

**Datum**  
2022-05-24

**Diariens**  
22/00321

# **Tertialrapport april 2022**

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län  
1 januari – 30 april 2022**

**Fastställd av förbundsdirektionen 2022-06-28**

## Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Förvaltningsberättelse.....	4
Vårt uppdrag .....	4
Årets fyra första månader .....	5
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	6
Medarbetare .....	7
God ekonomisk hushållning .....	8
Vision och mål .....	8
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet .....	9
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka .....	10
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering .....	11
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning .....	12
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	12
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	13
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	14
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation.....	14
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	15
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten .....	15
Ekonomisk analys.....	16
Inledande ord .....	16
Periodens resultat.....	16
Jämförelse med föregående år .....	17
Prognos helår 2022 .....	24

## Ordförande har ordet

Årets första fyra månader har nu gått till ända och vi går snart in i en sommarsäsong, den första pandemifria sedan 2019.

Inledningen av 2022 innebar att covid-19 pandemins härjningar klingade av och vi fick möjlighet att planera för en återgång till normalläge i såväl buss- som tågtrafiken. Knappt hann världen glädjas över att pandemin släppt sitt grepp om oss, innan Ryssland den 24 februari inledde sin invasion av Ukraina. Kriget innebar att människor flydde från sina hem, för första gången sedan andra världskriget drabbades Europa av ett anfallskrig. Direktionen beslutade som en humanitär åtgärd att låta ukrainare på flykt resa utan kostnad på buss med giltigt ukrainskt pass eller ID-kort under en månad, från den 1 april slopades de fria resorna. Ansvaret för att lösa frågan om fria resor är en angelägenhet för regeringen och Migrationsverket.

Återgången till normal trafik har gått över förväntan. Resenärerna i buss och tågtrafiken har i mycket hög grad hittat tillbaka till kollektivtrafiken. Resandet med Norrtåg ligger på en nivå motsvarande 90 % av 2019 års resandenivå, vissa veckor ligger index över 2019 års nivå. Det blir mycket intressant att följa utvecklingen de kommande månaderna i sommar, sannolikheten är hög att resandet fortsätter öka. De höga priserna för drivmedel har varit en faktor som sannolikt bidragit positivt till det ökade resandet.

Under vintern/våren har Din Tur förändrat sitt biljett/kortutbud samt prissättningen av våra produkter. Från att ha varit avsevärt dyrare än andra regioner ligger vi nu på en prisnivå i mittensskiktet. Lanseringen av flexbiljetten 10/30 som är en ny produkt framtagen för att tilltala den kundgrupp som efter pandemin kanske arbetar 2-3 dagar hemifrån. Utfallet från förändringarna och lanseringarna av nya produkter har fallit väl ut och det ska bli spännande att följa den långsiktiga trenden i höst. Under åren har myndighetens arbete med försäljning och marknadsaktiviteter varit nedprioriterat, direktionen har nu tydligt prioriterat upp arbetet med att öka intäkterna. En förstärkning av marknad/kommunikationsenheten resursmässigt kommer att ske i närtid.

Myndigheten har under vintern/våren fortsatt sitt arbete med nytt trafikförsörjningsprogram, varit sammanhållande part i KSO/RSO gruppens arbete med att ta fram en ny förbundsordning. Utmaningar finns när det gäller behov av kompetens för att klara framtidens stora uppdrag med ny upphandling och bränslebyte. Under hösten kommer direktionen att behöva besluta om en plan för att långsiktigt säkra myndighetens behov av kompetens.

Politiken rustar nu för valrörelse inför valet den 11:e september. I januari 2023 tillträder en ny direktion som får i uppgift att fortsatt ta ansvaret för myndighetens fortsatta utvecklingsresa. Det arbete som alla på myndigheten bidrar med är ett viktigt bidrag i ambitionerna att öka det kollektiva resandet i Västernorrland, ett stort tack för allas insatser.

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 styrdokumentet *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 regionen ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster,
- verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper samt
- verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig mål- och resursplan. Direktionen beslutar om budget för nästkommande år grundat på planens första år.

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 i Västernorrland AB och AB Transitio. Vilande bolag är Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB).

## Årets fyra första månader

- Den 9 februari 2022 togs de flesta rekommendationer och restriktioner gällande covid-19 bort. Då restriktionerna avvecklades öppnades framdörrarna i bussarna successivt med start den 14 februari och biljettförsäljningen ombord återupptogs den 14 mars.
- Efter att rekommendationerna om hemarbete upphört har myndigheten öppnat upp kontorslokalen i Kramfors. Fortsatt gäller ett så kallat hybridarbete med både kontorsdagar och distansarbete.
- Under de första månaderna 2022 har Norrtåg AB genomfört förhandlingar påkallade av tågoperatören Vy Tåg med anledning av stort intäktsstapp kopplat till covid-19. Parterna har förhandlat fram ett tilläggsavtal där Norrtåg AB tar över biljettintäkterna och betalar produktionsersättning till VY Tåg. Det nya avtalet är tänkt att börja gälla från 1 juni 2022.
- Projektet Snowracer för nytt gemensamt betalsystem med övriga kollektivtrafikaktörer i norra Sverige har fortsatt enligt plan med vissa förseningar. Under perioden har upphandling av ny resenärsapplikation genomförts där flera anbud inkommit. Efter utvärdering levererades tilldelningsbeslutet under mars månad till det mest ekonomiskt fördelaktiga anbudet. Tilldelningsbeslutet överklagades och överklagan hanteras av domstol. Många andra aktiviteter har också genomförts inom projektet, bland annat arbete med upprättande av en gemensam förvaltning för omhändertagande och vidare utveckling av projektets resultat.
- Myndigheten har arbetat med hållplatsutrop och elbussar i Sundsvall vilket är optioner i gällande trafikavtal.
- Biljettkontroller – Efter att restriktionerna gällande covid-19 upphört och resandet tilltagit har det vid 3 tillfällen genomförts biljettkontroller i Sundsvall. Vid dessa 3 tillfällen genomfördes 657 biljettkontroller och av dessa var det fel på färdbeviset vid cirka 6 % och en tilläggsavgift utfärdades vid 4,4 % (29 stycken) av kontrollerna.
- Ett arbete pågår för att etablera en organisation för kontinuerligt återkommande biljettkontroller i hela länet. Målet är att komma i gång i slutet av maj med ett cirka 6 månader långt pilotprojekt för utvärdering och vidareutveckling.
- Genom att delta i olika samverkansforum har myndigheten aktivt bevakat utvecklingen i omvärlden.
- Med anledning av kriget i Ukraina var resande för ukrainska flyktingar gratis under mars månad. Myndigheten har genom samverkan bevakat utvecklingen av flyktingströmmar till länet för att avgöra om det fått påverkan på behovet av trafik, vilket det hittills inte fått.
- Priser på drivmedel har ökat till följd av kriget i Ukraina vilket lett till kostnadsökningar och ersättningsdiskussioner med trafikbolagen.
- Under årets första månader går det att se en positiv resandeutveckling jämfört med föregående år. Jämfört med 2019 är resandet fortfarande på en lägre nivå.
- För att ytterligare bidra till ökat resande och göra kollektivtrafiken mer attraktiv har priset på 30-dagars Länskort och Kommunkort sänkts avsevärt från och med den 1 januari 2022. Prissänkningarna uppgår som mest till 35 %.
- En helt ny reseprodukt Flex 10/30 har tagits fram och lanserades i slutet av mars. Flex 10/30 är framtagen för resenärer som har behov att resa med bussen ibland. Biljetten omfattar läns giltighet och inom tätorterna Örnsköldsvik, Sundsvall och Sollefteå.
- 27 april tecknades ett samverkansavtal med SJ med innebörden att ett av SJs morgontåg stannar vid Njurundabommen för vidare passagerartransport till Sundsvall. Din Turs periodbiljetter är genom avtalet giltiga på resan.

