

Datum

2022-10-12

Diariennr

22/00484

Tertialrapport augusti 2022

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 augusti 2022

Fastställd av förbundsdirektionen 2022-10-21

Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Förvaltningsberättelse.....	4
Vårt uppdrag	4
Årets åtta 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

Ordförande har ordet

Vi närmar oss nu årets sista månader. Hösten har åter kommit till vårt län och en ny termin har dragit igång på skolorna. Efter pandemin såg vi alla fram emot att allt kunde återgå till det normala, men så slog Ryssland till den 24 februari och invaderade Ukraina.

Detta helt onödiga anfallskrig har skapat stort mänskligt lidande och lett till att miljontals människor i vårt närområde har tvingats lämna sina hem och är på flykt. Som en direkt humanitär åtgärd och underlätta för ukrainska flyktingar, som under krigets första tid kom till Sverige, beslutade direktionen snabbt att dessa skulle få resa utan kostnad på buss med giltigt ukrainskt pass eller ID-kort. Sedan den 1 april har dessa fria resor slopats och ansvaret för att lösa frågan är nu en angelägenhet för regeringen och Migrationsverket.

Kriget påverkar oss i Sverige, om än i en ojämförligt ringa utsträckning än för folket i Ukraina. Här handlar det mest om stigande priser och för den verksamhet vi har handlar det då specifikt om drivmedelspriserna. Det här skapar stor osäkerhet kring resenärsutveckling och gör det svårt att planera ekonomin. Kanske kommer vi tvingas höja priserna till årsskiftet och i så fall undrar man förstås hur detta påverkar resandeutvecklingen?

Hursomhelst så gjordes en prisjustering vid ingången av året och Västernorrland gick från att ha förhållandevis dyra månadskort till att ligga i mittenskiktet i landet. Under våren lanserades en ny produkt, Flex 10/30, som är framtagen för att tilltala den kundgrupp som efter pandemin kanske arbetar ett par dagar i veckan hemifrån. Den innehåller 10 st. 24-timmarsbiljetter som man kan använda när man vill inom 30 dagar. Jag tror de satsningarna har fallit väl ut och det ska bli spännande att följa den långsiktiga trenden i höst. En utvärdering av flexbiljetten kommer göras senare under hösten.

En förstärkning av marknad/kommunikationsenheten resursmässigt har genomförts under andra tertialen. Direktionen har därmed tydligt prioriterat upp arbetet med att öka intäkterna och marknadsaktiviteterna.

Ett förslag till nytt trafikförsörjningsprogram har tagits fram under året och kan förhoppningsvis antas i närtid. Utmaningar finns när det gäller behov av kompetens för att klara framtidens stora uppdrag med ny upphandling och bränslebyte och direktionen kommer under hösten behöva besluta om en plan för att långsiktigt säkra myndighetens behov av kompetens.

Det arbete som alla på myndigheten gör är ett viktigt bidrag i ambitionerna att öka det kollektiva resandet i Västernorrland, ett stort tack för allas insatser.

Hägsjö 28 september 2022

Henrik Sendelbach

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 regionen 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 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 åtta 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 började 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 men dom föll till projektets fördel. Arbete med upprättande av en gemensam förvaltning för omhändertagande och vidare utveckling av projektets resultat pågår.
- 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 arbetet med biljettkontroller återupptagits. Det har med utgångspunkt i Sundsvall och Örnsköldsvik genomförts cirka 9000 biljettkontroller och 1 procent av dessa har resulterat i utfärdande av tilläggsavgift. Arbetet med biljettkontroller ska utvärderas innan årets slut.
- 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.
- 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 längsgiltighet 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.
- Det har genomförts ett projekt för att revidera myndighetens styrdokument. Styrgruppen har bestått av länets kommunstyrelseordförande och regionstyrelsens ordförande. Styrgruppen har genomfört 12 möten och 2022-05-05 beslutade styrgruppen att överlämna förslaget till ny förbundsordning till förbundsdirektionen för beredning och därefter utskick till respektive medlem för godkännande. Ärendet behandlades av förbundsdirektionen 2022-05-20 och sändes till respektive medlem 2022-05-24.
- Under året har arbete pågått med ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram. Processen inleddes i november 2021 och har drivits av Din Tur men involverat många olika organisationer och personer. En stor mängd dialoger, workshops och samråd har genomförts fram till juni 2022. 15 augusti skickades trafikförsörjningsprogrammet ut på remiss med svarstid till och med 15 november.

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Världsläget gör det svårare än någonsin att förutspå kollektivtrafikens utveckling. De förändringar som pandemin medfört på resmönster och beteenden är ännu inte fullt utredda men att resmönster och resbehov kommer att se något annorlunda ut än innan pandemin står klart. En trend som börjat framträda är att arbetspendlingen minskar liksom affärsresandet medan de privata sällanresorna ökar. Under 2022 går det att se en återhämtning jämfört med 2021 men den är något mindre än förväntat. Återhämtning varierar också där vissa tåglinjer haft en mer positiv utveckling medan många busslinjer haft en sämre utveckling.

Kriget i Ukraina påverkar hela världsekonomin och slår hårt på samhällsekonomin i stort med ökande priser som leder till hög inflation. Detta leder i sin tur till höjda räntor och ett förväntat mindre handlingsutrymme för många privatpersoner. För oss som trafikhuvudman innebär utvecklingen kraftiga indexhöjningar vilket ökar kostnaderna. Dessa kostnadsökningar slår dock även på privatbilismen vilket skulle kunna gynna det kollektiva resandet. Totalt sett förväntas dock nettokostnaden i kollektivtrafiken att öka vilket drabbar kommunalförbundets medlemmar i form av ökade medlemsbidrag.

Just nu ser det ut som att det höga kostnadsläget kommer att bestå en längre tid framöver. Staten har de senaste åren till viss del ersatt kollektivtrafiken för dess ökade kostnader under pandemin men det är oklart om och i vilken omfattning som kollektivtrafiken kan komma att kompenseras för de kostnadsökningar som krig och energibrist medför.

Inför tidtabellskiftet i december så planeras inga större förändringar i trafik, fordon eller teknik att genomföras. Arbetet med att Resandeförändringen förväntas därför bli marginell. Återhämtningen till 95 procent jämfört med 2019 står kvar men kan bli tuff att uppnå. För att återuppnå det resande som var innan pandemin så kommer det troligen att krävas att helt nya resenärer börja åka kollektivt då antal resor per person fortsatt förväntas bli något lägre än innan pandemin.

Just nu så är såväl det nya trafikförsörjningsprogrammet som förslaget till ny förbundsordning ute på remiss. När dessa antas så kommer det att innebära att förvaltningen behöver anpassa både löpande verksamhet, långsiktig planering och uppföljning. Detta kommer att vara ett fokus nu i den verksamhetsplanering som inom kort påbörjas.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per april redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2022 per augusti	2021	2020	2019	2018
Total sjukfrånvaro	5,0	4,1	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 genomfördes 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.

Jämställdhet och mångfald

Av de 44 tillsvidareanställda är 44 procent kvinnor och 56 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 68 procent kvinnor och 32 procent män. Av visstidsanställda är det en könsfördelning på 57 procent kvinnor och 43 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 augusti respektive år

Antal	2022	2021	2020	2019
Kvinnor	30	33	36	40
varav tillsvidareanställda	26	29	33	37
Män	21	22	23	22
varav tillsvidareanställda	18	20	19	18
Summa	51	55	59	64
varav tillsvidareanställda	44	49	52	55

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.

