

Datum

2023-10-17

Diariennr

23/00516

Tertialrapport augusti 2023

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i

Västernorrlands län

1 januari – 31 augusti 2023

Fastställd av förbundsdirektionen 2023-10-20

Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Förvaltningsberättelse.....	4
Vårt uppdrag	4
Årets åtta första månader	5
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	7
Medarbetare	8
God ekonomisk hushållning	9
Vision och mål	9
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	10
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	11
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	12
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	13
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	13
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	14
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	15
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation.....	15
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	16
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	16
Ekonomisk analys.....	17
Periodens resultat.....	17
Jämförelse med budget och föregående år.....	18
Prognos helår 2023	26
Investeringsredovisning	30
Sammanställd redovisning.....	32
Ekonomiska rapporter.....	34
Noter	36
Ekonomisk ordlista	41

Ordförande har ordet

Nu är sommaren över, hösten är på intåg och tidtabellerna är åter tillbaka till de normala. Nu behövs vantar och mössa på morgonen när jag väntar på bussen.

Året har fortsatt med samma utveckling som vi såg i årets första delårsrapport. Kollektivtrafiken har fortsatt högre kostnader utifrån inflation och omvärldsläge.

Vi har fortsatt fokus på arbetsmiljön på myndigheten, och resultatet av den arbetsmiljöundersökning som genomfördes under våren vid kontoret i Kramfors ligger till grund för arbetet med arbetsmiljön framåt. Fokus är övergripande ledning och styrning och delaktighet för medarbetarna.

Direktionen har under året arbetat hårt med att få nya styrande dokument och hur vi fördelar kostnader mellan oss på plats. I oktober kommer medlemmarna motta hemställan med ett förslag på hur vi anser att vi ska styra vår gemensamma viktiga resurs som kollektivtrafiken är. Vi vill ta ansvar för kollektivtrafiken tillsammans och att direktionen blir mer operativt styrande.

Nu kan du PAXA din buss! Teknikutvecklingen gör det redan nu möjligt för dig som resenär att kliva på både på verkliga och på virtuella hållplatser i Sundsvall och snart i Sollefteå. Två av våra kommuner går här före och satsar extra medel för att vi alla ska kunna se resultatet. Förhoppningen är att vi får en mer attraktiv och kostnadseffektiv busstrafik i framtiden.

Sara Nylund

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)

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. 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

- I januari genomfördes det ett internat med den nyvalda förbundsdirektionen.
- Under årets första månader har myndigheten genomfört dialoger med alla medlemsorganisationers utvalda tjänstemän och förtroendevalda. Det har dels varit medlemsdialoger med inriktning på trafik, framtagna förslag till ny förbundsordning och trafikförsörjningsprogram och ordinära budgetdialoger.
- Personalsituationen har under inledningen av året varit ansträngd vid flera delar av verksamheten med anledning av hög arbetsbelastning och vakanser inom främst ekonomi och IT. Rekryteringar har genomförts.
- Arbete med förberedelser och underlag för upphandling av ett nytt ramavtal för inköp av nya digitala hållplatsskyltar.
- Arbete med förberedelser och underlag för upphandling av realtid, trafikledningssystem samt presentationsstyrning. Upphandlingen innehåller även en option med möjlighet till inköp av ombordutrustning till bussarna.
- Fortsatt arbete med framtagande av regional hållplatshandbok.
- Revidering av förarhandbok.
- Upphandlingen av nytt planerings- och samordningssystem för anropsstyrd trafik har under perioden pågått och tilldelningsbeslut kommer fattas under september.
- Start av upphandling för busstrafik Östersund-Örnsköldsvik, linje 40, i samverkan med Region Jämtland/Härjedalen.
- Påbörjat arbete med upphandlingen för särskilda persontransporter med trafikstart juni 2025, under april har det genomförts SIU med trafikföretag, medlemmar och senior- och funktionsrättsorganisationer, samt även tagits fram ett inriktningsbeslut för upphandlingen för beslut av direktionen. Tidplanen är att under oktober månad publicera underlagen och att tilldelning sker i början av 2024.
- Dialog med Sundsvalls kommun om behovet av fler hållplatslägen vid hållplats Stenstan har genomförts. Dialogen har varit konstruktiv och det kommer att byggas ytterligare två hållplatslägen.
- Arbete med anpassningar och justeringar i linjesträckningar och resenärsinformation på alla arbeten som sker på vägar inom framför allt Sundsvalls tätort men även på andra platser i länet genomförs. Tyvärr påverkas ofta trafikens förutsättningar negativt med försämrad punktlighet.
- Det har pågått ett arbete med att ta fram information, kostnadsberäkningar och konsekvensbeskrivningar till Timrå kommun inför beslut om avveckling av linje 630. Dessutom kommer linje 120 komma att få en ny körväg när nya hållplatsen vid Tallnäs är färdigbyggd.
- Medverkan i process att ta fram förslag till tågstrategi.
- Trafikbeställningar gjorda för kommande år med Norrtåg.
- Uppföljningar för trafikavtal med buss- och taxibolag för T1 genomförda.
- Projektet för nytt gemensamt betalsystem med övriga kollektivtrafikaktörer i norra Sverige har fortsatt. Arbetet fortsätter med att etablera en förvaltningsorganisation samt att få projektet att löpa enligt plan.
- 10-biljett har införts och avveckling av reskassan har påbörjats.
- Medarbetarpulser genomförda för att undersöka arbetsmiljöklimatet.
- Det har pågått ett arbetsmiljöarbete med arbetsmiljöutbildning för chefer och skyddsombud.
- En arbetsmiljöutredning har beställts av förbundsdirektionens ordförande och har genomförts av Ådalshälsan. En återkoppling till Förbundsdirektionen och medarbetare är planerad till början av september. Arbete kommer att inledas med utgångspunkt från rapporten.
- Det har varit ett presidiummöte i Sollefteå med Norrlandslänen.
- Det har fortsatt arbetats och förhandlats för att förena medlemmarna gällande nytt förslag till förbundsordning med ny kostnadsfördelningsmodell.

