



DIN TUR

Årsredovisning 2022

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten
i Västernorrlands län**

1 januari – 31 december 2022

Fastställd av förbundsdirektionen 2023-03-24

Innehåll

1. Ordförande har ordet	2
2. Vårt uppdrag	3
2.1 Året som gått.....	4
3. Förvaltningsberättelse	6
3.1 Översikt över verksamhetens utveckling	6
3.2 Omvärldsanalys och förväntad utveckling	7
3.3 Medarbetare	8
3.4 Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet	10
3.4.1 God ekonomisk hushållning och måluppfyllnad	10
3.4.2 Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet.....	12
3.4.3 Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	14
3.4.4 Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	15
3.4.5 Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning ..	16
3.4.6 Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	17
3.4.7 Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	18
3.4.8 Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	19
3.4.9 Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	20
3.4.10 Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	20
3.4.11 Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	21
3.5 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning	23
3.5.1 Årets resultat	23
3.5.2 Investeringsredovisning	24
3.5.3 Sammanställd redovisning	32
3.6 Ekonomiska rapporter	35
3.7 Noter	37
4. Ekonomisk ordlista	43

1. Ordförande har ordet

Ett Västernorrland - med kollektivtrafik som en viktig motor

För att vi ska uppnå Västernorrlands gemensamma vision för regional utveckling – Ett Västernorrland med handlingskraft, livskraft och naturkraft så är kollektivtrafiken ett avgörande verktyg. Ett kollektivt resande som är tillgängligt, prisvärt och sömlöst är en viktig pusselbit för att vårt län ska utvecklas.

Efter åren med corona så har även 2022 varit ett år som påverkats av händelser utanför vår egen kontroll. Vi har som myndighet likt många andra drabbats av prisökningar när det ryska invasionskriget i Ukraina påverkar världsmarknaden.

Direktionen fattade under hösten beslut om att dämpa de ekonomiska effekterna för våra resenärer genom att inte följa indexuppräkning på biljettpiserna utan göra en mindre prisjustering uppåt, men inte på alla biljetter.

Året som gått har varit präglad av ett arbete med framtidens kollektivtrafik i sikte. Tillsammans har vi i Västernorrland arbetat fram ett förslag på trafikförsörjningsprogram som ska beslutas under 2023 och gälla fram till 2030.

Vi har tack vare ett samarbete med trafikbolagen och andra regioner redan fått testa på framtidens resande under 2022. Vi hade självkörande fordon på plats i Birsta några dagar för att få testa på hur det fungerar. Alla som ville fick åka med och vi fick verkligen utmana oss själva och vår tillit till tekniken. Känslan av science fiction-film var närvarande, men det är på riktigt! Framtidens resande innehåller även anropsstyrd trafik där vi fått lära oss mer av testerna som gjorts i bl a Säffle och några av våra kommuner har valt att vara piloter för att se hur vi kan utveckla framtidens busstrafik utifrån våra förutsättningar. Vi har spännande tider framför oss.

För att möta framtiden har medlemmarna i kommunförbundet arbetat med en ny förbundsordning för hur vi tillsammans styr och finansierar vår kollektivtrafik, beslut i frågan ska tas under 2023. Jag ser fram emot att under 2023 få alla bitar på plats så att vi tillsammans kan bidra till ETT Västernorrland!

Sara Nylund

Ordförande, Förbundsdirektionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

2. 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)

Kommunalförbundets 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 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 (MRP). Direktionen beslutar om budget för nästkommande år grundat på MRP:s första år.

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

Kommunalförbundet är delägare (25 %) av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är helägda Bussgods Västernorrland AB och delägda (5 %) AB Transitio. Vilande bolag är helägda Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB).

2.1 Året som gått

- 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.
- Projektet Snowracer för ett nytt gemensamt biljett- och betalsystem med övriga kollektivtrafikaktörer i norra Sverige har fortsatt enligt plan med vissa förseningar. Under perioden har upphandling av ny resenärsapplikation genomförts. 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 22 320 biljettkontroller vilket resulterat i 169 utfärdade tilläggsavgifter.
- 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.
- Elbussar har tagits i bruk i Sundsvall.
- Hållplats Stenstan i Sundsvall invigdes och togs i bruk den 11 december.

- Under oktober genomfördes ett event på Birstaområdet i Sundsvall där allmänheten och Förbundsdirektionen fick information om och möjlighet att provåka en självkörande buss.
- Ett nytt försäljningsställe har öppnat i Ånge.
- Utökad tätortstrafik i Sollefteå.
- Upphandling och drifttagande av en ny kundcenterlösning i Ånge, vilket innebär en stor teknisk utveckling och ökade möjligheter.

3. Förvaltningsberättelse

3.1 Översikt över verksamhetens utveckling

Ekonomisk information (mnkr) Myndigheten	2022	2021	2020	2019	2018
KOSTNADER					
Allmän kollektivtrafik					
• landsbygdstrafik	-307,1	-270,2	-265	-264,8	-259,8
• tätortstrafik	-221,8	-200,3	-185,8	-199,1	-191,3
• tågtrafik (ny princip tåghyra 2020)	-98,6	-103,7	-88	-57,4	-49,1
Särskild persontrafik inkl miljöpremie	-121,0	-110,1	-100,1	-114,7	-110,4
Administrativa kostnader	-63,0	-61,1	-63,5	-60,1	-56,8
Stationsavgifter	-2,7	-1,3	-2,2	-1,4	-2,4
Avskrivning bussar	0,0	0,0	0,0	-1,3	-2,9
Avskrivning biljetmaskiner och biljettsystem	-0,4	-0,5	-0,2	-0,2	-0,2
Övriga avskrivningar	-1,0	-0,7	-2,4	-1,1	-1
Övriga kostnader	-	-	-	-	-1
Totala kostnader	-815,6	-748,0	-707,2	-700,1	-674,9
INTÄKTER					
Allmän kollektivtrafik					
• biljettförsäljning	84,1	65,4	67,6	101,9	105,9
• skolkort	17,3	15,4	16,1	17,7	19,8
Övriga intäkter	56,4	69,5	60,7	15,7	16,9
Totala intäkter	157,8	150,3	144,4	135,3	142,6
Jämförelsestörande poster	0,0	1,0	1	0	0,9
Verksamhetens nettokostnader	-657,8	-597,7	-562,9	-564,8	-531,4
Kommunala biljettsubventioner	87,8	115,1	139,8	181,1	143,6
Medlemsbidrag	569,9	482,6	423,1	383,6	386,1
Finansiella poster	0	0	0,1	1,7	0
Resultat	0,0	0	0	0	0
Produktionsinformation	2022	2021	2020	2019	2018
PRODUKTIONSKILOMETER (exklusive särskild persontrafik)					
Landsbygdstrafik	8 701 693	8 432 935	8 460 966	8 438 432	8 531 713
Tätortstrafik	4 523 424	4 542 025	4 768 337	4 768 954	4 701 354
Totala produktionskilometer	13 225 117	12 974 960	13 229 303	13 207 385	13 233 067
BRUTTOKOSTNAD KR/KM⁽¹⁾					
Landsbygdstrafik	-35,3	-32,04	-31,18	-31,38	-30,45
Tätortstrafik	-49,08	-44,09	-38,97	-41,75	-40,69
Total bruttokostnad/km	-40,01	-36,26	-33,99	-35,12	-34,09
Förändring i %	10%	7%	-3%	3%	7%
Skattesubventionsgrad	2022	2021	2020	2019	2018
Skattesubvention ²	79%	83%	81%	79%	78%

1 Bruttokostnaden/km beräknas som trafik kostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort.

2 Skattesubventionen beräknas som landsbygds- och tätortstrafikens nettokostnader (kostnader för landsbygds- och tätortstrafiken minus biljettintäkter) i förhållande till kostnader för landsbygds- och tätortstrafik.

Ekonomisk information (mnkr) Koncernen	2022	2021	2020	2019	2018
----------------------------------------	------	------	------	------	------

Intäkter	272,1	252,9	205,2	219,9	228,3
Kostnader	-956,0	-876,1	-768,2	-785,2	-759,7
Verksamhetens nettokostnader	-683,9	-623,1	-563,0	-565,3	-531,4
Kommunala biljettsubventioner	87,8	115,1	139,8	181,1	143,6
Medlemsbidrag	599,2	513,2	423,1	383,6	386,1
Finansiella poster	-4,3	-4,4	-0,1	0,5	1,9
Skatt	-0,2				
Resultat	-0,9	0,7	-0,1	-0,1	0,2

3.2 Omvärldsanalys och förväntad utveckling

I början av året så var det fortsatt pandemi. Många valde bort kollektivt resande för att minska risken för smittspridning. I februari så släpptes alla restriktioner. Som ett resultat öppnades framdörrarna på bussarna och informationen ställdes om till att locka tillbaka resenärerna. Efter årets slut har dock inte resandet återgått till nivån som rådde innan pandemin. Detta kan troligen delvis kopplas till förändrade arbetsmönster för vissa grupper men även till att fler skaffade sig bil under pandemin. Den förväntade uppgången till 85 procent av resandet jämfört med 2019 stannade vid cirka 80 procent. Än så länge finns inte så mycket data och forskning att förlita sig på, men en trolig slutsats är att det kommer att krävas nya kollektivresenärer för att nå tillbaka till 2019 års resandesiffror och därefter en fortsatt ökning.

Några veckor efter att pandemirestriktionerna släppte inledde Ryssland ett krig mot Ukraina. Kriget har påverkat vårt samhälle på många sätt och för kollektivtrafiken har det främst gett ökade drivmedelspriser som i sin tur drivit på en hög inflation. Detta medför att kostnaderna för att bedriva trafiken har ökat kraftigt vilket drabbar kommunalförbundets medlemmar.