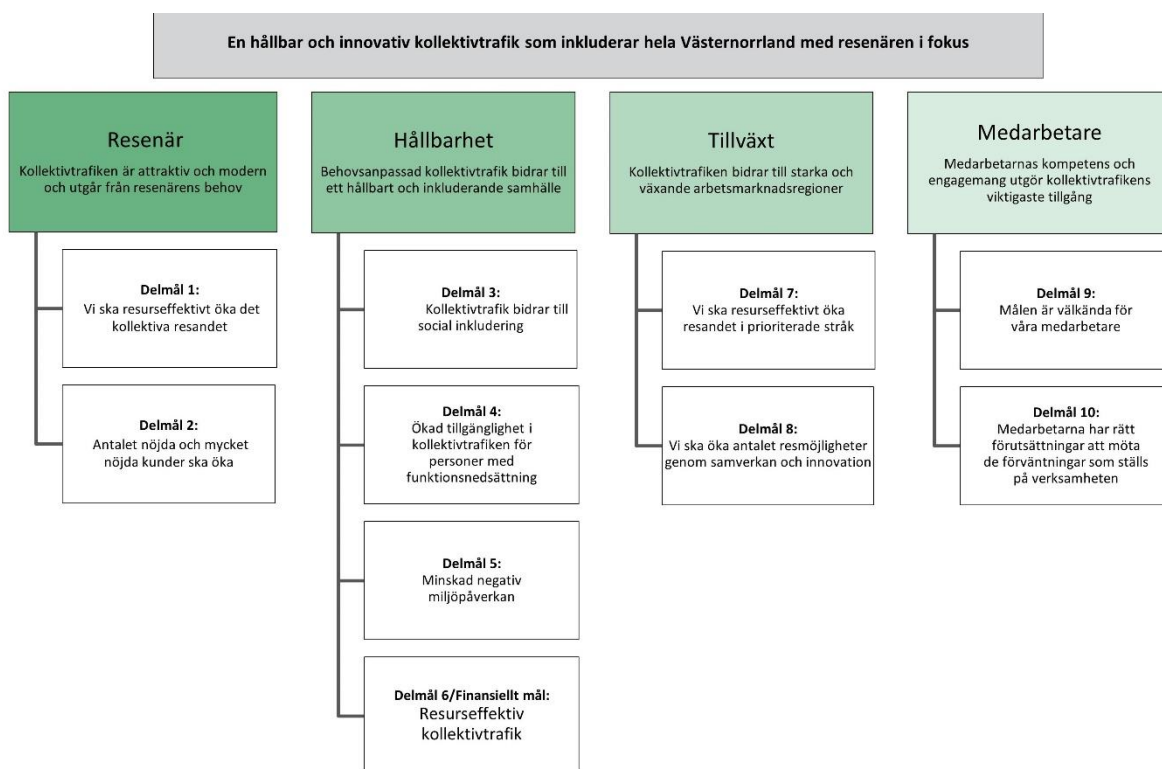


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys Bedömningen är att målet inte uppnås. Den resandeåterhämtning som skett sedan pandemin klingade av i våras har varit långsammare än förväntat och har just nu avtagit. Jämfört med 2019 så har de senaste månaderna legat 15-20 % lägre. Tågtrafiken har generellt haft en något bättre återhämtning och då främst i kuststråket.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Utfall augusti 2020	Målvärde 2022	Utfall 2022
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken i förhållande till föregående år (exl. skolkort). Förändring i %	4 671 962	3 359 619	4 222 782	+20%	+28%
Andelen som instämmer i påståendet "Avgångs-tiderna passar mina behov" (%) ¹ Nationellt snitt ² .	56/31 67/50	59/33 68/53	59/33 68/53	61/35	55/31

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

² Nationellt snitt är medelvärde i Kollbars 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>	70/67 77/77	73/70 78/78	65/63 77/77	68/65	70/70
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%) <i>Nationellt snitt</i>	68/42 74/59	70/46 77/62	67/45 75/62	70/48	68/43 75/60
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%) <i>Nationellt snitt</i>	68/57 68/62	63/56 63/59	71/60	71/60	65/56 63/59

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte uppnås. Utfallet 2022 är lägre än 2021 och har en bit kvar upp till nationellt snitt och angivna riktvärden.			

Indikatorer för att följa upp målet ³	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Utfall augusti 2020	Målvärde 2022	Utfall 2021
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) <i>Nationellt snitt</i>	56/39 59/52	58/43 61/53	56/44 62/54	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>	74/76 77/77	76/77 77/77	78/78 81/80	79/78	78/77
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) Kunder/allmänhet (%) <i>Nationellt snitt</i>	-16/-47 -4/-22	-15/43 -1/-21	28/19	30/20	28/18

³ 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	➔		
Analys: Bedömningen är att målet uppfylls med vissa brister. Indikatorerna som avser köp av biljetter och kort ligger fortsatt under riktvärdet. Statistik för användare i Din Tur-app har inte leverantören kunnat tillhandahålla, dock har utvecklingen varit positiv vid senaste mättillfällen.			

Indikatorer för att följa upp målet ⁴	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Utfall augusti 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Antalet användare av Din Tur-app <i>Genomsnitt/mån t o m april</i>		226 456 28 307	29 105	30 000	31 336
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande" <i>Nationellt snitt</i>	73/73 74/74	65/71 69/71	66/65 75/72	70/70	65/67
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort" <i>Nationellt snitt</i>	64/64 79/78	65/66 77/74	68/66 77/75	71/70	68/67 77/74

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 T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls. Länet har jämfört med de flesta andra län en sämre tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. En plan för att öka tillgängligheten är just nu ute på remiss med trafikförsörjningsprogrammet vilket på sikt bör leda till bättre utfall.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Utfall augusti 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/trafikupplysning har ett trevlig bemötande" <i>Nationellt snitt</i>	47/49 67/66	69/70 68/68	64/67 70/70	66/66	65/66 68/67
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord" <i>Nationellt snitt</i>	54/56 72/73	60/61 70/70	58/55 72/68	61/61	60/60 70/71
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)" <i>Nationellt snitt</i>	69/67 77/77	73/70 78/78	65/63 77/77	68/65	70/70 78/77

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	→		
Analys: Bedömningen är att målet uppfylls med vissa brister. Energianvändning per produktionskilometer är något högre än riktvärde.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Utfall augusti 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	10	7	7	9	8
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh) (FRIDA) ⁵	1,0	1,1	1,25	1,28	1,0
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km) (FRIDA)	3,3	3,1	3,3	3,0	3,3
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%) (FRIDA)	99,0	98,7	98,7	99	99,5

⁵ Statistik ur FRIDA avser kvartal.