- Det har arbetats med förberedelser för genomlysning av Kundcenter i Ånge. En upphandlad konsult kommer att genomföra en genomlysning av verksamheten i syfte att föreslå förbättringar för fortsatt utveckling.
- Arbete med initiering av Paxa-projekt (efterfrågestyrd kollektivtrafik) i Sundsvall och Sollefteå.
- Samarbetet mellan Din Tur och Region Jämtland/Härjedalen har fördjupats ytterligare då Kundcenter från och med 1 augusti hanterar Region J/Hs kundservicesamtal dygnet runt. Utökningen består i att kundservicesamtalen numera även förläggs hos Kundcenter kontorstid mån-fredag till skillnad från tidigare då samtalen endast hanteras kvällar, nätter och helger.
- Arbete för att tydliggöra myndighetens roll i totalförsvaret

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Tendenserna i resandeutvecklingen efter pandemin är allt tydligare. Generellt så ligger resandet 15–20 procent under 2019 års nivå för bussresandet medan resandet med tåg ligger nära nivån innan pandemin. Förändrade jobb- och resmönster är den övergripande slutsatsen där en stor del relateras till att många idag jobbar helt eller delvis på distans.

Undantag från resandeutvecklingen finns på vissa linjer och trafikområden som haft en bättre återhämtning. I Härnösands stadstrafik är resandet högre än innan pandemin vilket kan härledas till en kraftig utökning av trafiken förra året. Vissa regionala linjer har också bättre återhämtning, men här finns troligen olika anledningar så som besöksnäring, sjukresor och nya arbetsplatser.

Kostnadsutvecklingen var under 2022 väldigt hög men har återgått till mer normala nivåer 2023. Det minskade resandet och en återhållsam prisökning på biljetter gör dock att självfinansieringsgraden ligger lägre än tidigare.

Resandeutvecklingen i övriga delar av Sverige varierar men är på många håll något bättre än i Västernorrland. Inga analyser är gjorda på detta men forskningen visar att tillgång till trafik, information om trafik samt biljett- och prisupplägg är avgörande faktorer. Inom dessa tre områden har kollektivtrafiken i Västernorrland ett sämre upplägg än många andra län vilket kan vara orsaken till vårt läns dåliga återhämtning.

Upphandling av särskilda persontransporter går nu in i sin slutfas och nu riktas fokus istället mot den kommande stora bussupphandlingen. Under 2024 kommer stort fokus att läggas på att ta fram alla underlag för den trafik som ska upphandlas till trafikstart december 2027.

