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	37,8	51,6	43,1	56,4
	Ingående avskrivningar	-49,6	-46,9	-52,4	-49,3

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).