## **Omvärldsanalys och förväntad utveckling**

Det är fortsatt svårt att överblicka och förutse de långsiktiga effekterna av covid-19 kopplat till hur människor reser. Vi vet att vissa yrkesgrupper erbjudits att fortsatt arbeta helt eller delvis på distans vilket minskar resbehovet. Vi vet även att många möten även fortsättningsvis kommer att genomföras digitalt vilket också leder till minskat resbehov.

Den 9 februari lyftes alla restriktioner gällande pandemin. I kollektivtrafiken så kvarhölls vissa åtgärder för minskad smittspridning, så som stängda framdörrar till och med 13 februari och förbud för biljettköp ombord på fordon fram till och med 13 mars.

Resandet har under första tertialen utvecklats positivt. Från januari-mars så ökade resandet på buss och låg i mars endast 15 procent under jämförelseåret 2019. Resandet med Norrtåg ökade ytterligare något och låg i mars endast 12 procent under jämförelseåret 2019. Under april månad så har dock resandet planat ut och sjunkit något mer än jämförelseåret. Vad detta beror på och om det är tillfälligt återstår att följa under resten av 2022.

Att vi fortsatt har ett lägre resande än innan pandemin påverkar våra intäkter negativt. Vid årsskiftet så sänktes priset på produkterna länskort och kommunkort för att få fler att välja kollektivt resande. Statistiken visar att försäljningen av dessa produkter ökat kraftigt vilket är positivt. Än så länge så räcker det dock inte för att kompensera den totala reseminskningen.

Sedan slutet av 2021 så har vi sett en ökning av drivmedelspriserna. Priserna steg ytterligare efter krigsutbrottet i Ukraina. Detta påverkar kollektivtrafiken på två sätt. Dels så ökar det kostnaderna för den trafik vi utför, dels så kan den också bidra till ökat resande eftersom alternativet att köra egen bil också blivit dyrare i och med de ökade drivmedelskostnaderna. Det är för tidigt att dra slutsatser av detta ännu. Även detta kommer att följas.

Den fortsatta utvecklingen är svår att förutspå. Många personer och organisationer håller fortfarande på att forma sin vardag efter pandemin. Det kommer att krävas kontinuerlig uppföljning av resande och rörelsemönster. Det är nog inte förrän under 2023 som det går att börja säga hur det nya normala ser ut. Samtidigt så pågår kriget i Ukraina och det är svårt att veta hur länge och i vilken omfattning. Allt detta bidrar till osäkerhetsfaktorer som gör framtidsprognoserna svåra att ta fram.

## Medarbetare

### Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per april redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2022 per april	2021	2020	2019	2018
<b>Total sjukfrånvaro</b>	6,6	5,4	4,9	3,6	4,8

### Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Med anledning av att det centrala löneavtalet, som blev klart i slutet av 2020, sträcker sig fram t.o.m. 2024-03-31, var förutsättningarna inför årets löneöversyn kända. Löneöversynsprocessen startade därför upp i tid så att de nya lönerna kunde betalas ut under april månad. Alla medarbetare har erbjudits lönesamtal vilka genomförts under våren och medarbetarsamtal utförs under hösten 2022.

### 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

Av de 47 tillsvidareanställda är 50 procent kvinnor och 50 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 68 procent kvinnor och 32 procent män. Av visstidsanställda är det en könsfördelning på 67 procent kvinnor och 33 procent män. Vid rekryteringar eftersträvas jämlikhet och mångfald.

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

### Personalstruktur

Tabellen visar tillsvidare- och visstidsanställda per april respektive år

Antal	2022	2021	2020	2019
<b>Kvinnor</b>	32	32	36	40
varav tillsvidareanställda	28	28	33	33
<b>Män</b>	22	24	25	22
varav tillsvidareanställda	19	21	19	16
<b>Summa</b>	54	56	60	62
varav tillsvidareanställda	47	49	52	49

## 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 2022* 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 måluppfyllnad.

Definition av måluppfyllnad:

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

## Vision och mål

Visionen för kommunalförbundet är den regionalt gemensamma vision som finns med i den regionala utvecklingsstrategin *En hållbar och innovativ kollektivtrafik som inkluderar hela Västernorrland med resenären i fokus*.

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.