I skuggan av pandemin och kriget fortgår samhällets insatser för att ställa om till en mer hållbar värld och klara de klimatmål som beslutats av FN. Kollektivtrafiken bör gynnas av en sådan omställning. Sveriges nya regering valde dock att inte implementera det nya förslaget till arbetsreseavdrag som fanns färdigt och som skulle ha gett kollektivtrafiken likvärdiga villkor som bilen. Regeringens beslut att sänka skatten på fossila drivmedel samt att minska reduktionsplikten är även dessa beslut som kan fördröja omställningen till ett mer hållbart samhälle där kollektivtrafiken får en större andel av det totala resandet.

3.3 Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro (%)	2022	2021	2020	2019	2018
Total sjukfrånvaro i procent av de anställdas sammanlagda ordinarie arbetstid	4,6	4,3	6,0	3,6	4,8
Andel av sjukfrånvaron som avser långtidsfrånvaro (minst 60 dagar)	0,7	0,6	10,9	8,0	22,0
Sjukfrånvaro kvinnor	5,2	3,1	6,7	3,6	5,5
Sjukfrånvaro män	3,4	6,0	5,0	3,1	3,5
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	5,6	3,9	2,0	2,6	8,3
Sjukfrånvaro 30 – 49 år	5,4	6,0	4,3	2,7	4,3
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	3,6	3,4	3,7	4,6	3,5

Sjukfrånvaro

Sjuktalet ligger nästintill på samma nivå som vid 2021 års utfall. Riktvärdet på 3,5 procent har inte uppnåtts vid årets slut. I huvudsak beror sjuktalet fortfarande på korttidssjukfrånvaro till följd av covid-19.

Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Då 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 har genomförts under hösten 2022.

Åtta medarbetare har valt att nyttja förmånen att växla semestertillägg mot extra lediga dagar.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

Syftet med det systematiska arbetsmiljöarbetet är att främja hälsa, förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet och se till att arbetsmiljön är god. Arbetsmiljön följs kontinuerligt upp genom medarbetarsamtal, enhets/personalmöten, tät samverkan med skyddsombud och möten med skyddskommittén.

I slutet av året togs enkätverktyget &frankly i drift för att mäta medarbetarupplevelsen. Upplägget är pulsade mätningar, d.v.s. fler kortare mätningar under året, med rapporter i realtid. Syftet är att möjliggöra en än mer kontinuerlig dialog kring hur det är att jobba hos Din Tur för att tillsammans kunna skapa en ännu bättre arbetsplats. Medarbetarnas engagemang och välmående är viktigt och alla ska ges möjligheten att göra sin röst hörd. Den första mätningen genomfördes V40 och bestod av två delar, en engagemangspuls och en för uppföljning av arbetsmiljön enligt AFS. Glädjande var att medarbetarnas deltagande var mycket stort och svarsfrekvensen uppgick till hela 94%.

Kompetensutveckling

Under året har ett antal utbildningsinsatser genomförts, några av de större insatserna är bland annat utbildning i verktyget Rebus, i planering för attraktiv o effektiv kollektivtrafik och i kundservice. Med anledning av att telefonväxeln vid Din Tur kundservice byttes ut har en stor utbildningsinsats för alla medarbetare där genomförts.

Utöver det har det via företagshälsovården givits utbildningar i stresshantering genom konceptet ”Livskompass” och HLR, Hjärt- och Lungräddning.

Även interna kompetensutvecklingsinsatser genom kollegialt lärande är något som genomförts och uppmuntras.

Jämställdhet och mångfald

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

Av de 45 tillsvidareanställda är 45 procent kvinnor och 55 procent män i Kramfors, på Din Tur kundcenter är 70 procent kvinnor och 30 procent män. Bland visstidsanställda är könsfördelningen 67 procent kvinnor och 33 procent män. Vid rekryteringar eftersträvas jämlikhet och mångfald.

Personalstruktur

Antal	2022	2021	2020	2019	2018
Kvinnor	31	30	34	40	35
varav tillsvidareanställda	28	29	32	37	33
Män	21	22	24	22	20
varav tillsvidareanställda	18	21	21	18	17
Summa	52	51	58	64	55
varav tillsvidareanställda	45	49	53	55	50

Det totala antalet medarbetare har ökat med 1 från föregående år. Förändringen härrör till Din Tur kundcenter där antalet tillsvidareanställda minskat med 4 och antalet visstidsanställda ökat med 5. I Kramfors är antalet anställda oförändrat.

Under året har 8 medarbetare avslutat sina anställningar och 9 medarbetare har nyanställts.



3.4 Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet

3.4.1 God ekonomisk hushållning och måluppfyllnad

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för vår styrning. Ett av kraven är att vi 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 omfattar 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 den grad som de uppfylls. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på hur verksamhetsmål och finansiellt mål uppfylls.

Definition av måluppfyllnad:

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

Uppföljning av åtgärder som är beslutade i budget sker tertialvis efter augusti och december månad.

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.

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 och bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. För att lyckas med 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.

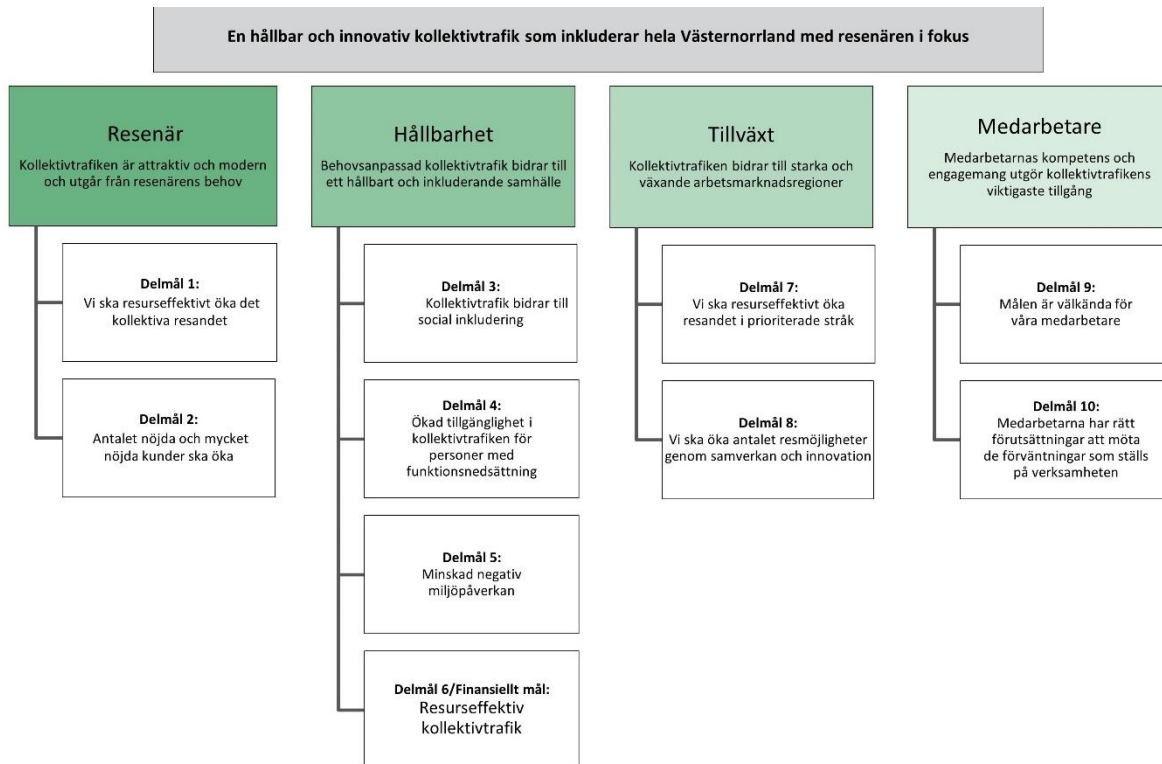


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

3.4.2 Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Utfall 2022	Årsprognos T2	Utfall 2021	Utfall 2020
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↑
<p>Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Resandet har inte återhämtat sig fullt ut efter pandemin. Nya resmönster gör att kollektivtrafiken måste utvecklas och anpassas till ett delvis nytt samhälle. Det finns skillnader i hur resandet utvecklats. Stadstrafiken i Härnösand gjordes om inför 2022 med nytt linjenät och bättre utbud. Detta har gett en mer positiv utveckling än resten av länet. Även linje 50 har haft en bättre utveckling vilket troligen kan kopplas till en fortsatt positiv utveckling i Höga Kusten med besöksnäringen som draglok.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Riktvärde 2022
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	7 607 277	5 863 917	6 621 874	9 243 749
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%)	54/30	55/31	59/33	61/35
<i>Nationellt snitt¹</i>	67/51		69/52	
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%)	68/67	70/70	66/63	68/65
<i>Nationellt snitt</i>	78/78		78/77	
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	68/42	68/43	69/45	70/48
<i>Nationellt snitt</i>	75/60	75/60	75/61	
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	69/58	65/56	68/58	71/60
<i>Nationellt snitt</i>	70/64	63/59	67/62	