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Kostnaderna ökar i och med index och antalet resenärer är inte tillbaka på den nivå som rådde innan pandemin.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Utfall augusti 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Nettokostnad per resa (kr)	59,5	92,5	59,1	44	51,3
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ⁶ (%)	14	11,1	15,0	19,3	12,7
varav landsbygdstrafik	13	8,3	11,2	16,0	9,4
varav tätortstrafik	16	15,0	0,3	23,0	17,1
Antal kollektivtrafikinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur ⁷	19	30	25	24	25
Andel samordnade sjukresor (%)	45,66	15,43	37,76	45	19,01
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun	49,86	33,60	45,86	50	39,92
Kostnad per produktionskilometer (SÄKO) (kr)	26,45	22,88	22,28	23,8	22,87

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

⁷ Totala antal kollektivtrafikinjer i Västernorrland län är 119 linjer.

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: 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 men det är fortsatt en bra bit kvar till målen.			

Indikatorer att följa upp målet	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Utfall augusti 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Antal resor i de prioriterade stråken	4 182 397	2 969 704	3 829 769	7 730 000	5 203 046
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	738 240	653 003	815 893	1 530 000	1 229 723
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	2 565 114	1 988 893	2 527 645	4 680 000	3 425 069
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	609 916	393 126	577 743	1 080 000	761 427
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	269 127	76 674	108 685	440 000	255 054

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till. SJ ostkustbanan finns inte med som indikator men där har en enkeltur öppnats för Din Turs resenärer sträckan Njurundabommen – Sundsvall C genom biljettsamverkan under T2 2022. Antalet användare av Din Turs-app har ökat.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Utfall augusti 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	-	-	0	2	0
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	-		0	2	0
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>	-		25	25	22
Andel produkter som är digitaliserade ⁸ (%)	50	20	20	40	36
Antalet användare av Din Tur-app, genomsnitt/mån		226 456 28 307	29 105	30 000	31 336

⁸ Produktutbud: reseprodukter grupperade i 12 grupper varav 6 är digitaliserade.

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

	Arsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Delmålet följs upp vid både medarbetarsamtal och medarbetarundersökning. Indikationer för att följa upp delmålet saknar dock värde vid T2 då medarbetarundersökning 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 har startats upp. I maj genomfördes en personaldag i Kramfors med fokus målarbete.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Utfall augusti 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%) <i>Benchmark⁹</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

	Arsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Indikator om medarbetarindex saknar värde vid T2 då medarbetarundersökning 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.g.a 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.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Utfall augusti 2020	Riktvärde 2022	Utfall 2021
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	-	65	-
Sjuktalet (%)	5,0	4,1	4,9	3,5	4,3
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	189	164	258	450	283
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	32	45	50	60	45

⁹ 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 årsskiftet 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

Perioden januari till augusti visar att nettokostnaderna uppgår till 436,1 mnkr. Vid en jämförelse med budgeten för samma period är verksamhetens nettokostnader 33,1 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, mnkr	Utfall Tertial 2 2022	Budget Tertial 2 2022	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	94,1	100,4	-6,2	-25,0
Verksamhetens kostnader	-529,4	-503,0	-26,4	-26,2
Avskrivningar och nedskrivningar	-0,9	-0,4	-0,5	7,8
Verksamhetens nettokostnad	-436,1	-403,0	-33,1	-26,4
Kommunala biljettsubventioner	56,2	100,5	-44,3	-63,9
Medlemsbidrag	379,9	302,4	77,5	-13,1
Verksamhetens resultat	0,0	0,0	0,0	0

*I trafik kostnader ingår Norrtåg

Indexjusteringar utförs kvartalsvis i efterskott och efter junis indexförändringar har kostnadsökningarna börjat att slå igenom på resultatet under tertialet 2 och kommer att ha negativ påverkan resten av året. En positiv avvikelse mot budgeten har noterats för förstärkningstrafik och kompletteringstrafik. Därutöver har Norrtåg infört ett tilläggsavtal med en estimerad kostnad på 24 Mkr men som är justerad i prognosen. Tertial 2 visar Norrtåg en nettokostnad på cirka -2 mnkr.

Personalkostnaderna ligger under budget med cirka 2 mnkr och förvänts bli lägre än budget under resterande av året då flera personer lämnat organisationen och rekrytering av personal skett under hösten. De övriga kostnaderna ligger i nivå med budgeten och förväntas inte ge större avvikelser under året.

Vidare har de subventionerade intäkterna minskat med närmare 64% jämfört med budgeten för tertial 2 vilket motsvarar 44,3 mnkr. Den största anledningen till det beror dels på prissänkningar på periodkort som beslutades sent under 2021 och som det inte var budgeterat för och att resandet bara

har nått upp till 74% av återhämtningsgraden 85% mot jämförelseåret 2019 som budgetnivå byggt på. Sammantaget påverkar det utfallet, budgetavvikelsen och prognosen för helåret negativt. Myndighetens totala kostnad uppgår till 379,9 mnkr vilket är en ökning med 77,5 mnkr mot budget. Den totalkostnaden utgör medlemsbidraget som fördelas enligt kostnadsfördelningsmodellen. De ökade kostnaderna och lägre intäkterna har medfört en negativ likviditetspåverkan eftersom medlemsbidraget faktureras enligt budget. Det kommer medföra att en tilläggsdebitering till medlemmarna kommer behövas under hösten.

Jämförelse med föregående år

Vid en jämförelse med samma period för 2021 så har nettokostnaderna ökat med 20,9 mnkr. Det beror främst på de ökade indexerade trafik kostnaderna inklusive Norrtåg. Noterbart är även att biljettsubventionerna minskat med 17,3 % till följd av biljettprisjusteringar som gjordes inför verksamhetsåret 2022.

Belopp i mnkr	Utfall Tertial 2 2022	Utfall Tertial 2 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	94,1	84,3	9,8	11,6
Verksamhetens kostnader	-529,4	-498,9	-30,5	6,1
Avskrivningar	-0,9	-0,6	-0,3	42,7
Verksamhetens nettokostnader	-436,1	-415,2	-20,9	5,0
Kommunala biljettsubventioner	56,2	68,0	-11,8	-17,3
Medlemsbidrag	379,9	347,2	32,7	9,4
Resultat T1	0,0	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/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 94,1 mnkr vilket är 6,3 mnkr lägre än budget, motsvarande 6,2 procent. Något lägre biljettintäkter för tågtrafik, tåghyra och att bidrag från Trafikverket ännu inte tilldelats myndigheten, har medfört en negativ påverkan mot budgeten.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall Tertial 2 2022	Budget Tertial 2 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall Tertial 2 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)
Biljettintäkter busstrafik	52,9	53,1	-0,2	-0,4	34,6	18,3	53,0
Intäkter skolkort	9,5	10,1	-0,6	-6,2	7,9	1,6	20,1
Intäkter tågtrafik	2,8	4,6	-1,8	-39,5	1,1	1,7	152,8
Bidrag, Samverkande system	2,4	1,8	0,6	31,6	2,3	0,0	1,6
Tåghyra	20,7	21,8	-1,1	100,0	20,7	0,0	0,0
Vinst försälj mat anl tillg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Statsbidrag	0,0	3,3	-3,3	100,0	0,0	0,0	0,0
Resplusintäkter	2,5	1,9	0,6	32,2	1,5	1,0	67,4
EU-bidrag projekt Koll 2020	0,0	0,0	0,0	100,0	0,4	-0,4	-100,0
Kundservice och anropsstyrtrafik	1,5	1,1	0,4	35,5	1,2	0,3	27,6
Reklam på buss	0,1	0,4	-0,3	-73,0	0,4	-0,3	-75,0
Bussgodsintäkter	0,2	0,3	-0,1	-41,7	0,2	0,0	-6,5
Färdtjänsthandläggning	0,7	0,7	0,0	-3,2	0,7	0,0	-2,6
Färdtjänstsamordning	0,0	0,4	-0,4	-100,0	0,3	-0,3	-100,0
Persontransporter	0,5	0,5	-0,1	-10,9	0,3	0,1	40,6
Avgift för kortämne	0,1	0,4	-0,2	-62,9	0,1	0,1	61,3
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	-100,0
Övriga intäkter	0,4	0,0	0,4	100,0	12,7	-12,3	-97,2
Summa	94,1	100,4	-6,3	-6,2	84,4	9,8	11,6