Resandeutvecklingen 2023 jämfört med 2022 visar på en fortsatt ökning i resandet men på väldigt låga nivåer. Inför 2024 görs två trafiksatsningar som tros bidra till en positiv utveckling och det är de två PAXA-projekten i Sundsvall och Sollefteå. Utöver dessa så kommer trafiken 2024 i stort att se ut som den gör nu 2023.

Säkerhetsläget i Sverige har höjts, vilket dels beror på utvecklingen i Ukraina men även på terrorhot kopplat till koranbränningar. Vår organisation har det senaste året börjat arbeta med att öka beredskapen och tydliggöra verksamhetens roll i totalförsvaret. En stor del av ansvar och resurser inom detta område ligger dock på kommunerna och Länsstyrelsen. Det är därför av yttersta vikt att vi i samverkan med dessa organisationer kan fortsätta arbetet.

Vår organisation är fortsatt ansträngd av att många utvecklingsprocesser pågår samtidigt som de personella resurserna tryter. Detta är en stor utmaning även under 2024 då många nya system ska implementeras liksom det nya biljett- och betalningsupplägget (BoB). Därtill så ska den mest resurskrävande delen av bussupphandlingen genomföras. Arbetsmiljöarbetet har lyfts under 2023 och kommer att fortsätta utvecklas under 2024 för att organisationen och dess medarbetare ska må bra.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per augusti redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2023 per augusti	2022	2021	2020	2019
Total sjukfrånvaro	4,1	5,0	4,1	4,9	3,6

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 med start i oktober 2023.

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, pulsmätningar och i samverkan med skyddsombud och möten med skyddskommittén.

Alla chefer och skyddsombud tillsammans med HR genomgår gemensamt arbetsmiljöutbildning där den avslutande delen genomförs under oktober.

Medarbetarnas engagemang och välmående är viktigt och alla ska ges möjligheten att göra sin röst hörd. Under vecka 13 genomfördes en pulsmätning med fokus välmående och vecka 19 en puls gällande uppföljning distansarbete. Ådalshälsan har genomfört en fördjupad arbetsmiljöutredning vid kansliet i Kramfors, den startade i maj med återrappport i september och genomfördes genom enskilda intervjuer med medarbetarna.

Vid kansliet i Kramfors genomgick medarbetarna brandutbildning den 18 april. För medarbetarna i Ånge planeras brandutbildning till hösten.

Jämställdhet och mångfald

Av de 44 tillsvidareanställda är 55 procent kvinnor och 45 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 75 procent kvinnor och 25 procent män. Av visstidsanställda är det en könsfördelning på 43 procent kvinnor och 57 procent män. Myndigheten eftersträvar att kunna erbjuda arbetsvillkor som gör att medarbetare har möjlighet att få sitt livspussel att gå ihop och att balans ska finnas mellan familjeliv och arbetsliv.

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	2023	2022	2021	2020
Kvinnor	32	30	33	36
varav tillsvidareanställda	29	26	29	33
Män	19	21	22	23
varav tillsvidareanställda	15	18	20	19
Summa	51	51	55	59
varav tillsvidareanställda	44	44	49	52

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 2023* antogs av förbundsdirektionen.

Metod

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

Definition av måluuppfyllnad:

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

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.