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

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken²

Trafik- område	Trafikering	2022	2021	2020	2019	2018	Förändring 2022 - 2021	Förändring 2022 - 2021 (%)
O2	Höga Kusten	44 889	35 827	42 844	60 680	67 532	9 062	25,3%
O3	Sollefteå tätort	64 896	49 816	55 482	83 695	77 874	15 080	30,3%
O45	Sollefteå landsbygd	80 168	53 182	72 078	122 053	124 426	26 986	50,7%
O6	Örnsköldsviks tätort	1 018 594	761 427	927 960	1 269 766	1 222 244	257 167	33,8%
O7	Örnsköldsvik - Husum, Gideå och Trehörningsjö	66 976	46 731	63 109	90 760	98 149	20 245	43,3%
O8	Örnsköldsvik - Solberg, Mellansel och Bredbyn	98 077	74 873	104 075	149 831	148 821	23 204	31,0%
O9	Örnsköldsvik - Skorpved och Köpmanholmen	117 835	98 749	124 530	154 405	150 199	19 086	19,3%
O10	Härnösands tätort	710 287	444 718	466 251	711 025	601 761	265 569	59,7%
O1415	Sundsvalls tätort	4 324 990	3 425 069	3 812 840	5 505 740	5 403 093	899 921	26,3%
O16	Sundsvall - Holm och Liden	112 709	90 661	102 434	133 666	130 962	22 048	24,3%
O1721	Njurunda - Sundsvall - Timrå	935 981	768 926	845 055	1 224 339	1 250 714	167 055	21,7%
O18	Sundsvall - Matfors	186 014	153 495	175 176	235 039	224 133	32 519	21,2%
O20	Sollefteå - Kramfors - Härnösand	248 564	198 415	211 171	318 065	352 362	50 149	25,3%
O22	Härnösand landsbygd	95 347	80 377	95 358	123 610	121 371	14 970	18,6%
O23	Ånge landsbygd	130 939	103 041	111 928	151 557	159 745	27 898	27,1%
S3	Tvärflötjen, Örnsköldsvik - Sollefteå - Östersund	52 664	41 410	14 379	25 020	26 335	11 254	27,2%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	15 476	7 995	7 981	15 423	19 507	7 481	93,6%
S5	Linje 201 Härnösand - Timrå - Sundsvall	196 337	127 498	142 442	221 787	232 326	68 839	54,0%
S6	Linje 50 Härnösand- Örnsköldsvik	41 652	31 599	30 627	35 958	47 744	10 053	31,8%
	Totalt (ej tåg)	8 542 395	6 593 809	7 406 458	10 634 128	10 459 298	1 948 586	29,6%
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanan	440 041	255 054	315 081	514 247	496 816	184 987	72,5%

² Resandestatistiken är justerad för 2018 och 2017 efter avläsning i databas 2019-05-13

3.4.3 Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Utfall 2022	Årsprognos T2	Utfall 2021	Utfall 2020
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↑
<p>Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Utfallet av flera indikatorvärden ligger knappt under riktvärdena.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet ³	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Riktvärde 2022
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	57/40	57/41	57/44	58/46
<i>Nationellt snitt</i>	60/52	60/52	61/54	
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	78/78	78/77	77/77	79/78
<i>Nationellt snitt</i>	78/78		79/79	
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	26/16	28/18	27/18	30/20
<i>Nationellt snitt</i>	33/26			

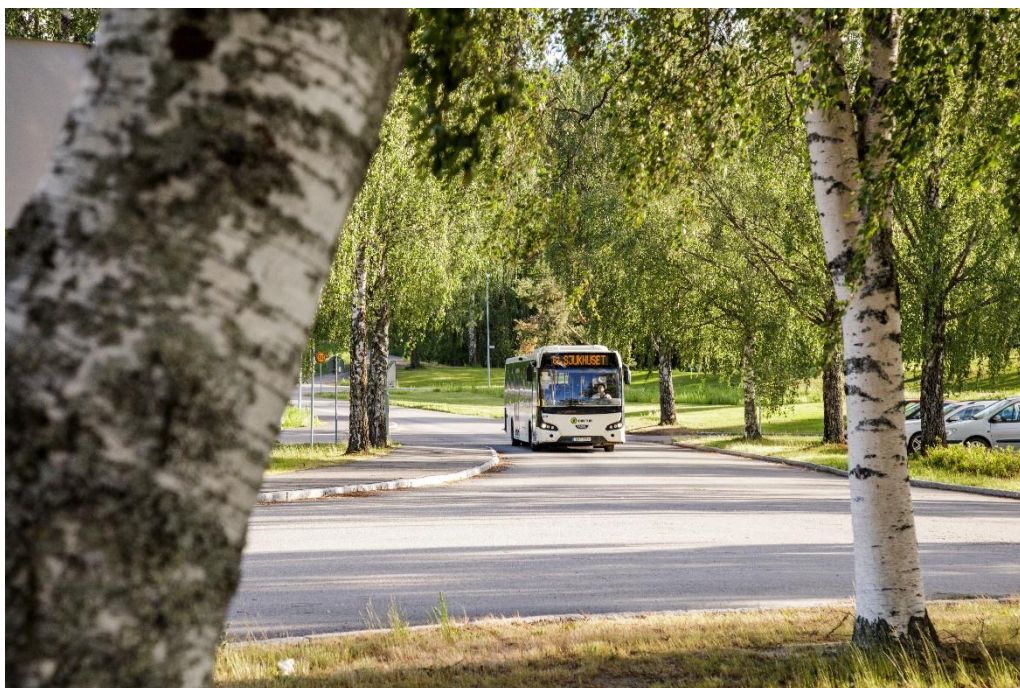


³ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

3.4.4 Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Utfall 2022	Årsprognos T2	Utfall 2021	Utfall 2020
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
<p>Analys:</p> <p>Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Riktvärdet för 2 av 3 indikatorer uppnås. Utfallet för indikatorn om att köpa biljetter och kort ligger under riktvärde. Omfattande åtgärder med bland annat ny app för biljettköp förväntas ge effekt i framtiden.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet ⁴	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Riktvärde 2022
Antalet användare av Din Tur-app				360 000
<i>Genomsnitt/mån</i>	31 336	29 492	31 896	30 000
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	65/67	68/68	70/71	71/71
<i>Nationellt snitt</i>	70/71	74/74	77/78	-
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Tours biljetter och kort"	68/67	74/71	73/72	74/74
	77/74	79/78	78/76	



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

3.4.5 Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Utfall 2022	Årsprognos T2	Utfall 2021	Utfall 2020
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
<p>Analys:</p> <p>Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Länet har fortsatt den högsta andelen ej tillgänglighetsanpassade bussfordon jämfört med andra län. Det finns bristande information för resenär om tillgänglighetsnivån både gällande infrastruktur och fordon.</p> <p>Arbetet med hållplatsutrop har fortgått men mött på flera tekniska motgångar. I slutet av året så fanns tekniken monterat i cirka 40 procent av länets bussar. Funktionaliteten i dessa varierade vilket delvis beror på handhavande. Arbetet fortgår under 2023.</p> <p>I arbetet med nya trafikförsörjningsprogrammet så har det genomförts samråd med funktionsrättsorganisationer och utifrån detta så har ett strategiskt dokument tagits fram. Utifrån detta dokument är planen att påbörja en utvecklingsprocess med start 2023.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Riktvärde 2022
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/trafikupplysning har ett trevlig bemötande"	54/51	65/66	64/64	66/66
<i>Nationellt snitt</i>				
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	55/56	60/60	58/60	61/61
<i>Nationellt snitt</i>	73/73	70/71	72/72	
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	68/67	70/70	66/63	68/65
<i>Nationellt snitt</i>	78/78	78/77	78/77	



3.4.6 Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Utfall 2022	Årsprognos T2	Utfall 2021	Utfall 2020
Måluppfyllnad	➔	➔	➔	⬇
<p>Analys:</p> <p>Vår sammantagna bedömning är att målet inte uppfylls i sin helhet. Även om kollektivtrafikresandet har ökat under året så har det inte nått upp i de nivåer som var innan pandemin. Detta medför att vinsten att åka kollektivt jämfört med att åka egen bil blir mindre.</p> <p>All busstrafik körs fortsatt på HVO100. Med ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel samt ett snabbt ökande andel elbilar i bilflottan så ställs dock allt högre krav på kollektivtrafiken för att bidra till minskad miljöpåverkan.</p> <p>Inom särskilda persontransporter så körs fordonen på HVO100 eller el. Allt fler taxibilar blir elbilar.</p> <p>I slutet av året togs tre elbussar in i Sundsvalls stadstrafik vilket ytterligare minskar kollektivtrafikens utsläpp av växthusgaser och partiklar. I övrigt har inga större fordonsförändringar genomförts som kan medföra minskad energianvändning.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Riktvärde 2022
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	10	8	8	9
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimme (g/kWh)	1,0	1,0	1,2	1,28
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,3	3,3	3,3	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	99,1	99,5	98,5	99,0



3.4.7 Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Utfall 2022	Årsprognos T2	Utfall 2021	Utfall 2020
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
<p>Analys:</p> <p>Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt, då ingen av de ingående indikatorernas värden uppnått målvärdet. Resandet har förvisso återhämtat sig efter pandemin men inte i den nivå som krävs för måluppfyllnad.</p>				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Riktvärde 2022
Nettokostnad per resa (kr)		51,3	49,1	44
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ⁵ (%)	17,8	12,7	19,0	19,3
<i>varav landsbygdstrafik</i>	16,9	9,4	17,7	16,0
<i>varav tätortstrafik</i>	22,4	17,1	20,8	23,0
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur ⁶	25	25	25	24
Andel samordnade sjukresor (%)	43,38	19,01	30,52	45
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun och inkl. Sollefteå kommun från juni</i>	52,36	39,92	43,23	50
Kostnad per produktionskilometer (kr) särskild persontrafik	27,18	22,87	22,18	23,8

⁵ Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

⁶ Totala antal kollektivtrafiklinjer i Västernorrland län är 119 linjer.

Samordnade resor

Din Tur har som uppdrag att samordna färdtjänstresor och sjukresor för sex av länets kommuner och Region Västernorrland. En samordnad resa är när flera resenärer åker i samma fordon på hela eller en del av sträckan. Regionen står för kostnaden för sjukresor och kommunerna för övriga resor. När resorna samordnas delas kostnaden mellan parterna.

I mars togs restriktionerna gällande begränsad samordning bort vilket möjliggör att resorna åter kan samordnas. Resandet är inte tillbaka på samma nivåer som innan pandemin och färre resor ger lägre samordningsgrad.