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 0,2 mnkr lägre intäkter till följd av en återhämtning efter pandemin. Störst effekt kan noteras i Sundsvall och Timrå.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall tertial 2 2022	Budget tertial 2 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall tertial 2 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)
Härnösand	0,6	0,5	0,1	10,0%	0,3	0,3	95,5%
Kramfors	0,8	0,9	0,0	-3,0%	0,5	0,3	65,1%
Sollefteå	1,3	1,5	-0,2	-10,7%	0,7	0,6	90,0%
Sundsvall	30,5	29,0	1,5	5,0%	20,5	9,9	48,4%
Timrå	2,7	1,9	0,9	46,1%	2,0	0,7	35,4%
Ånge	0,2	0,2	0,0	-3,1%	0,1	0,1	82,4%
Örnsköldsvik	6,5	8,3	-1,7	-21,0%	4,3	2,2	50,2%
Region Västernorrland	10,3	10,9	-0,6	-5,9%	6,1	4,2	68,1%
Summa intäkter	52,9	53,1	-0,2	-0,4%	34,6	18,3	52,9%

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 527,3 mnkr och budget till 499,8 mnkr, vilket innebär högre kostnader än budget motsvarande 27,5 mnkr.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall 2022 T2	Budget 2022 T2	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2021 T2	Förändring 2022-2021	Förändring (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-340,7	-314,7	-25,9	8%	-314,9	-25,8	8%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-76,8	-71,8	-4,9	7%	-71,9	-4,9	7%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-45,6	-44,1	-1,5	3%	-47,1	1,5	-3%
Fordonshyra	-19,4	-21,8	2,4	-11%	-20,7	1,3	-6%
Administrativa kostnader	-35,7	-40,0	4,3	-11%	-38,1	2,4	-6%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-3,3	-1,9	-1,4	76%	-1,9	-1,4	76%
Stationsavgifter	-1,5	-1,4	-0,1	11%	-0,4	-1,1	253%
Biljettsamverkan Xtrafik	-2,7	-2,1	-0,5	24%	-2,7	0,0	0%
Kompletteringstrafik	-0,9	-1,5	0,6	-38%	-0,9	0,0	-5%
Realtid, drift och underhåll	-0,7	-0,4	-0,3	86%	-0,5	-0,28	62%
Summa verksamhetens kostnader	-527,3	-499,8	-27,5	6%	-499,1	-28,2	6%

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 340,7 mnkr till och med augusti och är högre än budget om 25,6 mnkr. De indexerade kostnaderna ingår under linjelagd trafik och avviker negativt med 36,7 mnkr och grundtrafikavtalen och positivt med 8,2 mnkr mot budget. På grund av covid-19 pandemin så har det gjorts avtalsförändringar, där avtalsformen har ändrats från incitamentsavtal till produktionsavtal. Det har även inneburit ett kraftigt minskat trafikutbud främst i Nobina Sveriges AB trafikavtalsområden på grund av besparingskrav från medlemmar.

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 tertialet antal resande negativt men då restriktionerna släppts har resandet ökat.

Miljöincitamentet, som baseras på i hur stor andel av drivmedel som körs på förnyelsebara drivmedel, har ökat med 0,7 mnkr jämfört med budget.

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 2,6 mnkr lägre än budget. Behovet av förstärkningstrafik som följd av covid-19 har minskat kraftigt då restriktionerna togs bort.

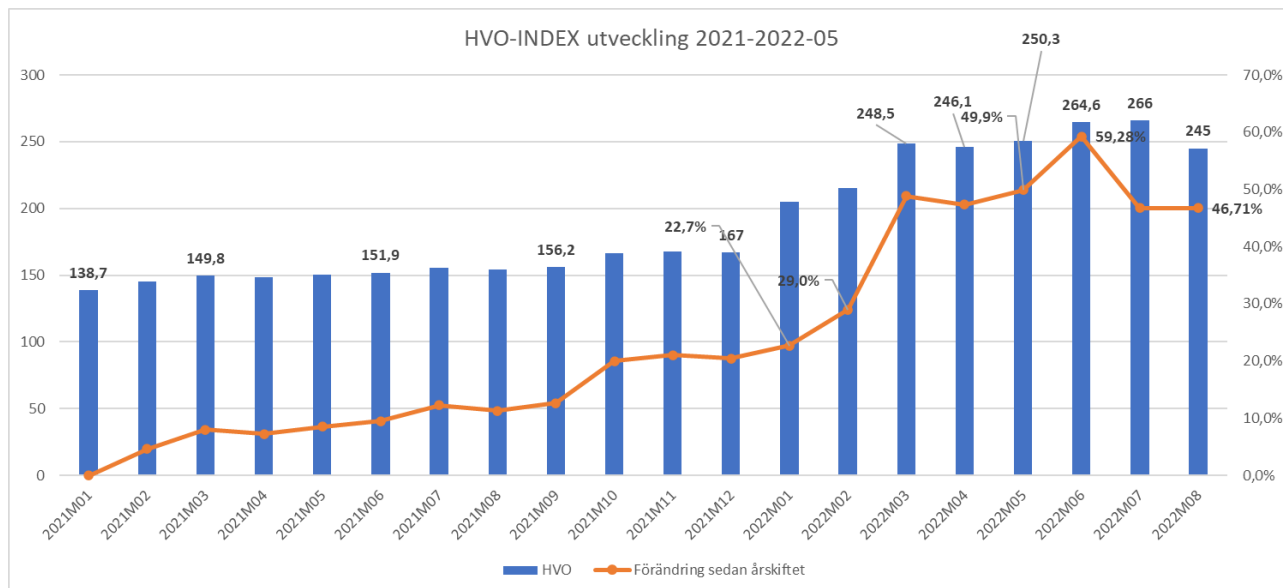
Förutom förändring av trafikavtal, är avvikelserna av index jämfört med föregående år 25,8 mnkr högre än budget. Indexkorgarna påverkas till stor del av priset på HVO 100 som är beroende av den stora prisökningen på råolja och vegetabiliska oljor, främst till följd av kriget i Ukraina. Bara HVO-index har ökat med 47% sedan januari hela 65% sedan augusti förra året.