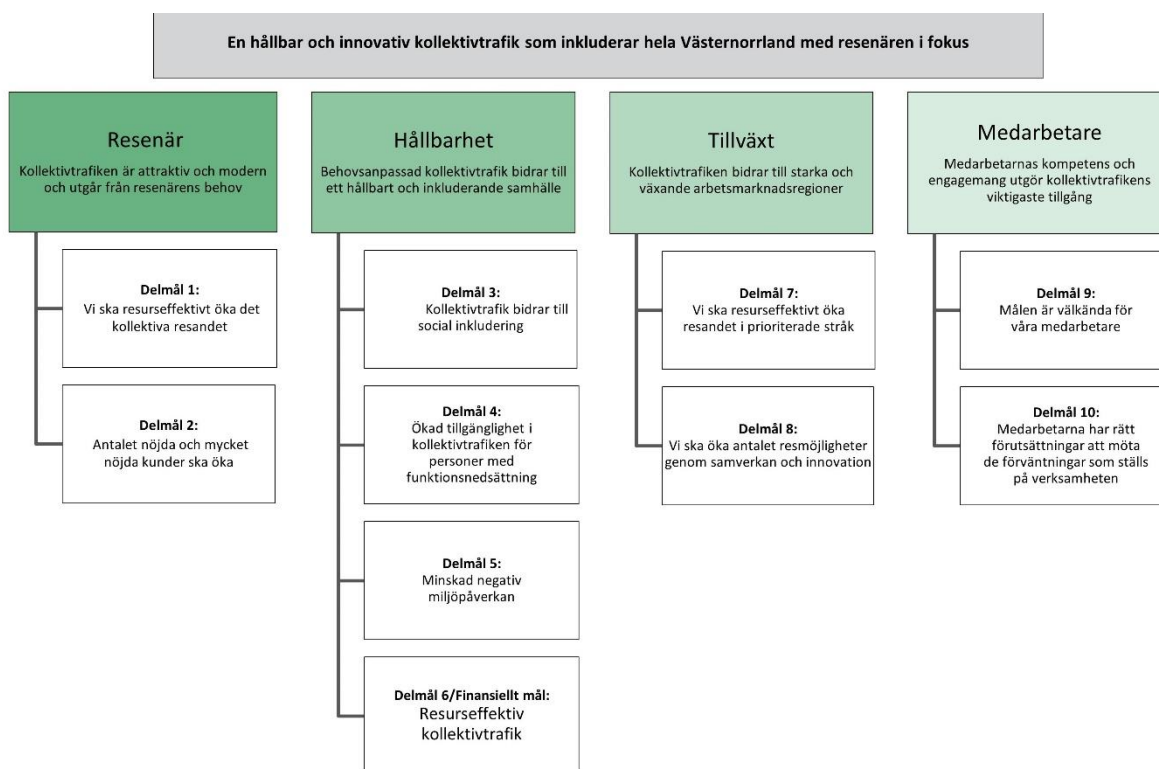
### Övergripande målområden

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 T1		
<b>Måluppfyllnad</b>	↓		
<b>Analys</b>			
Bedömningen är att målet inte uppnås. Konsekvenserna av pandemin gör att resandet fortsatt är klart under jämförelseåret 2019 även om utvecklingen varit positiv under första tertialen. Kriget i Ukraina utgör en osäkerhetsfaktor som kan påverka både positivt och negativt			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2022	Utfall april 2021	Utfall april 2020	Målvärde 2022	Utfall 2021
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken i förhållande till föregående år (exl. skolkort). Förändring i %	44%	-38%	-18%	+20%	-11,5%
Andelen som instämmer i påståendet "Avgångs-tiderna passar mina behov" (%) <sup>1</sup> Nationellt snitt <sup>2</sup> .	54/30 67/50	-	-	61/35	55/31

<sup>1</sup> Utfallet xx /yy på indikatorerna beskriver (xx=antal procent av resenärer(kunder) / yy antal procent av allmänheten.

<sup>2</sup> Nationellt snitt är medelvärde i Kolbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet.

Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%) <i>Nationellt snitt</i>	74/72  77/77			68/65	70/70
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%) <i>Nationellt snitt</i>	66/43  74/59			70/48	68/43  75/60
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%) <i>Nationellt snitt</i>	70/57  67/60			71/60	65/56  63/59

### Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
<b>Analys:</b> Bedömningen är att målet inte uppnås. Utfallet av alla indikatorvärdena till och med april ligger under riktvärdena.			

Indikatorer för att följa upp målet <sup>3</sup>	Utfall april 2022	Utfall april 2021	Utfall april 2020	Målvärde 2022	Utfall 2021
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	57/40  59/51	-	-	58/46	57/41  60/52
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	73/74  78/78	-	-	79/78	78/77
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)  <i>Nationellt snitt</i>	28  31	-	-	30/20	28/18

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

**Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering**

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	➔		
<p><b>Analys:</b></p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls med vissa brister. Enbart indikatorn gällande hur enkelt det är att köpa biljetter och kort har inte uppnåtts, vilken dock är nära att uppnås. Upphandling av ny resenärsapplikation förväntas ge positiva effekter på hela målet.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet <sup>4</sup>	Utfall april 2022	Utfall april 2021	Utfall april 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Antalet användare av Din Tur-app <i>Genomsnitt/mån t o m april</i>	37 339	26 694	29 751	30 000	31 336
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet ”Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande” <i>Nationellt snitt</i>	75/76 73/74	-	-	70/70	65/67 70/71
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att köpa Din Tours biljetter och kort” <i>Nationellt snitt</i>	69/67 79/78	-	-	71/70	68/67 77/74

<sup>4</sup> 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 T1		
Måluppfyllnad	↓		
<p><b>Analys:</b> Bedömningen är att målet inte uppfylls. Stora resurser har lagts och läggs på att få ordning på realtidssystemet och hållplatsutrop men vi har inte lyckats helt ännu. Ny resenärsapplikation förväntas bidra positivt till måluppfyllnad.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2022	Utfall april 2021	Utfall april 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet ”Personalen på kundcenter/trafikupplysning har ett trevlig bemötande”	43/46	-	-	66/66	65/66
<i>Nationellt snitt</i>	67/66				68/67
Information ombord: Andel som instämt i påståendet ”Jag får den information jag behöver ombord”	55/56	-	-	61/61	60/60
<i>Nationellt snitt</i>	72/73				70/71
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)”	74/72	-	-	68/65	70/70
<i>Nationellt snitt</i>	77/77				78/77

## Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
<p><b>Analys:</b> Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Kollektivtrafiken har fortsatt en lägre andel av det totala motoriserade resandet än innan pandemin. Kollektivtrafiken körs fortsatt på fossilfritt drivmedel men konkurrerar samtidigt med en allt modernare bilflotta som elektrifieras i snabb takt. Förlängningen av bussavtalen gör att det dröjer till 2026 eller 2027 innan vi får in emissionsfria fordon i bussflottan.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2022	Utfall april 2021	Utfall april 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	10	-	-	9	8
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh) (FRIDA) <sup>5</sup>	1,0	-	-	1,28	1,0
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km) (FRIDA)	3,3	-	-	3,0	3,3
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%) (FRIDA)	99	-	-	99	99,5

<sup>5</sup> Statistik ur FRIDA avser kvartal.

**Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik**

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
<b>Analys:</b> Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2022	Utfall april 2021	Utfall april 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Nettokostnad per resa (kr)		-	-	44	51,3
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad <sup>6</sup> (%)		-	-	19,3	12,7
<i>varav landsbygdstrafik</i>				16,0	9,4
<i>varav tätortstrafik</i>				23,0	17,1
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur <sup>7</sup>	15	33	22	24	25
Andel samordnade sjukresor (%)	42,77	-	-	45	19,01
Andel samordnade färdtjänstresor (%)	49,34				39,92
<i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun</i>		-	-	50	
Kostnad per produktionskilometer (SÄKO) (kr)	24,80	-	-	23,8	22,87

<sup>6</sup> Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

<sup>7</sup> Totala antal kollektivtrafiklinjer i Västernorrland län är 119 linjer.

## Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
<p><b>Analys:</b> Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Antalet resor i kollektivtrafiken är fortsatt lägre på grund av pandemin och de förändrade arbets- och rörelsemönster som pandemin medfört. Antalet resenärer har ökat mycket under första tertialen men det är fortsatt en bra bit kvar till målen.</p>			

Indikatorer att följa upp målet	Utfall april 2022	Utfall april 2021	Utfall april 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Antal resor i de prioriterade stråken	2 414 155	1 641 224	2 783 525	7 730 000	5 203 046
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	435 592	310 343	500 855	1 530 000	1 229 723
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	1 487 695	1 037 601	1 640 536	4 680 000	3 425 069
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	363 543	228 139	500 403	1 080 000	761 427
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	127 334	65 141	141 731	440 000	255 054

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

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
<p><b>Analys:</b> Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till. Förhandlingar om samverkan med SJ har genomförts. Därefter har avtal med SJ har upprättats vilket innebär att från och med augusti kommer ett av SJs morgontåg att stanna vid Njurundabommen och Din Turs periodbiljetter är giltiga på sträckan in till Sundsvall.</p> <p>Vad avser övrig biljettsamverkan sker arbetet inom ramen för biljett- och betalsamarbetet med övriga norrlandslän.</p> <p>Antalet användare av Din Turs-app har ökat.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2022	Utfall april 2021	Utfall april 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Utbudsförändring genom biljettsamverkan	0	-	-	2	0
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0			2	0
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0			25	0
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>					22
Andel produkter som är digitaliserade <sup>8</sup> (%)	36	20	20	40	36
Antalet användare av Din Tur-app, genomsnitt/mån	37 339	26 694	29 751	30 000	31 336

<sup>8</sup> Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad per augusti 2019.

**Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare**

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
<p><b>Analys:</b> Delmålet följs upp vid både medarbetarsamtal och medarbetarundersökning. Indikatorer för att följa upp delmålet saknar dock värde vid T1 då medarbetareundersökning genomförs hösten 2022. Baserat på vad som framkommit vid medarbetarsamtalen är bedömningen att målet inte kommer att uppfyllas. Ett arbete med att göra målen mer kända startar upp under våren 2022.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2022	Utfall april 2021	Utfall april 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%) <i>Benchmark<sup>9</sup></i>	-	-	-	65	-
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%) <i>Benchmark myndigheter</i>	-	-	-	75	-

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

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
<p><b>Analys:</b> Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Indikator om medarbetarindex saknar värde vid T1 då medarbetareundersökning genomförs hösten 2022. Sjuktalet har ökat något jämfört med motsvarande period tidigare år. Viss förklaring är att vid återgång till arbetsplatser efter pandemin har man sett en ökad korttidsfrånvaro p.ga lättare smittspridning när fler träffas. För att främja medarbetarnas goda hälsa uppmuntras till friskvårdsaktiviteter och utnyttjandet av friskvårdstimmar har ökat i förhållande till 2021. Bland andelen medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidraget syns däremot en minskning.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2022	Utfall april 2021	Utfall april 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	-	65	-
Sjuktalet (%)	6,6	5,4	4,3	3,5	4,3
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	115	85	150	450	283
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	30	36	38	60	45

<sup>9</sup> Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

## ***Ekonomisk analys***

### **Inledande ord**

Ett nytt ekonomisystem började användas under tertial 1 2021 och implementeringen har även fortgått under 2022 med att köpa vissa ekonomitjänster från kommunens Service Center ekonomi. Ytterligare implementeringar har fortlöpt under tertialet och förväntas slutföras till tertial 2 2022 vilket kommer effektivisera ekonomistyrningsprocesserna ytterligare och därmed stärka ekonomistyrningen. Genom dessa implementeringar har det skapats utrymme att arbeta med att utveckla den ekonomiska uppföljningen, bokslutsarbetet samt de ekonomiska prognosverktygen för att möjliggöra en god ekonomisk hushållning. Införandet av det nya ekonomisystemet har till vissa delar försvårat jämförelsen i utfallet mot föregående år.

### **Periodens resultat**

Årets fyra första månader visar nettokostnader om 207,9 mkr. Vid en jämförelse med budgeten för samma period är verksamhetens nettokostnader 6,5 mkr högre.

Många av kommunalförbundets intäkter och kostnader har delvis påverkas av covid-19 då restriktioner togs bort stegvis från början av februari till den första april. Det gäller bland annat biljettintäkter från resenärer, skolkortsintäkter och intäkter för resplusbiljetter. Vidare har krigsutbrottet i Ukraina haft en negativ kostnadsutveckling för främst drivmedel som främst påverkar de rörliga kostnaderna som ingår i indexkorgarnas värden. Det avser trafik kostnader med miljöincitament, förstärkningstrafik samt kostnader för sjukresor och färdtjänstresor.

Belopp i mnkr	Utfall Tertial 1 2022	Budget Tertial 1 2022	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)
Intäkter	49,0	50,2	-1,2	-2,4
Trafikkostnader inkl tågtrafik	-235,8	-231,6	-4,2	1,8
Personalkostnader	-12,0	-11,8	-0,2	1,7
Övriga kostnader	-9,1	-8,2	-0,9	11,2
<b>Nettokostnad exkl. finansiering</b>	<b>-207,9</b>	<b>-201,5</b>	<b>-6,5</b>	<b>12,3</b>
Subventioner för perioden	29,9	50,3	-20,4	-40,6
Medlemsbidrag för perioden	151,2	151,2	0,0	0,0
<b>Nettokostnad för perioden</b>	<b>-26,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-26,9</b>	<b>-28,3</b>

\*I trafik kostnader ingår Norrtåg

Indexjusteringar utförs kvartalsvis i efterskott och efter mars indexförändringar har kostnadsökningarna därför inte slagit igenom fullt ut under tertialet, men förväntas ha en större kostnadspåverkan kommande del av året och påverkar prognosen negativt. Därutöver har Norrtåg infört ett tilläggsavtal, vilket på årsbasis påverkar kostnaderna med 24 Mkr men liten effekt under tertialet. En positiv avvikelse mot budgeten har noterats för förstärkningstrafik och kompletteringstrafik.