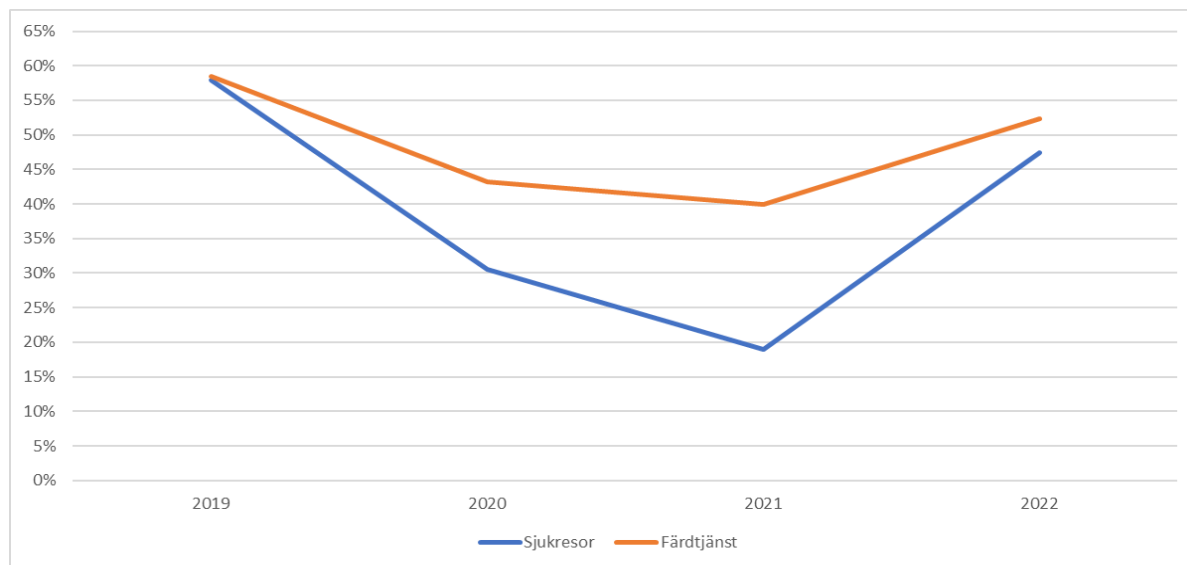


Diagram: Andel samordnade resor (%)

3.4.8 Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Utfall 2022	Årsprognos T2	Utfall 2021	Utfall 2020
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↑
Analys:				
Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Det totala resandet har ökat men inte till den nivå som var innan pandemin. Bedömningen är att ändrade resmönster kommer att göra att återhämtningen tar längre tid än planerat. Förändringar i produkter och trafikupplägg kan komma att behövas för att fortsätta ökningen av kollektivtrafikresor.				

Indikatorer att följa upp målet	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Riktvärde 2022
Antal resor i de prioriterade stråken	7 211 258	5 203 046	5 849 386	7 730 000
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 427 633	1 229 723	1 226 386	1 530 000
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	4 324 990	3 425 069	3 812 840	4 680 000
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	1 018 594	761 427	927 960	1 080 000
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	440 041	255 054	315 0891	440 000

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

	Utfall 2022	Årsprognos T2	Utfall 2021	Utfall 2020
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är en ökad biljettsamverkan.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Riktvärde 2022
Utbudsförändring genom biljettsamverkan				
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	0	2
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	0	2
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)⁷</i>	22	22	25	25
Andel produkter som är digitaliserade ⁸ (%)	36	36	20	40

3.4.10 Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

	Utfall 2022			
Måluppfyllnad	↓			
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Delmålet följs upp vid både medarbetarsamtal och medarbetarundersökning. Indikatorer för att följa upp delmålet saknar dock värde. Baserat på vad som framkommit vid medarbetarsamtalen är bedömningen att målet inte kommer att uppfyllas. Ett arbete med att göra övergripande mål mer kända har startats upp. I maj genomfördes en personaldag i Kramfors med fokus målarbete. Vid Din Tur kundcenter har medarbetarna i stor utsträckning egna mål kopplat till sitt arbete.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall aug 2020	Riktvärde 2022
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

⁷ Redovisningen avser enkelturer ej dubbelturer.

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

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

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

	Utfall 2022			
Måluppfyllnad	↓			
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Medarbetarundersökning genomfördes v 40 där medarbetarindex blev 67 vilket når målet. Sjuktalet har däremot inte minskat till målnivån ännu, 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 både utnyttjandet av friskvårdstimmar och friskvårdsbidraget har ökat i förhållande till 2021, men når dock inte upp till riktvärdena.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Riktvärde 2022
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	67	-	-	65
Sjuktal (%)	4,6	4,3	6,0	3,5
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	298	283	384	450
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	46	45	66	60

Samlad bedömning om måluppfyllnad och god ekonomisk hushållning

Bedömningen, utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att god ekonomisk hushållning inte nås för 2022. Främsta orsaken är att delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte uppfyllts. Det gäller målen om *Vi ska resurseffektivt öka det kollektiva resandet*, *Minskad negativ miljöpåverkan* och *Resurseffektiv kollektivtrafik*. Resandet har återhämtat sig efter pandemin men inte i den nivå som krävs för ökad måluppfyllnad.

Någon Mål och resursplan för koncernen har kommunalförbundet ej upprättat tidigare år, ej heller för 2022, varför det inte finns någon sammanställning eller jämförelse av utfall mot budget.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Analys 2022	Måluppfyllelse
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Målet uppfylls inte. Resandet har inte återhämtat sig fullt ut efter pandemin. Nya resmönster gör att kollektivtrafiken måste utvecklas och anpassas till ett delvis nytt samhälle.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	All busstrafik körs fortsatt på HVO100. I slutet av året togs tre elbussar in i Sundsvalls stadstrafik.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Målet uppfylls inte 2022 då ingen av de ingående indikatorernas värden uppnått målvärdet. Resandet har förvisso återhämtat sig efter pandemin men inte i den nivå som krävs för måluppfyllnad.	Nej, målet uppfylls inte.

Av övriga sju delmål uppfylls inget under 2022. Den huvudsakliga anledningen är effekter av covid-19.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Analys 2021	Måluppfyltelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Målet uppfylls inte. Utfallet av flera indikatorvärden ligger knappt under riktvärdena.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Målet uppfylls inte. Riktvärdet för 2 av 3 indikatorer uppnås. Utfallet för indikatorn om att köpa biljetter och kort ligger under riktvärde. Omfattande åtgärder med bland annat ny app för biljettköp förväntas ge effekt i framtiden.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Målet uppfylls inte. Länet har fortsatt den höga andelen ej tillgänglighetsanpassade bussfordon jämfört med andra län. Arbetet med hållplatsutrop har fortgått men mött på flera tekniska motgångar.	Nej, målet uppfylls inte.
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Målet uppfylls inte. Det totala resandet har ökat men inte till den nivå som var innan pandemin. Bedömningen är att ändrade resmönster kommer att göra att återhämtningen tar längre tid än planerat. Förändringar i produkter och trafikupplägg kan komma att behövas för att fortsätta ökningen av kollektivtrafikresor.	Nej, målet uppfylls inte.
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Målet uppnås inte. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan.	Nej, målet uppfylls inte.
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Målet uppfylls inte. Delmålet följs upp vid både medarbetarsamtal och medarbetarundersökning. Indikatorer för att följa upp delmålet saknar dock värde.	Nej, målet uppfylls inte.
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Målet uppfylls inte. Medarbetarundersökning genomfördes v40 där medarbetarindex blev 67 vilket når målet. Sjuktalet har däremot inte minskat till målnivån ännu. För att främja medarbetarnas goda hälsa uppmuntras till friskvårdsaktiviteter och både utnyttjandet av friskvårdstimmar och friskvårdsbidraget har ökat i förhållande till 2021, men når dock inte upp till riktvärdena.	Nej, målet uppfylls inte.

Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning

Effekterna av covid-19 och krigsutbrottet i Ukraina innebär att förutsättningarna för kollektivtrafiken väsentligt förändrats. Att öka resandet är en central del för att uppnå målet om god ekonomisk hushållning. Tidigare restriktioner med anledning av covid-19 har medfört svårigheter att öka intäkterna genom kampanjer för mer kollektivt resande. När restriktionerna nu avvecklats kommer resandet troligtvis att öka, om än med ett förändrat resandemönster. Resandet förutsåps också öka i samband med att alternativkostnaden för bilpendling ökat. Myndigheten arbetar med biljettutbudet för att tillgodose fler resenärers behov av flexibla biljettlösningar. Det pågår även ett stort arbete med att utveckla nya tekniska lösningar genom ett gemensamt projekt med övriga aktörer i norra Sverige vilket på sikt väntas underlätta för resenären. Myndigheten arbetar även med ett flertal andra åtgärder vilka syftar till att göra det kollektiva resandet mer attraktivt.

3.5 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

3.5.1 Årets resultat

Perioden januari till december visar att nettokostnaderna uppgår till 657,8 mnkr. Vid en jämförelse med budgeten för samma period är verksamhetens nettokostnader 53,4 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. Trots restriktionerna har återhämtningen av resandet varit god och försäljningen av enkelbiljetter ökat vilket påverkat utfallet positivt. 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 2022	Budget 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	157,8	150,5	7,3	4,9
Verksamhetens kostnader	-814,2	-753,6	-60,6	8,0
Avskrivningar och nedskrivningar	-1,4	-1,3	-0,1	7,7
Verksamhetens nettokostnad	-657,8	-604,4	-53,4	8,8
Kommunala biljettsubventioner	87,8	150,8	-62,9	-41,7
Medlemsbidrag	569,9	453,6	116,4	25,7
Verksamhetens resultat	0	0	0	0

Kommunalförbundet redovisar ett resultat om 0,0 mnkr för 2022.