Avtalade trafikknaster (mnkr)	Utfall 2022 T2	Budget 2022 T2	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)
Avtalade Trafikkostnad	-255,2	-253,2	-2,0	1%
Indexerade trafikknaster	-83,5	-57,7	-25,8	55%
Miljöincitament	-1,2	-0,5	-0,7	1,6
Förstärkningstrafik	-0,7	-3,3	2,6	-0,6
Summa	-340,7	-314,7	-26,0	8,2%

Index

Trafikavtalen, vilka utgör majoriteten av myndighetens bruttoknaster, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. De indexrelaterade trafikknasterna 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 haft en större ekonomisk påverkan eftersom indexkorgarna regleras retroaktivt kvartalsvis. 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 för 2021 samt årsskiftet 2022. Under tertiet har index ökat med 46% sedan årsskiftet och 57% sedan 1 år tillbaka.



Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 76,8 mnkr per tertial 2 och budgeten motsvarande period uppgår till 71,8 mnkr vilket medför en avvikelse om 7 procent. Indexjusteringen från juni månad medförde en ökning på i snitt 20 procent vilket i jämförelse mot budgeterade 4 procent genererar en avsevärd kostnadsökning för medlemmarna. Pandemins restriktioner om samåkning har tagits bort och ökad samordning medför högre besparing. Resandeutvecklingen totalt är på uppgång men har en lägre nivå än innan pandemin.

Budgetavvikelsen för Region Västernorrlands sjukresor är 6 procent vilket motsvarar 2,7 mnkr högre kostnader i förhållande till budget. Kostnaden för sjukresor per tertial 2 uppgår till 47,8 mnkr vilket medför en minskad kostnad med 6,8 mnkr i jämförelse med föregående år. Antalet sjukresor per tertial 2 har minskat med 12 374 till 80 745. Andelen samordnade resor har ökat till 45,7 procent jämfört med 15,4 procent samma period föregående år. Efter att den tidigare rabatterade egenavgiften för personer med färdtjänststillstånd togs bort visar utfallet för perioden att antalet korta resor fortsätter att minska tydligt och att snittlängden på resorna ökar. Förändringen redovisar även ökade intäkter för egenavgifter samt en högre andel resor med frikort.

Den totala kostnaden för Ånge kommun under andra tertialet uppgår till 3,5 mnkr och i jämförelse mot budget visar budgetavvikelsen på 1,1 mnkr, motsvarande 48 procent. Jämfört med samma period föregående år är kostnaden 1,7 mnkr högre och antalet resor har ökat med 28 procent till 5 528. Indexökningen från juni i den anropsstyrda trafiken i Ånge kommun är 35,6 procent jämfört mot budgeterade 4 procent.

För Timrå kommun är kostnaden 0,7 mnkr lägre än budgeterat, vilket motsvarar en avvikelse med 21 procent. Antalet resor per tertial 2 har i jämförelse med året innan ökat med 5 267 till 15 452 vilket bidrar till ökade kostnader med 0,8 mnkr.

Utfallet för Härnösands kommun uppgår till 2,9 mnkr och avvikelsen i förhållande till budget är 27 procent lägre kostnader. I jämförelse med samma period föregående år är resandeökningen 41 procent vilket motsvarar 4 872 resor.

Kostnaden för Kramfors kommun per tertial 2 uppgår till 7,1 mnkr. I förhållande till budgeterade kostnader om 8,4 mnkr uppgår budgetavvikelsen till 1,3 mnkr i lägre kostnader. I jämförelse med föregående år är kostnaden 2,0 mnkr högre och resandet har ökat med 2 859 resor till 19 996.

I Örnsköldsviks kommun är budget och utfall i paritet. Kostnadsökningen är i jämförelse mellan perioderna 3,1 mnkr vilket motsvarar 57 procent. Det totala resandet har ökat med 48 procent till 28 660 resor per augusti.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall Tertial 2 2022	Budget tertial 2 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall Tertial 2 2021	Förändring 2022–2021	Förändring 2022–2021 (%)
Region Västernorrland	-47,8	-45,1	-2,7	6%	-54,6	6,8	-13%
Ånge kommun	-3,5	-2,4	-1,1	48%	-1,9	-1,7	90%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	-100%
Timrå kommun	-2,7	-3,4	0,7	-21%	-1,9	-0,8	45%
Härnösands kommun	-2,9	-4,0	1,1	-27%	-2,3	-0,7	29%
Kramfors kommun	-7,1	-8,4	1,3	-15%	-5,1	-2,0	39%
Sollefteå kommun	-4,2	0,0	-4,2	100%	-0,7	-3,5	100%
Örnsköldsviks kommun	-8,4	-8,4	0,0	0%	-5,3	-3,1	57%
Summa	-76,8	-71,8	-5,0	7%	-71,9	-4,9	6,8%

Förvaltningens nettokostnader

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 35,7 mnkr vilket är 4,8 mnkr lägre än budget. Utfallet under tertial 2 har påverkats positivt av att flera tjänster inte tillsatts och att de övriga kostnaderna är lägre. Vakanser är nu tillsatta och tillkommande kostnader till hösten medför att en försiktig prognos på +2,5 mnkr mot budget lämnas.

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. Nettokostnaden uppgår till 436,1 Mkr och är 33,2 Mkr över de budgeterade nettokostnaderna.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Utfall Tertial 2 2022	Budget tertial 2 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2021 T2	Förändring 2022-2021	Förändring (%)
Region Västernorrland	-176,2	-167,4	-8,9	5,3%	-180,2	4,0	-2,2%
Ånge kommun	-9,3	-7,8	-1,5	19,0%	-7,2	-2,1	29,5%
Sundsvalls kommun	-106,3	-95,4	-10,9	11,4%	-104,3	-2,0	1,9%
Timrå kommun	-15,1	-15,7	0,6	-4,1%	-13,3	-1,7	12,9%
Härnösands kommun	-25,7	-27,5	1,8	-6,6%	-22,1	-3,6	16,1%
Kramfors kommun	-21,1	-21,0	-0,1	0,4%	-18,0	-3,1	17,0%
Sollefteå kommun	-16,4	-10,1	-6,4	63,2%	-11,2	-5,2	46,6%
Örnsköldsviks kommun	-66,1	-58,1	-8,0	13,7%	-59,0	-7,1	12,0%
Summa	-436,1	-402,9	-33,2	8,2%	-415,4	-20,7	5,0%

Verksamhetens medlemsbidrag fördelad per medlem

Nedan redovisas medlemsbidrag per medlem. I medlemsbidragen exkluderas kommunernas intäkter för subventionerade produkter eftersom det är en intäkt för kommunalförbundet men tillika en kostnad hos respektive kommun med subventionerade produkter. Nettokostnaden uppgår till 379,9,1 Mkr och är 77,5 Mkr över de budgeterade medlemsbidragen.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall 2021 T2	Budget tertial 2 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2021 T2	Förändring 2022-2021	Förändring (%)
Region Västernorrland	174,2	163,3	10,9	6,7%	177,4	-3,2	-1,8%
Ånge kommun	9,3	7,8	1,5	19,0%	7,2	2,1	29,5%
Sundsvalls kommun	86,0	49,3	36,7	74,5%	77,0	9,0	11,7%
Timrå kommun	15,1	15,7	-0,6	-4,1%	13,3	1,8	13,3%
Härnösands kommun	8,9	4,5	4,3	-94,8%	6,0	2,9	47,7%
Kramfors kommun	21,1	21,0	0,1	0,4%	18,0	3,1	17,0%
Sollefteå kommun	16,4	10,1	6,4	63,2%	11,2	5,2	46,6%
Örnsköldsviks kommun	48,9	30,7	18,2	59,4%	37,3	11,6	31,1%
Summa	379,9	302,4	77,5	25,6%	347,4	32,5	9,3%

Norrtåg

Driftkostnaderna för Norrtåg förväntades bli 24 mnkr högre än budget för helåret enligt det tilläggsavtal som presenterades i maj. Nu har Norrtåg justerat prognosen till cirka 8 mnkr högre än den ursprungliga budgeten för 2022 då intäkterna stigit mer än beräknat.