Personalkostnaderna ligger i nivå med budgeten men förvänts bli lägre under resterande av året då flera personer lämnat organisationen och rekrytering av personal senarelagts. Det kommer dock att till viss del medföra ökade konsultkostnader och är inräknad i den sammanvägda prognosen för förvaltningskostnaderna. De övriga kostnaderna ligger i nivå med budgeten och förväntas inte ge större avvikelser under året.



Vidare har de subventionerade intäkterna minskat med närmare 40% jämfört med budgeten för tertialet. Den största anledningen till det beror på prissänkningar på periodkort som beslutades sent under 2021 och som det inte var budgeterat för. Dels på att resandet inte nått den återhämtningsgraden av 85% mot jämförelseåret 2019. Sammantaget påverkar det utfallet, budgetavvikelsen och prognoserna för helåret negativt. Det är dock viktigt att påpeka att medlemmarnas resultat inte påverkas av det negativa utfallet och prognoserna, eftersom avvikelsen är budgeterade hos dem och regleras i efterhand i den sammantagna finansieringen av medlemmarna.

## Jämförelse med föregående år

Vid en jämförelse med samma period för 2021 så har nettokostnaderna ökat med 15 mnkr, det beror främst på de ökade trafik kostnaderna inklusive Norrtåg men marginellt för intäkter och avskrivningar. Noterbart är även att biljettsubventionerna minskat med 15,2 % till följd av biljettprjusteringar som gjordes inför verksamhetsåret 2022.

Belopp i mnkr	Utfall Tertial 1 2022	Utfall Tertial 1 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	49,0	49,1	-0,2	-0,3
Verksamhetens kostnader	-256,3	-241,3	-14,9	6,2
Avskrivningar	-0,6	-0,3	-0,4	129,9
<b>Nettokostnad exkl. finansiering</b>	<b>-207,9</b>	<b>-192,5</b>	<b>-15,4</b>	<b>8,0</b>
Kommunala biljettsubventioner	29,9	35,2	-5,4	-15,2
Medlemsbidrag	151,2	157,3	-6,1	-3,9
<b>Nettokostnad för perioden</b>	<b>-26,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-26,9</b>	<b>0,0</b>

\*Redovisningsmetoden för medlemsbidrag och subventioner är förändrade mellan åren och inte helt jämförbara

## 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 -26,9 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/överskott från tidigare år som ska återföras. En avräkning för 2021 överskott med 21 mnkr kommer att regleras under året och då med hänsyn tagen till prognosen för helåret. En negativ prognos innebär att medlemsbidraget måste justeras med det förväntade under och avräknas 2021 års överskott.

## Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 49 mnkr och 1,2 mnkr lägre än budget, motsvarande 2,4 procent. Effekten av de högre biljettintäkter för buss- och tågtrafik samt intäkter för skolkort om tillsammans 37,5 mnkr mildrar effekten av att bidrag från Trafikverket ännu inte tilldelats myndigheten och har negativ påverkan mot budgeten.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall Tertial 1 2022	Budget Tertial 1 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)
Biljettintäkter busstrafik	27,3	26,5	0,7	2,8
Intäkter skolkort	6,0	5,2	0,8	15,6
Intäkter tågtrafik	10,2	10,2	0,0	0,2
Bidrag, Samverkande system	1,2	1,2	0,0	0,0
Tåghyra	0,0	0,0	0,0	100,0
Vinst försälj mat anl tillg	0,0	0,0	0,0	0,0
Statsbidrag	0,0	1,8	-1,8	100,0
Resplusintäkter	1,0	1,0	0,0	1,8
EU-bidrag projekt Koll 2020	0,0	0,0	0,0	100,0
Kundservice och anropsstyrtrafik	0,7	0,6	0,1	14,7
Reklam på buss	0,1	0,1	0,0	7,9
Bussgodsintäkter	0,1	0,2	-0,1	-42,9
Färdtjänsthandläggning	0,4	0,3	0,1	44,4
Färdtjänstsamordning	0,0	0,2	-0,2	-100,0
Persontransporter	0,2	0,3	-0,1	-38,5
Avgift för kortämne	0,1	0,1	0,0	-42,2
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga intäkter	1,7	2,6	-0,9	100,0
<b>Summa</b>	<b>49,0</b>	<b>50,2</b>	<b>-1,2</b>	<b>-2,4</b>

### Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

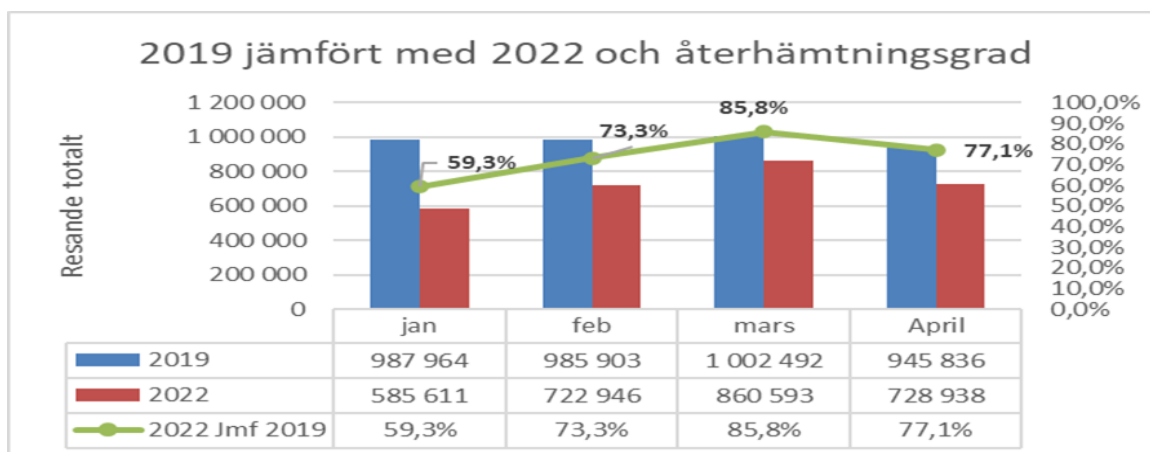
Biljettintäkter från linjelagd busstrafik fördelas efter den sträcka som resenären åker, till den medlem som finansierar linjen. För busslinjer som berör flera medlemmar fördelas intäkten utifrån vilken medlem som finansierar den aktuella linjen, eller hur lång sträcka resenären har färdats inom respektive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

Vid en jämförelse mot budgeten är förändringen 0,8 mnkr högre intäkter till följd av en viss återhämtning efter pandemin. Störst effekt kan noteras i Sundsvall och Timrå. Överskottet för tätortstrafiken var under perioden 1,1 Mnkr och ett underskott för Landsbygdstrafiken med -0,3 Mnkr.