Många av kommunalförbundets intäkter och kostnader har fortsatt påverkats av covid-19 pandemin men framför allt krigsutbrottet i Ukraina. I jämförelse med föregående år så ökade utfallet med 7,6 mnkr.

Övriga kostnader som påverkas är främst rörliga kostnader så som index, förstärkningstrafik samt kostnader för sjukresor och färdtjänstresor. De indexerade kostnaderna ökade med cirka 67,2 mnkr jämfört med 2021. Kriget i Ukraina och kostnadsutvecklingen av HVO drivmedel är den enskilt största anledningen till den utvecklingen.

Kommunala biljettsubventioner visar en minskning med 27,3 mnkr mellan åren som en följd av fortsatt lägre volymer av resande men också sänkningen av periodkortsbiljettpriserna mellan åren. Medlemsbidraget är 87,3 mnkr högre än föregående år vilket beror på den samlade effekten av förändringarna för intäkter, kostnader och subventioner.

Belopp i mnkr	Utfall 2022	Utfall 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	157,8	150,3	7,6	5,0
Verksamhetens kostnader	-814,2	-746,8	-67,5	9,0
Avskrivningar	-1,4	-1,2	-0,2	16,7
Verksamhetens nettokostnader	-657,8	-597,7	-60,1	10,1
Kommunala biljettsubventioner	87,8	115,1	-27,3	-23,7
Medlemsbidrag	569,9	482,6	87,3	18,1
Resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

3.5.2 Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 2,8 mnkr för 2022. Förutom komplettering av biljettmaskiner och BoB – nytt biljettsystem enligt plan, tillkom kostnader för realtidstavlor byte 3G till 4G.

Investeringar (mnkr)	Utfall 2022	Budget 2022	Diff utfall-budget 2022	Utfall 2021
Biljettmaskiner	0,4	0,6	0,2	0,1
Inventarier/Datorer	0,1	0	-0,1	0,3
Realtid	0,9	0,1	-0,8	0,0
Optiska läsare	0,0	0	0,0	0,0
Fordon	0,0	0	0,0	0,3
BOB - biljettsystem	1,3	1,6	0,3	1,2
Totalt	2,8	2,3	-0,5	1,9

Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För 2022 uppgår likviditeten till 91 procent och ligger på ungefär samma nivå som föregående år. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent. Rörelsekapitalet uppgår till -19,7 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder. Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet uppgår till 0,6 procent, i paritet med föregående år. Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de fem senaste åren.

Resultat och kapacitet	2022	2021	2020	2019	2018
Likviditet (%)	91	93	93	92	92
Rörelsekapital, mnkr	-19,7	-18,4	-17,7	-19,1	-24,4
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5
Eget kapital, mnkr	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3

Intäkts- och kostnadsutveckling

Kostnaderna har ökat 9 procent till följd av förändring av trafikavtal, förstärkningstrafik, index och kostnadsökning för sjukresor till följd av pandemin och krigsutbrottet. Ökningen av avskrivningar med närmare 13 procent, hänför sig till tidigare lagda kostnader för nytt biljettsystem. Verksamhetens nettokostnader har totalt ökat med 10,1 procent.

Intäkts- och kostnadsutveckling (förändring i %)	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Verksamhetens Intäkter	5,0	4,1	6,7	-5,8	2,1	-2,2
Verksamhetens kostnader	9,0	6,0	1,0	4,0	6,6	5,9
Avskrivningar	13,0	-52,9	0,0	-36,0	2,5	-50,8
Verksamhetens nettokostnad	10,1	6,2	-0,3	6,0	7,9	7,5

Balanskravsresultat

Balanskravet innebär att kommunalförbundets intäkter ska överstiga kostnaderna varje enskilt år. Ett underskott mot balanskravet ska återställas inom de tre kommande budgetåren. Enligt balanskravet ska realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar avräknas mot balanskravet. Balanskravsutredningen visar att balanskravsresultatet för perioden är 0 mnkr. Eftersom kommunalförbundet finansieras av medlemmarna innebär det att såväl positiva som negativa resultat fördelas på medlemmarna i efterskott vid bokslutet och att balanskravet kommer att uppfyllas. I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år som ska återföras.

Balanskravsutredning (mnkr)	2022	2021	2020	2019	2018
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade förluster i värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Återföring av realiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 157,8 mnkr och är 7,3 mnkr högre än budget, motsvarande 4,6 procent. Budgetavvikelsen beror främst på högre intäkter för biljettintäkter, skolkort och resplusintäkter (7,9 mnkr) samt statsbidrag (2,0 mnkr). Minskade intäkter noteras bland annat på lägre biljettintäkter för tågtrafik, reklam på buss och färdtjänstsamordning. Intäkterna ökade i jämförelse med prognosen som lämnades vid tertial 2-rapporteringen och som i huvudsak består i en bättre återhämtning av resandet än beräknat under hösten 2022.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall 2022	Budget 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)	Helårsbudget 2022
Biljettintäkter busstrafik	84,1	79,6	4,4	5,3%	59,6	24,4	41%	79,6
Intäkter skolkort	17,3	15,1	2,2	12,9%	15,4	1,9	13%	15,1
Intäkter tågtrafik	5,4	7,0	-1,6	-29,6%	2,4	3,0	124%	7,0
Bidrag, Samverkande system	3,5	2,7	0,8	23,6%	3,5	0,1	2%	2,7
Tåghyra	31,1	32,7	-1,6	-5,1%	31,4	-0,3	-1%	32,7
Vinst försälj mat anl tillg	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0%	0,0
Statsbidrag	7,0	5,0	2,0	28,2%	16,3	-9,3	-57%	5,0
Resplusintäkter	4,2	2,9	1,3	30,4%	3,1	1,1	34%	2,9
EU-bidrag projekt Koll 2020	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,4	-0,4	-100%	0,0
Kundservice och anropsstyrtrafik	2,2	1,6	0,6	29,3%	2,0	0,2	10%	1,6
Reklam på buss	0,1	0,6	-0,5	-482,2%	0,8	-0,7	-86%	0,6
Bussgodstjänster	0,3	0,5	-0,2	-67,2%	0,3	0,0	-2%	0,5
Färdtjänsthandläggning	1,1	1,1	-0,1	-6,8%	1,1	-0,1	-7%	1,1
Färdtjänstsamordning	0,0	0,6	-0,6	0,0%	0,2	-0,2	-100%	0,6
Persontransporter	0,7	0,6	0,1	18,0%	0,6	0,1	12%	0,6
Avgift för kortämne	0,2	0,5	-0,3	-123,4%	0,2	0,0	9%	0,5
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,1	0,1	0,0	28,2%	0,0	0,1	1207%	0,1
Övriga intäkter	0,6	0,0	0,6	100,0%	13,0	-12,4	-95%	0,0
Summa	157,8	150,5	7,3	4,6%	150,3	7,6	5,0%	150,5

Under 2022 fanns möjlighet att ansöka om statsbidrag för det inkomstbortfall som covid-19 medförde under perioden januari-juni med hänsyn till trafikförändringar. Beloppet att fördela uppgick till 1 miljard från Trafikverket. Det beviljade statsbidraget blev 7 mnkr för Västernorrland.

Trafikverket bidrag per medlem (mnkr)	Andel bidrag biljettintäkt	Budget Bidrag Biljettintäkt	Diff budgetutfall
Härnösand	0,1	0,1	0,0
Kramfors	0,1	0,1	0,0
Sollefteå	0,2	0,2	0,0
Sundsvall	3,8	2,4	1,4
Timrå	0,4	0,1	0,3
Ånge	0,03	0,0	0,0
Örnsköldsvik	0,9	0,9	0,1
Region Västernorrland	1,4	1,3	0,1
Summa intäkter	7,0	5,0	1,9

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.

Det totala resandet i Västernorrlands län har under året ökat med 11,4 procent jämfört med 2021. Detta påverkar utfallet av biljettintäkter och vid en jämförelse med budget är intäkterna 24,6 mnkr högre än budget motsvarande 5,7 procent. Vid en jämförelse med föregående år är förändringen 24,6 mnkr högre intäkter För 2022 togs restriktioner för covid-19 bort i början av februari.

I augusti prognostiserades biljettintäkterna till 79,8 mnkr, vilket är 4,4 mnkr lägre än utfallet på 84,2 mnkr. Utifrån en återhämtning av resande på grund av covid-19 så var antagande att biljettintäkterna skulle uppgå till 85 procent av budget från september till och med december.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall 2022	Budget 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)	Prognos 2022	Jämförelse utfall	Jämförelse (%)
Härnösand	1,0	0,8	0,2	19,8%	0,7	0,3	36,9%	1,3	-0,4	-28,9%
Kramfors	1,4	1,3	0,1	9,9%	0,8	0,6	75,3%	1,2	0,2	13,3%
Sollefteå	2,5	2,2	0,2	10,1%	1,3	1,2	89,2%	2,0	0,5	23,3%
Sundsvall	45,9	43,5	2,4	5,4%	34,5	11,3	32,8%	45,7	0,2	0,4%
Timrå	5,0	2,8	2,2	78,4%	3,5	1,4	40,2%	4,1	0,9	22,2%
Ånge	0,3	0,3	0,0	13,1%	0,2	0,1	59,7%	0,3	0,0	16,7%
Örnsköldsvik	11,0	12,4	-1,4	-10,9%	7,8	3,2	40,6%	9,8	1,2	12,7%
Region Västernorrland	17,1	16,3	0,7	4,3%	10,6	6,4	60,3%	15,4	1,7	10,8%
Summa intäkter	84,1	79,6	4,4	5,6%	59,6	24,5	41,1%	79,8	4,3	5,3%