Sammanställning nettokostnad	Resultat 2022 T2	Budget 2022 T2	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse (%)	Årsbudget 2022	Prognos helår 2022	Avvikelse Årsbudget- årsprognos
Norrtåg							
Intäkter	2 781 325	4 639 414	-1 858 090	-40%	6 959 122	4 171 987	-2 787 135
Fordonshyra	20 704 815	21 800 000	-1 095 185	-5%	32 700 000	31 057 223	-1 642 778
S:a intäkter Norrtåg	23 486 140	26 439 414	-2 953 275	-11%	39 659 122	35 229 209	-4 429 912
Kostnad Drift Norrtåg	-42 840 000	-39 476 667	-3 363 333	9%	-59 215 000	-67 260 000	-8 045 000
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-2 781 325	-4 639 415	1 858 090	-40%	-6 959 122	-6 959 122	0
Kostnad fordonshyra	-19 387 162	-21 800 000	2 412 838	-11%	-32 700 000	-29 080 743	3 619 257
S:a kostnader Norrtåg	-65 008 487	-65 916 081	907 595	-1%	-98 874 122	-103 299 865	-4 425 743
S:a nettokostnader Norrtåg	-41 522 347	-39 476 667	-2 045 680	5%	-59 215 000	-68 070 656	-8 855 655

Prognos helår 2022

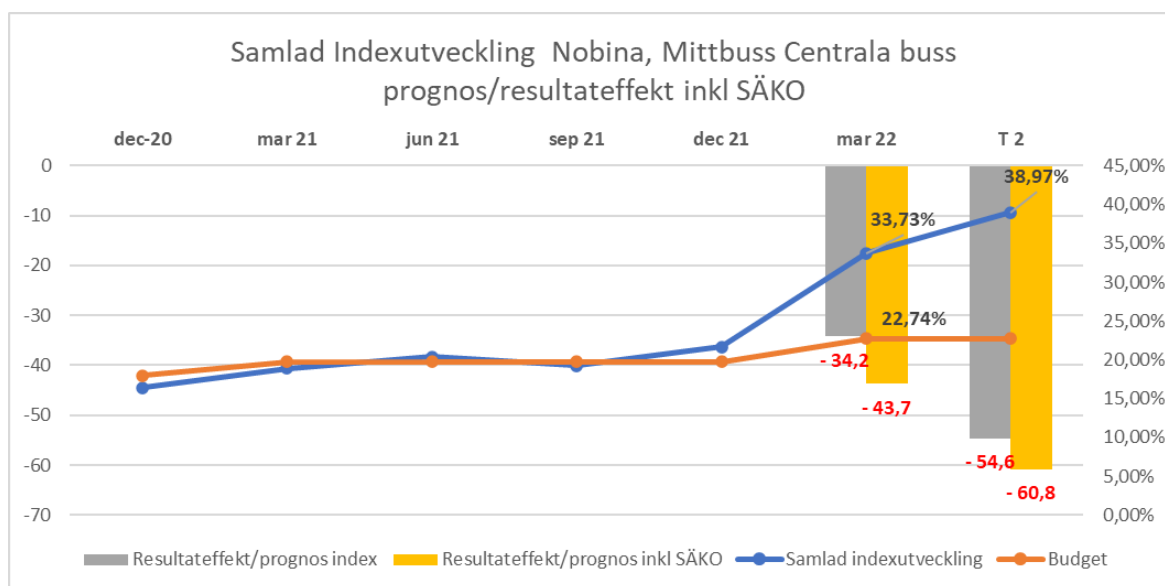
Prognosen för helåret drivs främst av kostnaderna avseende index, Norrtågs tilläggsbudget och förändrad prisbild som påverkar subventionerna. Biljettintäkterna exklusive subventioner har haft en positiv utveckling och överträffar även budget inom tätort. De subventionerade biljetterna visar kraftig avvikelse mot budgeten prismässigt och justeras därför ned ytterligare inför resterade del av året. Biljettsubventioner påverkar resultatet med 63,1 mnkr och justeras i medlemsdebiteringen innan årsskiftet. På samma sätt justeras de negativa nettokostnaderna om 57,4 mnkr genom en tilläggsdebitering.

Belopp i mnkr	Utfall Tertial 2 2022	Utfall Tertial 2 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)	Årsbudget 2022	Årsprognos 2022	Prognos avvikelse
Verksamhetens intäkter	94,1	84,3	9,8	11,6	150,5	143,9	-6,6
Verksamhetens kostnader	-529,4	-498,9	-30,5	6,1	-754,3	-805,0	-50,7
Avskrivningar	-0,9	-0,6	-0,3	42,7	-0,6	-0,7	-0,1
Verksamhetens nettokostnader	-436,1	-415,2	-20,9	5,0	-604,4	-661,8	-57,4
Kommunala biljettsubventioner	56,2	68,0	-11,8	-17,3	150,8	87,6	-63,1
Medlemsbidrag	379,9	347,2	32,7	9,4	453,6	574,1	120,5
Verksamhetens resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Prognosen visar på en negativ nettokostnad i jämförelse ned årsbudgeten med 57,4 mnkr. Anledningen till det är dels tilläggsavtalet med Norrtåg som väntas ha en negativ effekt med 8 mnkr, lägre intäkter med 6,6 mnkr samt att de indexstyrda kostnaderna påverkar negativt med 54,6 mnkr och de indexstyrda kostnaderna för SÄKO står för drygt 6,2 mnkr. Som motvikt till det har minskade kostnader för förstärkning och kompletteringstrafik påverkat prognosen positivt med cirka 4,4 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.

Kriget i Ukraina har påverkat HVO-index mycket då drivmedelspriserna och priset på vegetabiliska oljor stigit med närmast 50 % efter årsskiftet och cirka 60 % sedan motsvarande period föregående år. Prognosen beräknas på den fastställda avtalskostnaden och förändringar av trafiken under perioden gånger indexkorgens sammanvägda index (se 38,97% nedan). Prognostiseringen är komplicerad och att förutspå utvecklingen genom tätare prognosintervaller och simuleringar är nödvändig.

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.