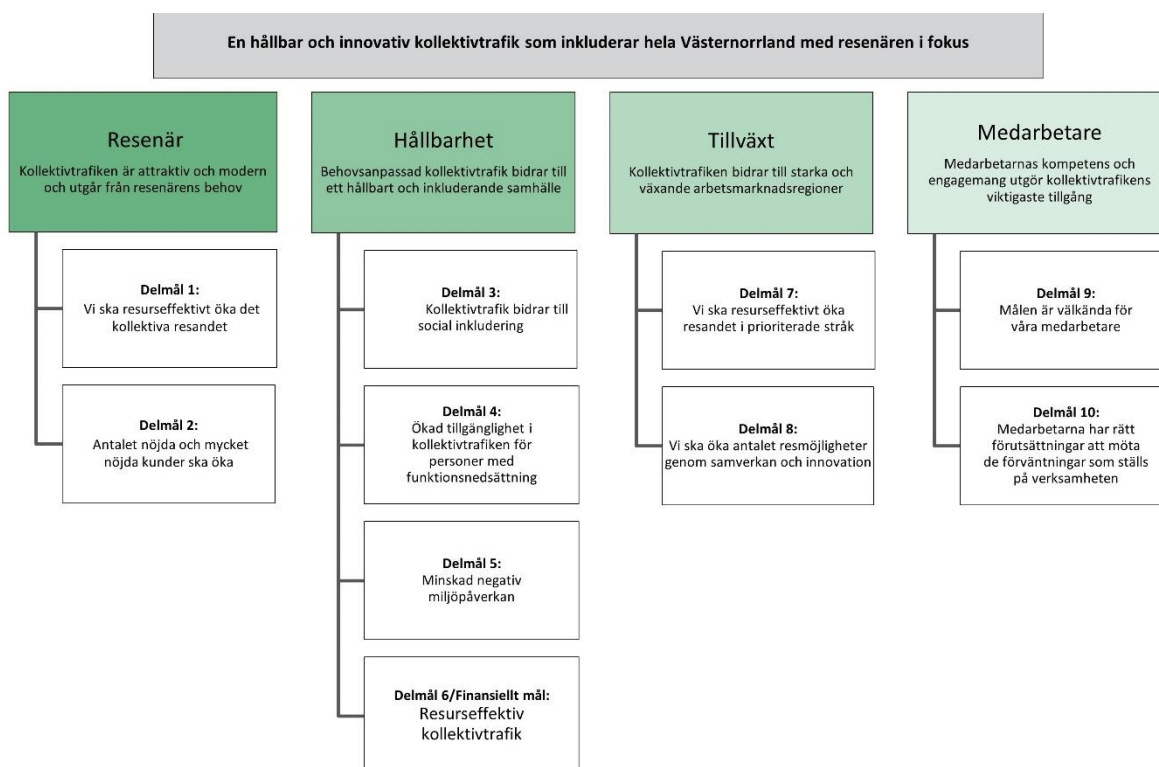


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys Målet nås inte vilket till största delen beror på de förändringar i resmönster som pandemin medfört samt att det inte gjorts några större trafikförändringar.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Målvärde 2023	Utfall 2022
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken i förhållande till föregående år (exl. skolkort). Förändring i %	5 163 874	4 671 962	3 359 619	+10%	7 607 277
Andelen som instämmer i påståendet "Avgångs-tiderna passar mina behov" (%) ¹ Nationellt snitt ² .	58/31 67/53	56/31 67/50	59/33 68/53	65/45	54/30 67/51

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) (%)	74/75	70/67	73/70	72/67	68/67
<i>Nationellt snitt</i>	77/77	77/77	78/78		78/78
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	68/44	68/42	70/46	72/55	68/42
<i>Nationellt snitt</i>	74/62	74/59	77/62		75/60
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	71/61	68/57	63/56	73/62	69/58
<i>Nationellt snitt</i>	71/66	68/62	63/59		70/64

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte uppnås. Andelen nöjda och mycket nöjda kunder når inte målvärden för 2023.			

Indikatorer för att följa upp målet ³	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Målvärde 2023	Utfall 2022
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	55/42	56/39	58/43	60/51	57/40
<i>Nationellt snitt</i>	59/53	59/52	61/53		60/52
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	77/77	74/76	76/77	81/79	78/78
<i>Nationellt snitt</i>	78/78	77/77	77/77		78/78
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) Kunder/allmänhet (%)	-13/-41	-16/-47	-15/43	35/25	26/16
<i>Nationellt snitt</i>	-3/-18	-4/-22	-1/-21		33/26

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

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad			
Analys: Bedömningen är att målet uppfylls. Alla indikatorer ligger över riktvärdet för 2023.			

Indikatorer för att följa upp målet ⁴	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Riktvärde 2023	Utfall 2022
Antalet användare av Din Tur-app	315 534		226 456	31 000	31 336
<i>Genomsnitt/mån t o m augusti</i>	39 442		28 307		
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	76/77	73/73	65/71	74/74	73/73
<i>Nationellt snitt</i>	76/77	74/74	69/71		75/75
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	78/77	64/64	65/66	74/74	69/68
<i>Nationellt snitt</i>	83/82	79/78	77/74		80/79