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 814,2 mnkr i jämförelse med budget till 753,6 mnkr, vilket innebär högre kostnader motsvarande 60,6 mnkr. Det har varit de indexerade kostnaderna för den linjelagda trafiken som påverkat utfallet mest och förändringen beror på krigsutbrottet i Ukraina. De administrativa kostnaderna blev 57,4 mnkr och 2,6 mnkr bättre än budget. I årets kostnader ingår fordonshyra med 29,3 mnkr, till följd av förändrad princip för mellanhavande i AB Transitio och Norrtåg AB, där kollektivtrafikmyndigheten i stället vidarefakturerar kostnaden.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall 2022	Budget 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-527,3	-473,3	-54,0	11%	-468,8	-58,4	12%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-121,0	-107,8	-13,2	12%	-110,0	-10,9	10%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-65,2	-66,2	0,9	-1%	-70,3	5,1	-7%
Fordonshyra	-29,3	-32,7	3,4	-11%	-29,5	0,2	-1%
Administrativa kostnader	-57,4	-60,0	2,6	-4%	-56,6	-0,7	1%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-5,2	-4,7	-0,5	10%	-3,3	-1,9	56%
Stationsavgifter	-2,7	-2,1	-0,6	29%	-1,3	-1,4	107%
Biljettsamverkan Xtrafik	-4,0	-4,1	0,1	-2%	-4,0	0,0	0%
Kompletteringstrafik	-1,5	-2,2	0,6	-30%	-1,6	0,1	-6%
Realtid, drift och underhåll	-0,7	-0,6	-0,1	14%	-1,1	0,42	-38%
Summa verksamhetens kostnader	-814,2	-753,6	-60,6	8%	-746,7	-67,5	9%

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 527,3 mnkr i jämförelse med budget om 473,3 mnkr, med en högre kostnad med 54,0 mnkr. Trafikavtal med resandeincitament har efter beslutat budget utgått som baserades på en fortsatt låg återhämtningsgrad av resande.

Förstärkningstrafik avser sådan trafik som utförs för att möta tillkommande behov inom tidtabellslagd trafik inom Trafikupdraget. 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 3,2 mnkr lägre än budgeterad.

Avtalade trafik kostnader (mnkr)	Utfall 2022	Budget 2022	Budgetavvikelse	Avvikelse (%)
Avtalade trafik kostnader	-385,0	-380,6	-4,4	1%
Indexerade trafik kostnader	-139,2	-86,5	-52,7	61%
Miljöincitament	-1,2	-1,1	-0,1	11%
Förstärkningstrafik	-1,8	-5,0	3,2	-63%
Summa	-527,3	-473,3	-54,0	11%

I jämförelse med föregående år har kostnaderna ökat med 58,4 mnkr. Den största avvikelsen med 66,3 mnkr hänför sig till följd av utvecklingen av index. Trafikkostnaden har minskat med 5,7 mnkr jämfört med utfallet 2021 men ökat med 4,4 mnkr jämfört med budgeten 2022.

Avtalade trafikknkostnader (mnkr)	Utfall 2022	Utfall 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)
Avtalade trafikknkostnader	-385,0	-390,7	5,7	-1%
Indexerade trafikknkostnader	-139,2	-72,9	-66,3	91%
Miljöincitament	-1,2	-0,5	-0,7	159%
Förstärkningstrafik	-1,8	-4,7	2,9	-61%
Summa	-527,3	-450,5	-58,4	13%

I jämförelse utfall mot prognosen T2 blev utfallet 7,2 mnkr högre där kostnaderna för index står för 5,9 mnkr.

Trafikkostnaden är 0,8 mnkr högre än prognosen.

För förstärkningstrafiken är utfallet 1,1mnkr lägre än prognosen vid augusti. Behovet av förstärkningstrafik befanns längre för att anpassa de linjer med flest resande vid rusningstrafik för att kunna svara mot de rekommendationer som getts från Folkhälsomyndigheten.

Avtalade trafikknkostnader (mnkr)	Utfall 2022	Årsprognos T2 2022	Prognos avvikelse	Prognos Avvikelse (%)
Avtalade trafikknkostnader	-385,0	-384,2	-0,8	0%
Indexerade trafikknkostnader	-139,2	-133,3	-5,9	4%
Miljöincitament	-1,2	-1,8	0,6	-3,3%
Förstärkningstrafik	-1,8	-0,7	-1,1	162%
Summa	-527,3	-520,1	-7,2	1,7%

Index

Trafikavtalen vilka utgör majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 SPIN 2015 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja).

Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. För budget 2022 är indexuppräknningen 22,4 procent för tätortstrafiken och 23,08 procent för landsbygdstrafiken.

Trafikavtalen, vilka utgör majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. De indexrelaterade trafikknkostnaderna har under 2022 ökat kraftigt med anledning av kriget i Ukraina, 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.

Störst ökning har HVO-index haft och därmed påverkat indexkorgarna mest. Indexutvecklingen har sedan januari 2021 och under 2022. Under året har index ökat med 46% sedan årsskiftet och 57% sedan 1 år tillbaka.

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 121,0 mnkr och budgeten uppgår till 107,8 mnkr. Budgetavvikelsen är 13,3 mnkr vilket motsvarar en ökning på 12 procent. Budgetavvikelsen beror främst på ökade indexrelaterade trafik kostnader. Trafikavtalen för särskild persontrafik justeras fyra gånger per år utifrån en avtalad indexmodell liknande den som tillämpas i den allmänna kollektivtrafiken. Indexökningen är från juni drygt 20 procent förutom i Ånge kommun där snittet är närmare 35 procent. I jämförelse mot budgeterade 4 procent ger det ökade kostnader för medlemmarna. Resandet har sedan pandemins restriktioner togs bort i mars ökat succesivt men är inte tillbaka på samma nivåer som före pandemin. Ökat resande ger möjlighet till ökad samåkningsgrad vilket ger en högre besparing per resa.

Kostnaden för Region Västernorrlands sjukresor uppgår till 73,1 mnkr och kostnaden ligger i paritet med föregående år. Budgetavvikelsen för sjukresor är 8 procent vilket motsvarar 5,4 mnkr. Den rabatterade egenavgiften för personer med färdtjänstillstånd som togs bort under föregående år medför ökade intäkter för egenavgifter samt en ökad andel sjukresor med frikort. Antalet sjukresor har i jämförelse med föregående år minskat med 14 789 motsvarande 11 procent, främst är det resor med kort reslängd som minskat i antal. Samordningsgraden har ökat till 47,4 procent jämfört med 22,6 procent föregående år.

Utfallet för Ånge kommun uppgår till 5,8 mnkr med en budgetavvikelse på 2,2 mnkr högre kostnader. I jämförelse med föregående år redovisas en kostnadsökning på 2,5 mnkr. Resandet har ökat med 26 procent till 9 306 vilket motsvarar 1 905 resor. Antalet färdtjänstillstånd är 297 vilket är i paritet med föregående år.

Budgetavvikelsen för Timrå kommun visar 14 procent vilket motsvarar 0,7 mnkr lägre kostnader. I jämförelse mellan åren är kostnadsökningen 1,4 mnkr. Antal resor har ökat med 3 905 till 22 525 resor och antalet färdtjänstillstånd har minskat med 53 till 651 i jämförelse mellan åren.

För Kramfors kommun är budgetavvikelsen 0,3 mnkr lägre kostnader. Jämfört med föregående år har kostnaden ökat med 3,8 mnkr. Resandevolymen har ökat med 5 106 till 33 376 resor och antalet tillstånd för färdtjänst har under året minskat från 907 till 857.

Härnösands kommun redovisar 1,2 mnkr högre kostnader jämfört med föregående år. Budgetavvikelsen visar 21 procent vilket motsvarar 1,3 lägre kostnader. Resandeutvecklingen visar en ökning med 20 procent till 24 218 resor.

Kostnaden för Örnsköldsviks kommun är 6 procent högre än budgeterat och kostnaden är 3,9 mnkr högre jämfört med föregående år. Det totala resandet har ökat med 31 procent till 45 301 resor jämfört med föregående år.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall 2022	Budget 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2021	Förändring 2022-2021	Förändring 2022-2021 (%)
Region Västernorrland	-73,1	-67,7	-5,4	8%	-79,8	0,0	0%
Ånge kommun	-5,8	-3,6	-2,2	63%	-3,3	-2,5	74%
Sundsvalls kommun	0,0	-0,1	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Timrå kommun	-4,4	-5,2	0,7	-14%	-3,1	-1,4	44%
Härnösands kommun	-4,8	-6,1	1,3	-21%	-3,7	-1,2	32%
Kramfors kommun	-12,3	-12,6	0,3	-2%	-8,5	-3,8	44%
Sollefteå kommun	-7,1	0,0	-7,1	100%	-2,7	-4,4	162%
Örnsköldsviks kommun	-13,3	-12,6	-0,8	6%	-9,5	-3,9	41%
Summa	-121,0	-107,8	-13,3	12%	-110,0	-17,0	16,4%

Administration – Förvaltningens nettokostnader

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 53,6 mnkr vilket är 2,3 mnkr lägre än budget.

Det som även påverkar budgetavvikelsen är vakanta tjänster, tjänstledigheter samt ett minskat behov av vikarier på Din Tur kundcenter. Minskade kostnader för resor, utbildning och övriga kostnadsrestriktioner har lett till minskade kostnader.

Verksamhet, mnkr	Utfall 2022			Budget 2022			Budget- avvikelse nettokost.	Budget- avvikelse %	Prognos aug 2021 nettokost
	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad			
Kramfors	0,4	-39,5	-39,2	0,9	-35,0	-34,1	-5,1	15,0	-35,0
Ånge	3,4	-15,9	-12,5	3,2	-23,0	-19,8	7,4	-37,1	-16,4
Central bedömningsfunktion	0,0	-1,9	-1,9	0,0	-2,0	-2,0	0,1	-2,6	-2,2
Summa	3,8	-57,4	-53,6	4,1	-60,0	-55,9	2,3	-4,1	-53,6

Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 2,8 mnkr för 2022. Förutom komplettering av biljettmaskiner och BoB – nytt biljettsystem enligt plan, tillkom kostnader för realtidstavlor byte 3G till 4G.