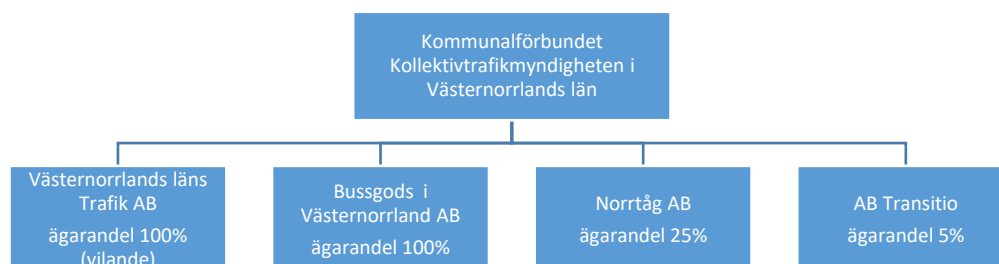
Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringsutrymme uppgår till 2,3 mnkr enligt budget. Det avser uppgradering av biljettmaskiner från 3G till 4G, konfigurering av realtidsskyltar och projektet för gemensamt betalsystem i Norrland kallat BOB. Utöver detta har det under perioden investerats i nya datorer på grund av nyanställningar. Bedömningen är att det kommer att vara förbrukat vid årets slut.

Investeringar (kr)	Årsprognos	Budget 2022	Utfall T2
Biljettmaskiner - Uppdatering till 4G	0,6	0,6	0
BOB Betalsystem Norrland	1,6	1,6	0,7
Konfigurering routrar Realtidsskyltar	0,1	0,1	0,1
Datorer	0,1	0,0	0,1
Totalt	2,4	2,3	0,9

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 och ingår i den sammanställda redovisningen.



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 2021. De minskade godsflödena från Norrbotten mynnar ut i att alla bussgodsbolag i norrlandslänet tappar frakter och det medför att omsättning och resultat minskar.

Förbundsregionen 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.

Från juni har Norrtåg ändrat avtalet från ett incitamentavtal till ett produktionsavtal med tågoperatören vilket medförde en tilläggsbudget på 24 Mkr.

Norrtåg har tillsammans med RKM i de fyra nordligaste länen träffat ett nytt samverkansavtal med Trafikverket som börjar gälla från augusti 2021. I det nya samverkansavtalet ökar statens medfinansiering till Norrtågstrafiken från dagens 50 miljoner kronor per år till 90 miljoner, i syfte att säkerställa god tillgänglighet med tåg i norra Sverige.

Specifikation skuld ägare per 2022-08-31

Ägare	Ing balans	Trafikkostnad	driftsanslag tertial 1 och 2	driftsanslag tertial 3	Återbet av skuld	Utg balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-12 491	42 840	-55 547	-27 774		-52 972
Region Västerbotten	-10 075	35 752	-26 529	-23 403	0	-24 256
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-9 004	26 147	-53 566	-16 644	5 724	-47 343
	-34 987	125 562	-163 049	-81 525	5 724	-148 275
Summa skuld ägare						-148 275

Norrtåg AB erhåller fakturor kvartalsvis avseende fordonshyresavtal från Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

AB Transitio

Kommunalförbundet äger 5 procent av AB Transitio tillsammans med 19 andra regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Bolaget har som huvuduppgift att på olika sätt stödja aktieägare avseende frågor om upphandling och finansiering av spårfordon och reservdelar. Bolaget har tillika en uppgift avseende anskaffande, uthyrning, förvaltning och underhåll av spårfordon, högvärdeskomponenter avseende spårfordon och reservdelar avseende spårfordon. Bolaget skall också förvalta tidigare genomförda finansieringar.

AB Transitio fakturerar kvartalsvis aktuella fordonshyresavtal till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

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 2022 utifrån prognoserna. Främsta orsaken är att alla 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 av resande påverkar indikatorerna negativt, varav måluppfyllelsen blir mycket låg.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Nej, målet uppfylls inte	Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Antalet resor i Västernorrlands län har minskat kraftigt till följd av covid-19 pandemin och inte återhämtat sig fullt.
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Ja, med vissa brister.	Bedömningen är att målet kommer att uppfyllas. Energianvändning per produktionskilometer är något högre än riktvärde.
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Nej, målet uppfylls inte	Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Kostnaderna ökar i och med index och antalet resenärer är inte tillbaka till nivå innan pandemin.

Av övriga sju delmål bedöms ett uppfyllas under 2022.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Årsprognos aug	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Nej, målet uppfylls inte	Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Utfallet av flera indikatorvärdena till och med augusti ligger under riktvärdena.
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Ja, med vissa brister.	Bedömningen är att målet uppfylls med vissa brister.
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Nej, målet uppfylls inte	Bedömningen är att målet inte uppfylls.
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Nej, målet uppfylls inte	Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Antalet resor i kollektivtrafiken är fortsatt lägre på grund av pandemin. Resandet har ökat men det är fortsatt en bra bit kvar till målen.
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Nej, målet uppfylls inte	Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Nej, målet uppfylls inte	Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Medarbetarenkät genomförs sen höst 2022.
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Nej, målet uppfylls inte	Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Sjuktagen har ökat jämfört med motsvarande period 2021. Antalet utnyttjade friskvårdsstimmar har ökat. Andelen medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidraget har minskat.

Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning

Effekterna av covid-19 är fortfarande påtagliga och vi ser nya resandemönster växa fram. Resandet har återhämtat sig men är inte alls i nivå med 2019. Att stimulera ökat resandet är en central del i åtgärderna för att nå god ekonomisk hushållning. Det ska vara enkelt att få information om sin resa och att köpa biljetter och det ska finnas attraktiva reseprodukter anpassade efter nya resandemönster. Det är även viktigt att arbeta med myndighetens interna ekonomiska processer för ekonomistyrning.

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet				Sammanställd redovisning	
		2022-08-31	2021-08-31	Prognos 2022	Budget 2022	2022-08-31	2021-08-31
Verksamhetens intäkter inkl jämförelsestörande poster	2	94,1	84,3	143,9	150,5	164,9	134,8
Verksamhetens kostnader	3	-529,3	-499,1	-805,0	-754,3	-607,7	-558,6
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-0,9	-0,6	-0,7	-0,6	-12,0	-8,6
Verksamhetens nettokostnader		-436,1	-415,4	-661,8	-604,4	-454,8	-432,3
Kommunala biljettsubventioner	5	56,2	68,0	87,6	150,8	56,2	68,0
Medlemsbidrag	6	379,9	347,4	574,1	453,6	400,5	367,6
Verksamhetens resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	3,3
Finansiella intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1
Finansiella kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	-3,0	-3,0
Resultat efter finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0	-0,9	0,4
Extraordinära poster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8	0,4

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2022-08-31	2021-12-31	2022-08-31	2021-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Förvärvade system	7	1,4	0,9	1,4	0,9
Materiella anläggningstillgångar					
Maskiner och inventarier	7	1,2	1,7	386,3	280,7
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	8	17,1	17,1	0,0	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	3,1	58,5
Långfristiga fordringar		0,0	0,0	0,0	58,5
Summa finansiella anläggningstillgångar		17,1	17,1	3,1	66,8
Summa anläggningstillgångar		19,7	19,7	390,8	340,1
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar		0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	9	111,8	113,2	112,5	133,1
Kassa och bank	12	98,0	17,1	165,3	180,0
Summa omsättningstillgångar		209,8	249,9	277,8	313,1

SUMMA TILLGÅNGAR		229,6	249,9	668,6	653,2
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER					
Eget kapital					
Eget kapital		0,0	0,0	0,0	0,0
Reservfond		0,0	0,0	0,0	-0,4
Balanserat resultat		1,3	1,3	3,0	2,6
Årets resultat		0,0	0,0	-0,8	0,7
Summa eget kapital		1,3	1,3	2,2	2,9
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	23,5	22,7
Summa avsättningar		0,0	0,0	23,5	22,7
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	327,5	290,8
Kortfristiga skulder	10	228,3	248,6	315,4	336,8
Summa skulder		228,3	248,6	642,9	627,6
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		229,6	249,9	668,6	653,2