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

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Årsprognos T2		
Målopplifllnad	➡		
Analys: Bedömningen är att målet uppfylls med vissa brister. Brister noteras i andel som instämmer i att de får den information de behöver ombord. En förbättring bör ske i och med lansering av ny app och realtid.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Riktvärde 2023	Utfall 2022
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/trafikupplysning har ett trevlig bemötande"	71/70	47/49	69/70	70/70	54/51
<i>Nationellt snitt</i>	71/70	67/66	68/68		
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	58/61	54/56	60/61	65/63	55/56
<i>Nationellt snitt</i>	78/75	72/73	70/70		73/73
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	74/75	69/67	73/70	70/67	68/67
<i>Nationellt snitt</i>	77/77	77/77	78/78		78/78

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Årsprognos T2		
Målopplifllnad	➡		
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 2023	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Riktvärde 2023	Utfall 2022
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	10	10	7	11	10
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh) (FRIDA) ⁵		1,0	1,1	1,29	1,0
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km) (FRIDA)		3,3	3,1	3,0	3,3
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%) (FRIDA)		99,0	98,7	99	99,1

⁵ Statistik ur FRIDA avser kvartal.

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Samordningsgraden i SäKo-trafiken har ökat men ligger under värdena före pandemin. Färre antal resande bidrar till lägre samordningsgrad. Förändrade egenavgifter är en påverkande faktor. Resandeminskningen i den allmänna kollektivtrafiken gör att effektiviteten generellt minskat även i denna trafik. Stora kostnadsökningar men lägre biljettprisökningar bidrar till minskad resurseffektivitet.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Riktvärde 2023	Utfall 2022
Nettokostnad per resa (kr)	48,1	59,5	92,5	45	-
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ⁶ (%)	16	14	11,1	19,0	17,8
<i>varav landsbygdstrafik</i>	12	13	8,3	15,5	16,9
<i>varav tätortstrafik</i>	21	16	15,0	23,5	22,4
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur ⁷	28	19	30	23	25
Andel samordnade sjukresor (%)	51,38	45,66	15,43	53	43,38
Andel samordnade färdtjänstresor (%)	55,14	49,86	33,60	54	52,36
<i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun</i>					
Kostnad per produktionskilometer (SÄKO) (kr)	28,38	26,45	22,88	24,8	27,18

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

⁷ Totala antal kollektivtrafiklinjer i Västernorrland län är 119 linjer.

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Tågtrafiken har en god utvecklingen men resandet med buss ligger under mål och förväntningar. Resandet i de starka stråken har dock en bättre utveckling än busstrafiken i övrigt. Riktvärdena för 2023 avser helår och är inte direkt jämförbara med utfall augusti.			

Indikatorer att följa upp målet	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Riktvärde 2023	Utfall 2022
Antal resor i de prioriterade stråken	4 794 075	4 182 397	2 969 704	7 810 000	7 211 258
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	947 587	738 240	653 003	1 530 000	1 427 633
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	2 870 807	2 565 114	1 988 893	4 710 000	4 324 990
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	666 592	609 916	393 126	1 080 000	1 018 594
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	309 089	269 127	76 674	490 000	440 041

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

	Årsprognos T2		
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 och den indikatorn uppfyller målvärdet.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Riktvärde 2023	Utfall 2022
Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	-	-	-	2	0
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	-	-	-	-	0
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>	9 tåg 7buss	-	-	25	22
<i>SJ Ostkustbanan</i>	2				
Andel produkter som är digitaliserade ⁸ (%)	50	50	20	70	36

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

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

Målet följs inte upp under tertial.

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

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Indikator om medarbetarindex saknar värde vid T2 då index hämtas från den medarbetareundersökning som genomförs hösten 2023. Glädjande nog har sjuktalet minskat jämfört med motsvarande period tidigare år. Till största delen består sjukfrånvaron av korttidsfrånvaro mindre än 30 dagar. I de längre sjukfall som finns arbetas med rehabiliteringsplaner för återgång i arbete. För att främja medarbetarnas goda hälsa uppmuntras till friskvårdsaktiviteter och fler medarbetare än föregående år har tagit möjligheten att använda sitt friskvårdsbidrag. Andelen registrerade friskvårdstimmar i Agda har däremot minskat.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Utfall augusti 2021	Riktvärde 2023	Utfall 2022
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	-	70	67
Sjuktalet (%)	4,1	5,0	4,1	3,5	4,6
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	150	189	164	475	298
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	40	32	45	70	46

Ekonomisk analys

Periodens resultat

Årets åtta första månader visar nettokostnader om 471,9 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år samma period är verksamhetens nettokostnader 35,8 mnkr högre.