Investeringar, mnkr	Utfall 2022	Budget 2022	Diff utfall budget 2022	Utfall 2021
Biljettmaskiner	0,4	0,6	0,2	0,1
Inventarier/Datorer	0,1	0	-0,1	0,3
Realtid	0,9	0,1	-0,8	0,0
Optiska läsare	0,0	0	0,0	0,0
Fordon	0,0	0	0,0	0,3
BOB-biljettsystem	1,3	1,6	0,3	1,2
Summa	2,8	2,3	-0,5	1,9

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.

Utfallet för verksamhetens nettokostnader uppgår till 657,8 mnkr. I budget låg nettokostnaderna på 591,1 mnkr och i augusti prognostiseras verksamhetens nettokostnad till 649,5 mnkr.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Utfall 2021	Budget 2021	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)	Prognos 2022	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Region Västernorrland	-260,3	-249,7	-10,6	4,2%	-259,3	-1,0	0,4%	-267,9	7,5	-2,8%
Ånge kommun	-14,3	-11,8	-2,6	21,8%	-10,9	-3,4	31,4%	-2,3	-12,1	531,4%
Sundsvalls kommun	-159,1	-143,1	-16,0	11,2%	-147,6	-11,5	7,8%	-157,3	-1,8	1,1%
Timrå kommun	-22,2	-23,6	1,3	-5,6%	-19,2	-3,0	15,9%	-22,8	0,5	-2,4%
Härnösands kommun	-43,0	-39,7	-3,3	8,4%	-32,4	-10,6	32,7%	-39,4	-3,6	9,3%
Kramfors kommun	-34,0	-21,0	-13,0	62,1%	-27,0	-7,0	26,0%	-32,6	-1,4	4,4%
Sollefteå kommun	-25,2	-15,1	-10,1	66,9%	-17,5	-7,7	44,0%	-25,9	0,7	-2,6%
Örnsköldsviks kommun	-99,5	-87,7	-12,4	14,2%	-83,8	-15,7	18,8%	-101,4	1,9	-1,9%
Summa	-657,8	-591,1	-66,7	11,3%	-597,7	-60,1	10,1%	-649,5	-8,2	1,3%

Medlemsbidrag fördelad per medlem

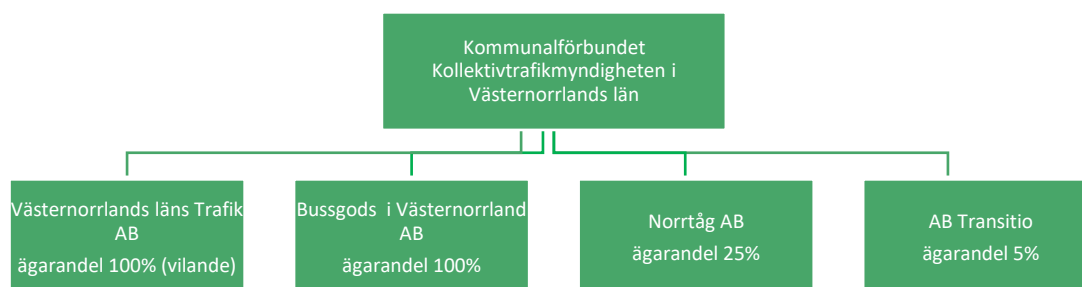
I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter. Medlemsbidraget uppgår till 569,9 mnkr vilket kan jämföras med budget på 441,8 mnkr och utfall 2021 med 482,6 mnkr. Samtliga medlemmar har avvikelse mot budgeten främst beroende på att de indexerade kostnaderna ökat kraftigt under året samt att de subventionerade produkterna prissänkts kraftigt.

Störst fluktuation mellan prognosen och utfallet har Sundsvalls kommun, Örnsköldsviks kommun och Region Västernorrland. För Region Västernorrland består differens mot prognosen främst att kostnaderna för Norrtåg blev mycket lägre än beräknat. De indexerade kostnaderna för särskild persontrafik blev mycket större än beräknat efter prognosen vid Tertial 2 rapporteringen.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall 2022	Budget 2022	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2021	Förändring 2022-2021	Förändring (%)	Prognos 2022	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Region Västernorrland	257,3	243,7	13,7	5,6%	254,8	2,5	1,0%	264,9	-7,6	-2,9%
Ånge kommun	14,3	11,8	2,6	21,8%	10,9	3,4	31,4%	14,0	0,3	2,1%
Sundsvalls kommun	128,6	73,9	54,7	74,0%	101,8	26,8	26,3%	125,7	3,0	2,4%
Timrå kommun	22,2	23,6	-1,3	-5,6%	19,2	3,0	15,7%	22,8	-0,5	-2,4%
Härnösands kommun	16,0	6,8	9,1	-134,0%	4,1	11,9	289,4%	13,4	2,6	19,6%
Kramfors kommun	34,0	21,0	13,0	62,1%	27,0	7,0	26,0%	32,6	1,4	4,4%
Sollefteå kommun	25,2	15,1	10,1	66,9%	17,5	7,7	44,0%	25,9	-0,7	-2,6%
Örnsköldsviks kommun	72,2	46,0	26,2	56,9%	47,2	25,0	53,0%	74,6	-2,4	-3,2%
Summa	569,9	441,8	128,1	29,0%	482,6	87,4	18,1%	573,9	-3,9	-0,7%

3.5.3 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.



Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt vilande dotterbolag vars syfte är behålla varumärket i kommunalförbundets ägo.

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 strategiskt utspridda i länet.

Pandemin som har pågått under två års tid har medfört att omsättningen stadigt har sjunkit. Under februari utsattes ett system för en hackerattack vilket ledde till ett tapp av frakter som påverkade omsättningen under den tiden. I maj knöt Bussgods en stor kund, Budbee, till sig men när kunden gick ihop med Instabox försvann nästan hela den nytillkomna biten igen förutom lite skåpleveranser.

Bussgods i Västernorrland har under 2022 varit under utredning för ett eventuellt samgående med Bussgods i Norr AB, vilket medför att Bussgods väntar på ett beslut om vad som ska hända med bolaget. Beslut återstår att fatta hos ägarna.

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.

Större trafikförändringar som skett under året är nedläggning av Bodenpendeln fr.o.m. augusti 2022.

Under juni och september har det varit omfattande banarbeten som har påverkat resandet och intäkterna och fortsatta brister i infrastrukturen påverkar förutsättningarna att uppnå en hög punktlighet.

Resandet för 2022 uppgår ackumulerat till 92 % av 2019 års resandevolymer där 2019 ses som senaste normalåret innan pandemin. Biljettintäkterna är i princip på samma nivå som 2019 163 mnkr (160 mnkr). Juli 2022 uppmättes som all time high för både resande och intäkter sedan trafikstarten.

Norrtåg har tillsammans med RKM i de fyra nordligaste länen träffat ett nytt samverkansavtal med Trafikverket som börjar gälla from 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.

Ett nytt tilläggsavtal gjordes i juni 2022 där det går från tjänstekoncession till produktionsavtal där Norrtåg äger intäkterna fr.o.m. 1 juni.

Län (belopp i tkr)	Skuld 2022-01-01	Trafikkostnad 2022	Inbetalt 2022	Återbet av skuld	Skuld 2022-12-31
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-12 491	59 957	-83 321		-35 855
Region Jämtland Härjedalen	-3 417	28 739	-41 110		-15 788
Länstrafiken i Västerbotten AB	-10 075	50 846	-70 210		-29 440
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-9 004	37 364	-49 933	5 724	-15 848
Summa skuld aktieägare	-34 987	176 906	-244 574	5 724	-96 931

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, utyrning, 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.

Koncernens mellanhavanden

Försäljning (mnkr)	Köpare 2022	Säljare 2022	Köpare 2021	Säljare 2021	Köpare 2020	Säljare 2020	Köpare 2019	Säljare 2019
Kommunalförbundet	89,2	31,4	31,9	0,3	4,2	0,5	8,2	0,5
Norrtåg AB	31,1	65,3		2,4		4,2		8,2
Bussgods AB	0,3		0,3		0,5		0,5	
Västernorrlands läns Trafik AB								
AB Transitio		29,3		29,4				

Driftsbidrag (mnkr)	Givare 2022	Mottagare 2022	Givare 2021	Mottagare 2021	Givare 2020	Mottagare 2020	Givare 2019	Mottagare 2019
Kommunalförbundet	60,0		67,9		56,7		47,7	
Norrtåg AB		60,0		67,9		56,7		47,7
Bussgods AB								
Västernorrlands läns Trafik AB								
AB Transitio								

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

Någon Mål och resursplan för koncernen har kommunalförbundet ej upprättat tidigare år, ej heller för 2022, varför det inte finns någon sammanställning eller jämförelse av utfall mot budget.