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet	
		2022-01-01 2022-08-31	2021-01-01 2021-08-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		0,0	0,0
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	11	0,9	0,6
Betald inkomstskatt		0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		0,9	0,6
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		1,4	-49,6
Ökning(+) minskning(-) av kortfristiga skulder		-20,4	-63,5
Kassaflöden från den löpande verksamheten		-18,1	-112,5
Investeringsverksamheten			
Lämnat kapitaltillskott		0,0	0,0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-0,9	-0,2
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	0,0
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0
Avyttring immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0
Tillkommande dotterföretag, netto likvidpåverkan		0,0	0,0
Förvärv av finansiella tillgångar		0,0	0,0

Avyttring av finansiella tillgångar		0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-0,9	-0,2
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		0,0	0,0
Amortering		0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0
Årets kassaflöde		-19,0	-112,7
Likvida medel vid periodens början	12	117,0	130,1
Likvida medel vid periodens slut	12	98,0	17,4

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. Klyvningsmetoden (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 och Transitio AB till 5%.

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	
	2022-08-31	2021-08-31	Prognos 2022	Budget 2022	2022-08-31	2021-08-31
Not 2 Verksamhetens intäkter, inkl jämförelsestörande post	94,1	84,3	143,8	150,5	164,9	134,8
Biljettintäkter	52,9	35,7	79,3	79,6	63,3	35,7
Skolkortsintäkter	9,5	7,9	11,0	15,1	9,5	7,9
Resplusintäkter	2,5	1,5	3,8	2,9	2,5	1,5
Fraktintäkter	0,2	0,2	0,3	0,5	11,4	12,2
Bidrag Trafikverket (system)	2,4	2,3	3,5	2,7	71,3	61,4
Bidrag Trafikverket (biljett)	0,0	0,0	5,0	5,0	0,0	0,0
EU-bidrag	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,4

	Tåghyror	20,7	20,7	31,1	32,7	0,0	0,0
	Ersättning resande med RKT M färdbevis	2,8	0,0	4,2	7,0	2,8	0,0
	Driftsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Övriga intäkter	3,1	15,7	5,6	5,0	4,1	15,7
Not 3	Verksamhetens kostnader	-527,3	-499,1	-805,0	-754,3	-622,1	-558,6
	Trafikkostnader	-463,2	-439,6	-657,6	-646,0	-580,9	-515,4
	Tåghyra	-19,4	-20,7	-31,1	-32,7	-20,7	0,0
	Personalkostnader inkl direktionen	-21,4	-22,3	-31,9	-35,3	-28,5	-28,8
	Transportkostnad	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,7	-4,5
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-9,9	-7,2	-14,8	-14,0	-9,9	-7,2
	Lokalkostnader	-0,8	-1,4	-1,2	-1,2	-0,8	-1,4
	Konsultkostnader	-0,6	-1,3	-0,9	-2,1	-0,6	-1,3
	Övriga kostnader	-5,5	-6,5	-67,5	-23,0	-23,0	-15,7
Not 4	Avskrivningar och nedskrivningar	-0,9	-0,6	-0,7	-0,6	-12,0	-8,6
	Avskrivning immateriella tillgångar	-0,3	-0,1	-0,4	-0,3	-0,3	-0,1
	Avskrivning maskiner och inventarier	-0,6	-0,5	-0,3	-0,3	-11,7	-8,5
	Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Not 5	Kommunal biljettsubvention	56,2	68,0	87,6	150,8	56,2	68,0
	Sundsvalls kommun	21,1	28,7	32,9	56,6	21,1	28,7
	Örnsköldsviks kommun	17,2	21,7	26,8	46,2	17,2	21,7
	Härnösands kommun	17,9	17,6	27,9	48,0	17,9	17,6
Not 6	Medlemsbidrag och driftsbidrag	379,9	347,4	574,1	453,6	400,5	367,6
	Region Västernorrland	174,2	177,4	264,9	245,0	174,2	177,4
	Sundsvalls kommun	86,0	77,0	125,6	73,9	86,0	77,0
	Örnsköldsviks kommun	48,9	37,3	74,6	46,0	48,9	37,3
	Härnösands kommun	8,9	6,0	13,8	6,8	8,9	6,0
	Kramfors kommun	21,1	18,0	32,5	31,5	21,1	18,0
	Sollefteå kommun	16,4	13,3	25,9	15,1	16,4	13,3
	Timrå kommun	15,1	11,2	22,8	23,5	15,1	11,2
	Ånge kommun	9,3	7,2	14,0	11,8	9,3	7,2
	Norrtåg AB					20,6	20,2

Noter till balansräkningen

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2022-08-31	2021-12-31	2022-08-31	2021-12-31
Not 7	Materiella och immateriella anläggningstillgångar				
	Ingående anskaffningsvärden	39,8	44,1	378,0	49,8
	Årets anskaffningar	0,9	1,9	77,2	2,8
	Tillkommande dotterbolag	0,0	0,0	0,0	276,5
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	-6,2	-0,1	-7,1
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	40,7	39,8	455,1	322,0
	Ingående avskrivningar	-37,2	-42,2	-96,3	-45,4
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	6,2	0,1	6,7
	Avskrivningar	-0,9	-1,2	-12,0	-1,7
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-38,1	-37,2	-108,3	-40,4
		2,6	2,6	390,8	281,6

				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2022-08-31	2021-12-31	2022-08-31	2021-12-31
Not 8	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvotvärde, kr	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde	Bokfört värde
	Avseende andelar i andra bolag						
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5	0,0	0,0
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15,0	15,0	0,0	0,0
	Bussgods i Västernorrland AB	3 000	244	0,7	0,6	0,0	0,0
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0	0,0	0,0
				17,2	17,1	1,0	1,0
Not 9	Kortfristiga fordringar			111,8	113,2	112,5	93,7
	Kundfordringar			24,1	58,5	30,5	49,2
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			21,1	29,6	27,3	32,7
	Övriga kortfristiga fordringar			66,6	25,1	54,7	11,8
Not 10	Kortfristiga skulder			228,3	248,6	315,4	248,3
	Leverantörsskulder			29,9	56,7	39,0	71,8
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			7,2	18,0	28,8	20,5
	Övriga kortfristiga skulder			191,2	173,9	107,0	155,7

Noter till kassaflödesanalys

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet	
		2022-08-31	2021-12-31
Not 11	Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	0,9	0,6

	Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	0,0	0,0
	Avskrivningar	0,9	0,6
	Nedskrivningar	0,0	0,0
	Ökning av avsättningar	0,0	0,0
	Förändring avsättningar	0,0	0,0
Not 12	Likvida medel	98,0	17,4
	Kortfristig placering	0,0	0,0
	Kassa och bank	98,0	17,4
	Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:		
	▪ De har en obetydlig risk för värdefluktuationer. ▪ De kan lätt omvandlas till kassamedel. ▪ De har en löptid om högst 3 månader från anskaffningstidpunkten.		

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).