Biljettintäkter per medlem (mkr)	Utfall Terial 1 2022	Budget tertial 1 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)
Härnösand	0,3	0,3	0,1	24,2%
Kramfors	0,4	0,4	0,0	-5,0%
Sollefteå	0,7	0,7	-0,1	-7,2%
Sundsvall	15,6	14,5	1,1	7,2%
Timrå	1,5	0,9	0,6	61,6%
Ånge	0,1	0,1	0,0	19,3%
Örnsköldsvik	3,8	4,1	-0,3	-8,0%
Region Västernorrland	4,9	5,4	-0,5	-9,9%
<b>Summa intäkter</b>	<b>27,3</b>	<b>26,5</b>	<b>0,8</b>	<b>2,9%</b>

### Återhämtningsgran 2022 jämfört med 2019

Återhämtning i resandet har succesivt återhämtat sig men inte till de 85% i jämförelse med 2019 som är antagandet i budgeten. Restriktioner i samband med Coronapandemin togs bort stegvis från början av februari till den första april och påverkat återhämtningen negativt. Återhämtningen förväntas nå 85% under resten av året.



### Norrtåg

Kostnaderna för Norrtåg förväntas bli 24 Mkr högre än budget för helåret enligt det tilläggsavtal som presenterades i maj.

Sammanställning nettokostnad	Resultat 2022 T1	Budget 2022 T1	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse (%)	Årsbudget 2022	Prognos helår 2022	Avvikelse Årsbudget-årsprognos
<b>Norrtåg</b>							
Intäkter	1 491 497	2 319 707	-828 210	-36%	6 959 122	6 959 122	0
Fordonshyra	10 224 600	10 900 000	-675 400	-6%	32 700 000	32 700 000	0
<b>S:a intäkter Norrtåg</b>	<b>11 716 097</b>	<b>13 219 707</b>	<b>-1 503 610</b>	<b>-11%</b>	<b>39 659 122</b>	<b>39 659 122</b>	<b>0</b>
Kostnad Drift Norrtåg	-22 882 307	-19 738 333	-3 143 973	16%	-59 215 000	-83 215 000	-24 000 000
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-1 491 497	-2 319 707	828 211	-36%	-6 959 122	-6 959 122	0
Kostnad fordonshyra	-9 519 240	-10 900 000	1 380 760	-13%	-32 700 000	-32 700 000	0
<b>S:a kostnader Norrtåg</b>	<b>-33 893 043</b>	<b>-32 958 041</b>	<b>-935 003</b>	<b>3%</b>	<b>-98 874 122</b>	<b>-122 874 122</b>	<b>-24 000 000</b>
<b>S:a nettokostnader Norrtåg</b>	<b>-22 176 947</b>	<b>-19 738 333</b>	<b>-2 438 613</b>	<b>12%</b>	<b>-59 215 000</b>	<b>-83 215 000</b>	<b>-24 000 000</b>

## Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 256,3 mnkr och budget till 251,1 mnkr, vilket innebär högre kostnader än budget motsvarande 5,2 mnkr. I kostnaderna för perioden ingår fordonshyra med 9,5 mnkr, denna kostnad har vidarefakturerats tidigare år och i och med det nettoredovisats. Trafikkostnaderna 161 mnkr är 3,4 mnkr högre än budgeterat.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall 2022 T1	Budget 2022 T1	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2021 T1	Förändring 2021-2020	Förändring (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-161,0	-157,5	-3,4	2%	-154,5	-6,4	4%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-36,6	-35,9	-0,7	2%	-34,7	-1,9	6%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-24,4	-22,1	-2,3	10%	-23,0	-1,4	6%
Fordonshyra	-9,5	-10,9	1,4	-13%	-9,1	-0,5	5%
Administrativa kostnader	-20,5	-20,8	0,2	-1%	-17,6	-2,9	17%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-1,3	-1,0	-0,4	42%	-0,8	-0,5	64%
Stationsavgifter	-0,9	-0,7	-0,2	27%	-0,1	-0,8	653%
Biljettsamverkan Xtrafik	-1,3	-1,1	-0,3	24%	-1,3	0,0	0%
Kompletteringstrafik	-0,5	-0,7	0,3	-35%	-0,5	0,0	-5%
Realtid, drift och underhåll	-0,3	-0,5	0,2	-46%	-0,2	-0,02	9%
<b>Summa verksamhetens kostnader</b>	<b>-256,3</b>	<b>-251,1</b>	<b>-5,2</b>	<b>2%</b>	<b>-704,6</b>	<b>-14,4</b>	<b>2%</b>

## Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 160,95 mnkr till och med april och är högre än budget om 154,5 mnkr med en budgetavvikelse om 6,4 mnkr.

Från och med 2021-01-01 har reseincitamentsavtalen övergått till rena produktionsavtal, baserat på aktuell trafikbeställning. Ett incitamentsavtal har en fast och en rörlig del där den rörliga delen påverkas av antal resande. Effekterna av pandemin påverkade under tertiet antal resande negativt men då restriktionerna släppts har resande ökat.

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

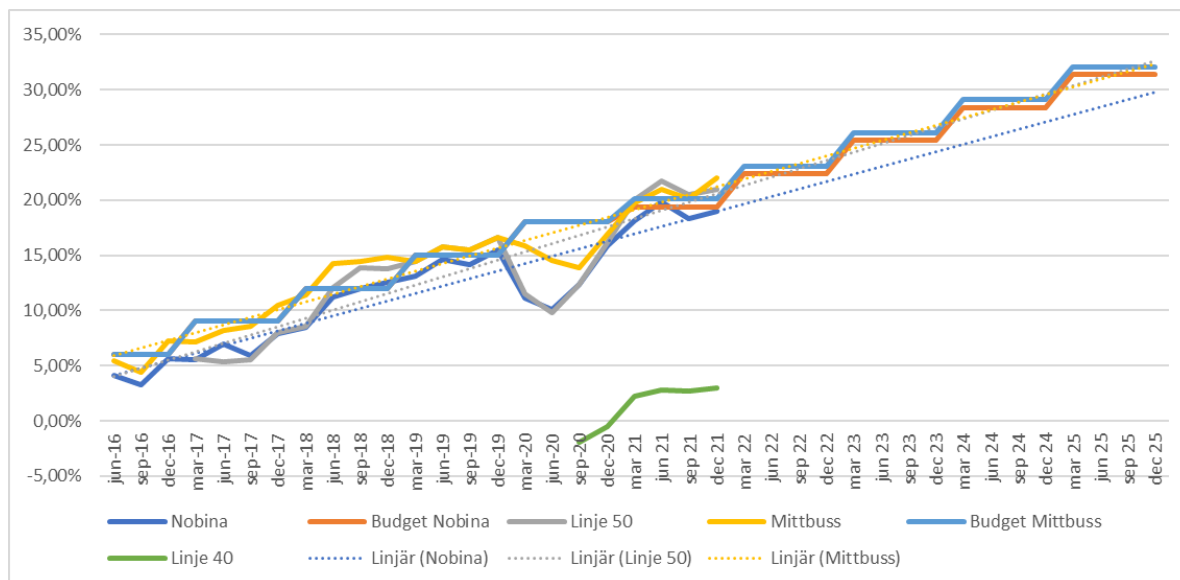
Förstärkningstrafik avser sådan trafik som utförs för att möta tillkommande behov inom tidtabellslagd trafik inom Trafikuppdraget. Förstärkningstrafiken syftar till att få med alla kunder och kan utföras tillfälligt eller mer långsiktigt samt på hel linje eller del av linje. Förstärkningstrafik förekommer 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 2,1 mnkr lägre än budget. Behovet av förstärkningstrafik som följd av covid-19 har minskat kraftigt då restriktionerna togs bort.