3.6 Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet				Sammanställd redovisning	
		2022	2021	Prognos 2022	Budget 2022	2022	2021
Verksamhetens intäkter inkl jämförelsestörande poster	2	157,8	150,3	144,5	150,5	272,1	252,9
Verksamhetens kostnader	3	-814,2	-746,7	-805,0	-753,6	-937,8	-862,7
Avskrivningar	4	-1,4	-1,2	-0,6	-1,3	-18,2	-13,4
Verksamhetens nettokostnader		-657,8	-597,7	-661,1	-604,4	-683,9	-623,1
Kommunala biljettsubventioner	5	87,8	115,1	87,4	150,8	87,8	115,1
Medlemsbidrag	6	569,9	482,6	573,7	453,6	599,2	513,2
Verksamhetens resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	3,1	5,2
Finansiella intäkter	12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,2
Finansiella kostnader	12	0,0	0,0	0,0	0,0	-4,5	-4,6
Resultat efter finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0	-1,1	0,7
Extraordinära poster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skatt/latent skatt		0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	-0,9	0,7

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Förvärvade system	7	2,0	0,9	2,0	0,9
Materiella anläggningstillgångar					
Maskiner och inventarier	7	2,0	1,7	390,1	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	3,2	58,5
Långfristiga fordringar		0,0	0,0	0,0	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		17,1	17,1	3,2	58,5
Summa anläggningstillgångar		21,1	19,7	395,3	340,1
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar	9	0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	10	148,0	113,2	179,3	133,1

Kassa och bank	14	44,9	117,0	100,6	180,0
Summa omsättningstillgångar		192,9	230,2	279,9	313,1
SUMMA TILLGÅNGAR		213,9	249,9	675,2	653,2
Eget kapital					
Eget kapital		0,0	0,0	0,0	0,0
Reservfond		0,0	0,0	0,8	-0,4
Balanserat resultat		1,3	1,3	2,2	2,6
Årets resultat		0,0	0,0	-0,9	0,7
Summa eget kapital		1,3	1,3	2,1	2,9
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	18,5	22,7
Summa avsättningar		0,0	0,0	18,5	22,7
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	359,5	290,8
Kortfristiga skulder	11	212,6	248,6	295,1	336,8
Summa skulder		212,6	248,6	654,6	627,6
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		213,9	249,9	675,2	653,2

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2022-01-01 2022-12-31	2021-01-01 2021-12-31	2022-01-01 2022-12-31	2021-01-01 2021-12-31
Den löpande verksamheten					
Resultat efter finansiella poster	12	0,0	0,0	-1,1	0,9
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	13	1,4	1,2	15,7	8,5
Betald inkomstskatt		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		1,4	1,2	14,6	11,4
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>					
Ökning(-) minskning(+) av kortfristiga fordringar		-34,8	-15,7	-42,8	-29,0
Ökning(+) minskning(-) av kortfristiga skulder		-36,0	3,2	-8,8	8,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten		-69,4	-11,3	-51,6	-9,6
Investeringsverksamheten					
Lämnat kapitaltillskott		0,0	0,0	-0,6	0,0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2,8	-1,9	-75,0	-2,8
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,9	0,0
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	-1,0

Avyttring immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Tillkommande dotterföretag, netto likvidpåverkan	14	0,0	0,0	0,0	38,0
Förvärv av finansiella tillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Avyttring av finansiella tillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-2,8	-1,9	-74,7	35,2
Finansieringsverksamheten					
Upptagna lån		0,0	0,0	32,3	0,0
Amortering		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	32,3	0,0
Årets kassaflöde		-72,1	-12,0	-79,4	25,6
Likvida medel vid periodens början	15	117,0	130,1	180,0	154,6
Likvida medel vid periodens slut	15	44,9	117,0	100,6	180,0

3.7 Noter

Kommunalförbundets Årsredovisning 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 årsredovisningen 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 som huvudregel till anskaffningsvärdet, men om värdet är lägre på balansdagen kan det väljas.

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. 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, vilket ej tillämpas, då kommunalförbundet inte har tillgångar vars restvärde överstiger 1 mkr, eller där kvarvarande nyttjandeperioden är på mer än 10 år.

Immateriella anläggningstillgångar avser investeringar avseende utgifter för utvecklingsarbete som är av väsentligt värde för kommunalförbundets verksamhet under kommande år. Investeringarna ska vara hänförliga till att en ökad service potentiellt kan uppnås. Immateriella anläggningstillgångar avskrivs på fem år. Omprövning av nyttjandeperiod ska ske i slutet av varje räkenskapsår och eventuellt en annan avskrivningsperiod fastställas.

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 avskrivs direkt.

Skulder

Skulder värderas till det belopp som det med tillförlitlighet omfattar. Huvudprincipen är att de 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

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

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 % ägda bolaget Norrtåg AB samt det till 5% ägda bolaget AB Transitio.

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	2021	2022	2021	
Not 2	Verksamhetens intäkter, inkl jämförelsestörande poster				
	157,8	150,3	272,1	252,9	
Biljettintäkter	84,1	62,0	84,1	62,0	
Skolkortsintäkter	17,3	15,4	17,3	15,4	
Resplusintäkter	4,2	3,1	4,2	3,1	
Fraktintäkter	0,3	0,3	0,3	24,1	
Bidrag Trafikverket (biljett)	7,0	16,3	7,6	37,6	
Bidrag Trafikverket samverkande system	3,5	3,5	3,5	3,5	
EU-bidrag	0,0	0,4	0,0	0,4	
Tåghyror	31,1	31,4	31,1	82,1	
Ersättning resande med RKTM färdbevis	5,4	0,0	5,4	1,6	
Driftsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	
Övriga intäkter	4,9	18,0	118,6	23,1	
Not 3	Verksamhetens kostnader				
	-814,2	-746,7	-937,8	-862,7	
Trafikkostnader	-722,0	-656,2	-848,8	-756,4	
Tåghyra	-29,3	-29,5	-29,3	-29,5	
Personalkostnader inkl direktionen	-33,8	-33,9	-44,5	-49,7	
IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-11,5	-11,0	-11,3	-11,0	
Lokalkostnader	-1,6	-1,9	-1,6	-1,9	
Konsultkostnader	-1,0	-1,6	-1,0	-1,6	
Övriga kostnader	-15,0	-12,6	-1,3	-12,6	
Avsättning för latent skatt har reserverats för i den sammanställda redovisningen med 0.1 mnkr avseende AB Transitio.					
Not 4	Avskrivningar och nedskrivningar				
	1,4	1,2	18,2	13,4	
Avskrivning immateriella tillgångar	0,3	0,4	0,3	0,4	
Avskrivning maskiner och inventarier	1,1	0,8	17,9	13,0	
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0	
Not 5	Kommunal biljettsubvention				
	87,8	115,1	87,8	115,1	
Sundsvalls kommun	31,7	48,0	31,7	48,0	
Örnsköldsviks kommun	27,4	36,6	27,4	36,6	
Härnösands kommun	28,7	30,5	28,7	30,5	

Not 6	Medlemsbidrag	569,9	482,6	569,9	513,2
	Region Västernorrland	257,3	254,8	257,3	254,8
	Sundsvalls kommun	128,6	101,8	128,6	101,8
	Örnsköldsviks kommun	72,2	47,2	72,2	47,2
	Härnösands kommun	16,0	4,1	16,0	4,1
	Kramfors kommun	34,0	27,0	34,0	27,0
	Sollefteå kommun	25,2	17,5	25,2	17,5
	Timrå kommun	22,3	19,2	22,3	19,2
	Ånge kommun	14,3	10,9	14,3	10,9
	Norrtåg AB	0,0	0,0	29,2	30,6

Noter till balansräkningen

Belopp i mnkr	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning		
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31	
Not 7	Materiella och immateriella anläggningstillgångar				
	Ingående anskaffningsvärden	39,8	44,1	433,0	49,0
	Årets anskaffningar	2,8	1,9	75,0	2,8
	Tillkommande dotterbolag	0,0	0,0	0,0	276,7
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	-6,2	-1,6	-7,1
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	42,6	39,8	506,4	321,4
	Ingående avskrivningar	-37,2	-42,2	-96,3	-45,8
	Försäljningar och utrangeringar	0,0	6,2	0,2	6,7
	Avskrivningar	-1,4	-1,2	-18,2	-1,7
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-38,6	-37,2	-114,4	-40,8
		4,0	2,6	392,0	280,6

Belopp i mnkr				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	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	0,0	0,0
	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	629	0,6	0,6	0,0	0,0
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0	0,0	0,0
	Samtrafiken i Sverige AB	30	1 000	0,0	0,0	0,0	0,0
	Sveriges kommunikationer AB	15	100	0,0	0,0	0,0	0,0
				17,1	17,1	0,0	0,0
Not 9	Kortfristiga placeringar			0,0	0,0	0,0	0,0
	Noterade aktier och andelar, omsättningstillgångar						
Not 10	Kortfristiga fordringar			148,0	113,2	179,3	313,1
	Kundfordringar			57,5	58,5	77,3	71,4
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			27,5	29,6	41,6	39,0
	Övriga kortfristiga fordringar			63,0	25,1	60,4	202,7
Not 11	Kortfristiga skulder			212,6	248,6	295,1	336,8
	Leverantörsskulder			42,4	56,7	59,1	67,5
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			19,9	18,0	52,3	51,2
	Övriga kortfristiga skulder			150,3	173,9	183,7	218,1

Noter till kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Not 12	Betalda räntor och erhållen utdelning			
Erhållen ränta	0,0	0,0	0,2	0,0
Erlagd ränta	0,0	0,0	-4,6	-0,1
	Erlagd ränta avser fordonfinansiering för AB Transitio			
Not 13	Justering för poster som ej ingår i kassaflödet			
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	0,0	0,0	1,4	0,9
Avskrivningar	1,4	1,2	18,2	1,3
Förutbetalda räntekostnader/leveranskostnader	0,0	0,0	0,3	0,0
Nedskrivningar finansiell anläggningstillgång	0,0	0,0	0,0	0,0
Ökning av avsättningar	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring avsättningar	0,0	0,0	-4,0	7,4
Latent skatt/skatt på årets resultat	0,0	0,0	-0,2	0,0
Nedskrivning fg år påverkan eget kapital	0,0	0,0	0,0	-1,1
	1,4	1,2	15,7	8,5
Not 14	0,0	0,0	0,0	38,0
	<i>Netto likvidpåverkan AB Transitio</i>			
Not 15	Likvida medel			
	<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</i>			
Kortfristig placering	0,0	0,0	0,0	0,0
Kassa och bank	44,9	117	100,6	180,0
	44,9	117,0	100,6	180,0

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.

4. 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).