Förutom förändring av trafikavtal, är avvikelserna av index jämfört med föregående år 11,4 mnkr högre. Indexkorgarna påverkas till stor del av priset på HVO 100 som är beroende av den stora prisökningen på råolja och vegetabiliska oljor, främst till följd av kriget i Ukraina. Bara HVO-index har ökat med 20% sedan januari hela 66% sedan april förra året och KPI för april landade på 6,4% som både ingår i de indexerade kostnaderna.

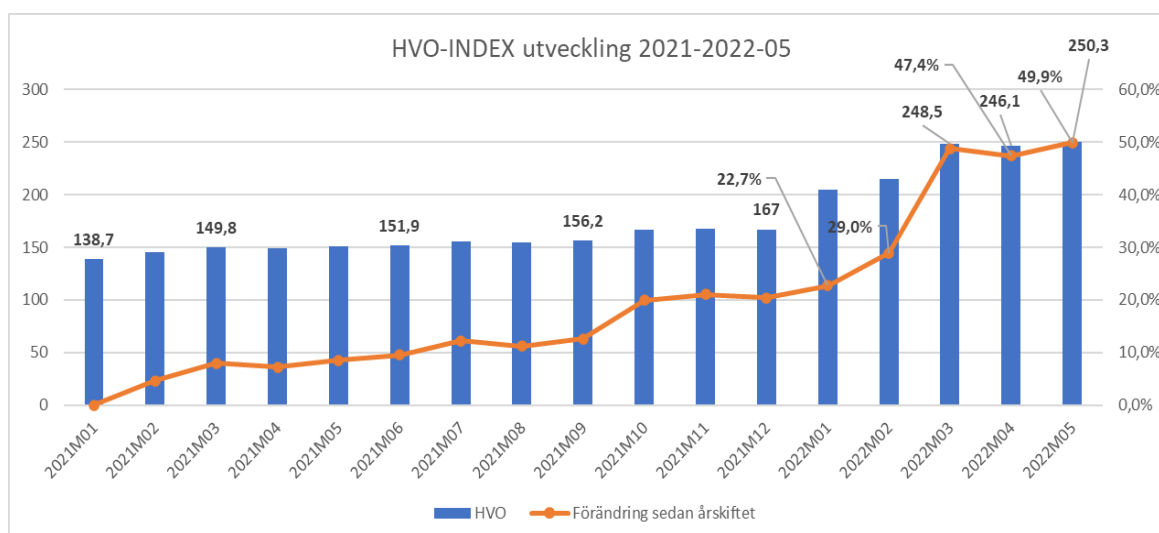
Trafikkostnader (mnkr)	Utfall 2022 T1	Utfall 2021 T1	Förändring 2022-2021	Förändring (%)
Trafikkostnad	-129,7	-132,6	2,9	-2%
Index	-31,4	-19,9	-11,4	36%
Miljöincitament	0,5	0,5	0,0	3%
Förstärkningstrafik	-0,3	-2,4	2,1	-691%
<b>Summa</b>	<b>-161,0</b>	<b>-154,5</b>	<b>-6,4</b>	<b>-6,5</b>

## Index

Trafikavtalen, vilka utgör majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. De indexrelaterade trafik kostnaderna har under 2022 ökat kraftigt, bland annat HVO index men även Stibor ränta och KPI som ingår i de flesta av indexkorgarna. Utfallet av indexökningarna under tertiet har inte haft en större ekonomisk påverkan eftersom indexkorgarna regleras retroaktivt kvartalsvis. Däremot är kostnadsökningarna avseende index inräknade i prognosen och redogörs i sin helhet i prognosavsnittet.



Störst ökning har HVO-index haft och därmed påverkat indexkorgarna mest. Tabellen nedan visar Indexutvecklingen sedan januari 2021 och den procentuella ökningen sedan årsskiftet 2021. Under tertiet har index ökat med 47% och även fortsatt öka något i maj.



## Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 36,6 mnkr per april och budgeten motsvarande period uppgår till 35,9 mnkr vilket medför en avvikelse om 2 procent. Tidigare begränsningar i samordningen av resor togs bort i mars, det medför att en högre andel resor kan samordnas vilket för med sig en kostnadsbesparing. Indexhöjningen från mars har ett utfall på i snitt 6 procent jämfört mot budgeterat 4 procent vilket är en bidragande orsak till ökade kostnader.

Region Västernorrlands sjukresor har en budgetavvikelse om 3 procent vilket motsvarar 0,6 mnkr. Sjukresekostnaden per april uppgår till 23,2 mnkr vilket i jämförelse med samma period föregående år visar på 16 procent lägre kostnader. Antalet sjukresor har per april minskat med 5 662 till 42 056 resor och kostnaden har minskat med 4,4 mnkr i jämförelse med föregående år. Den tidigare rabatterade egenavgiften för personer med färdtjänstillstånd är borttagen och utfallet redovisar att antalet korta sjukresor har minskat betydligt och snittlängden på resorna har ökat. Intäkterna för egenavgifterna har ökat samtidigt som antalet frikort för sjukresor är högre. Andelen samordnade sjukresor har ökat med 31 procent till 43 procent jämfört med samma period året innan.

Antalet färdtjänstresor i länet har ökat med närmare 50 procent i jämförelse med samma period föregående år vilket resulterar i högre kostnader för samtliga kommuner.

I Ånge kommun är skillnaden mellan utfall och budget en ökning med 0,4 mnkr, jämfört med föregående års utfall per april är skillnaden 0,9 mnkr högre kostnader.

Timrå kommun har en budgetavvikelse på 0,6 mnkr vilket motsvarar 33 procent lägre kostnader och i jämförelse mot året innan är kostnaden 0,4 mnkr högre.

För Härnösands kommun är kostnaden 0,7 mnkr lägre än budgeterat och i jämförelse mot samma period föregående år är kostnaden 0,3 mnkr högre.

Budgetavvikelsen för Kramfors kommun visar på 0,8 mnkr lägre kostnader vilket motsvarar 19 procent och kostnaderna har ökat med 0,9 mnkr jämfört med föregående år.

Kostnaden för Örnsköldsviks kommun har ökat med 1,9 mnkr jämfört med föregående år och utfallet per tertial 1 är 0,3 mnkr lägre kostnader jämfört mot budgeterat.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall Tertial 1 2022	Budget tertial 1 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall Tertial 1 2021	Förändring 2022-2021	Förändring 2022-2021 (%)
Region Västernorrland	-23,2	-22,6	-0,6	3%	-27,5	4,4	-16%
Ånge kommun	-1,6	-1,2	-0,4	37%	-0,7	-0,9	124%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0%	-0,9	0,9	-100%
Timrå kommun	-1,1	-1,7	0,6	-33%	-0,7	-0,4	56%
Härnösands kommun	-1,3	-2,0	0,7	-37%	-1,0	-0,3	26%
Kramfors kommun	-3,4	-4,2	0,8	-19%	-2,6	-0,9	34%
Sollefteå kommun	-2,1	0,0	-2,1	100%	0,0	-2,1	100%
Örnsköldsviks kommun	-3,8	-4,2	0,3	-8%	-1,9	-1,9	100%
<b>Summa</b>	<b>-36,6</b>	<b>-35,9</b>	<b>-0,7</b>	<b>2%</b>	<b>-35,4</b>	<b>-1,2</b>	<b>3,5%</b>

### Förvaltningens nettokostnader

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 18,1 mnkr vilket är 0,45 mnkr lägre än budget. Utfallet under tertialet har påverkats positivt av att flera tjänster inte tillsatts och att kostnaderna är lägre.

### 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.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Utfall Tertial 1 2022	Budget tertial 1 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)
Region Västernorrland	-87,7	-83,6	-4,2	5,0%
Ånge kommun	-4,3	-3,9	-0,4	10,6%
Sundsvalls kommun	-47,7	-47,7	0,0	-0,1%
Timrå kommun	-6,5	-7,9	1,4	-17,5%
Härnösands kommun	-12,0	-13,7	1,8	-12,8%
Kramfors kommun	-9,9	-10,5	0,6	-5,8%
Sollefteå kommun	-7,6	-5,0	-2,5	50,2%
Örnsköldsviks kommun	-30,5	-29,0	-1,5	5,2%
<b>Summa</b>	<b>-206,2</b>	<b>-201,3</b>	<b>-4,8</b>	<b>2,4%</b>

## Prognos helår 2022

Prognosen för helåret drivs främst av kostnaderna avseende index, Norrtågs tilläggsbudget och förändrad prisbild som påverkar subventionerna. Biljettintäkterna exklusive subventioner har haft en positiv utveckling och överträffar även budget inom tätort. De subventionerade biljetterna visar kraftig avvikelse mot budgeten prismässigt och justeras därför ned inför resterade del av året. Biljettsubventioner påverkar resultatet med 32,1 Mnkr och justeras i medlemsdebiteringen kvartalsvis. På samma sätt justeras de negativa nettokostnaderna om 61,7 Mnkr.

Belopp i mnkr	Utfall Tertial 1 2022	Utfall Tertial 1 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)	Årsbudget 2022	Års prognos 2022	Prognos avvikelse
Verksamhetens intäkter	49,0	49,1	-0,2	-0,3	150,5	148,2	-2,3
Verksamhetens kostnader	-256,3	-241,3	-14,9	6,2	-754,6	-815,1	-60,5
Avskrivningar	-0,6	-0,3	-0,4	129,9	-0,3	-0,6	-0,3
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-207,9</b>	<b>-192,5</b>	<b>-15,4</b>	<b>8,0</b>	<b>-604,3</b>	<b>-667,5</b>	<b>-63,1</b>
Kommunala biljettsubventioner	29,9	35,2	-5,4	-15,2	150,8	118,7	-32,1
Medlemsbidrag	151,2	157,3	-6,1	-3,9	453,6	453,6	0,0
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-26,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-26,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-95,2</b>	<b>-95,2</b>

Prognosen visar på ett negativt årsresultat på 63,1 Mnkr mot budget. Anledningen till det är dels tilläggsavtalet med Norrtåg med 24 mnkr, lägre intäkter med 2,3 Mnkr samt att de indexstyrda kostnaderna påverkar negativt med 43,7 Mnkr där SÄKO står för drygt 9,5 Mnkr. Som motvikt till det har minskade kostnader för förstärkning och kompletteringstrafik påverkat prognosen positivt med cirka 5,5 Mnkr och för förvaltningskostnaderna med 2,5 Mnkr. Det är den negativa utvecklingen av främst HVO men också andra delar i indexkorgen som bidragit till det förväntade utfallet. Sammantaget så har antagandet om att den negativa nivån kommer vara densamma under resterande delen av året och medfört till den negativa prognosen.

Kriget i Ukraina har påverkat HVO-index mycket då drivmedelspriserna och priset på vegetabiliska oljor stigit med närmast 50 % efter årsskiftet och cirka 65 % sedan motsvarande period föregående år. Prognosen beräknas på den fastställda avtalskostnaden och förändringar av trafiken under perioden gånger indexkorgens sammanvägda index (se 33,53% nedan). Prognostiseringen är komplicerad och att förutspå utvecklingen genom tätare prognosintervaller och simuleringar är nödvändig. Dialogen med direktion, ledning och medlemmarna kommer bli tätare kring utvecklingen.

I tabellen nedan ses utvecklingen av den sammanvägda indexkorgen de olika avtalen och diskrepansen mot budgeten samt det negativa utfallet mot budgeten. I mars är index fastställt men korrigeringen utförs först i juni och det som prognosen bygger på. Utvecklingen av HVO index, ökad inflation och det fortsatta kriget i Ukraina gör att prognosen kan försämrats ytterligare och presenterat i Worst case jun 22 (med majutfall för HVO).