Verksamhetens intäkter har ökat med 8,3 mnkr som ett utfall av ökat resande och höjning av biljettpriser som gjordes vid årsskiftet med 5%.

Verksamhetens kostnader har ökat med 44,1 mnkr jämfört med föregående år. Här står indexökningar 20,6 mnkr och den särskilda persontrafiken 7,1 mnkr för en stor del. Tågtrafiken har en kostnadsökning med 13,0 mnkr jämfört med föregående år. Norrtågs trafikavtal omvandlades från tjänstekoncession till produktionsavtal som började gälla 2022-06-01 och därmed ökade kostnadsmassan för Norrtåg.

Belopp i mnkr	Utfall T2 2023	Utfall T2 2022	Förändring 2023–2022	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	102,4	94,1	8,3	8,8
Verksamhetens kostnader	-573,5	-529,4	-44,1	8,3
Avskrivningar	-0,8	-0,9	0,1	-6,5
Verksamhetens nettokostnader	-471,9	-436,1	-35,8	8,2
Kommunala biljettsubventioner	61,2	56,2	5,0	8,9
Medlemsbidrag	409,2	379,9	29,3	7,7
Verksamhetens resultat	-1,5	0,0	-1,5	-100,0
Finansiella intäkter	1,5	0,0	1,5	100,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0

*Tabell 1 Verksamhetens resultat jmf med föregående år. I intäkter ingår Norrtåg

Budgetföljsamhet

Vid en jämförelse med budget är avvikelsen 16,6 mnkr högre nettokostnader vilket motsvarar 3,6%.

Verksamhetens intäkter har minskat med 6,3 mnkr i jämförelse med budget för motsvarande period. Den återhämtningsgrad på biljettintäkterna som applicerades i budget för 2023 utföll inte som förväntat. Återhämtningsgraden byggde på 2019 som senaste normalår innan pandemin och intäkterna beräknades som en återhämtningstrappa på 2019 års siffror. Biljettintäkterna inklusive skolkort minskade med 5,0 mnkr.

Verksamhetens kostnader har ökat med 10,2 mnkr jämfört med budget. Den särskilda persontrafiken står för 7,8 mnkr. Beståndsdelarna där redovisas i separat stycke längre ner.

De subventionerade intäkterna har minskat med nästan 18% jämfört med budget. Subventionernas återhämtningsgrad för seniorer har inte följt samma mönster som övriga subventionerade grupper och intäktsminskningen på subventionstotalen är 13,4 mnkr.

Belopp, mnkr	Utfall T2 2023	Budget T2 2023	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	102,4	109,3	-6,9	-6,3
Verksamhetens kostnader	-573,5	-563,3	-10,2	1,8
Avskrivningar och nedskrivningar	-0,8	-1,3	0,5	-36,5
Verksamhetens nettokostnad	-471,9	-455,3	-16,6	3,6
Kommunala biljettsubventioner	61,2	74,7	-13,4	-18,0
Medlemsbidrag	409,2	380,6	28,5	7,5
Verksamhetens resultat	-1,5	0	-1,5	-100
Finansiella intäkter	1,5	0	1,5	100
Finansiella kostnader	0,0	0	0,0	0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0	0	0
Extraordinära poster	0	0	0	0
Årets resultat	0	0	0	0

*Tabell 2 Verksamhetens kostnader jmf med budget. I trafik kostnader ingår Norrtåg

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.

Jämförelse med budget och föregående år

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 102,4 mnkr vilket är 6,9 mnkr lägre än budget, motsvarande 6,3 procent. Lägre biljettintäkter för tågtrafik, biljettintäkter och skolkort har medfört en negativ påverkan mot budgeten.

Jämfört med motsvarande period föregående år har dock intäkterna ökat med 8,3 mnkr. Det är främst biljettintäkterna som bidragit till ökningen där både resandet ökat och vissa justeringar i biljettpriser gjorts.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall T2 2023	Budget T2 2023	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)
Biljettintäkter busstrafik	57,8	62,3	-4,5	-7,2	52,8	5,0	9,5
Intäkter skolkort	10,0	10,8	-0,8	-6,3	9,5	0,5	5,5
Intäkter tågtrafik	3,8	6,0	-2,2	-35,9	2,8	1,1	38,4
Bidrag, Samverkande system	2,3	2,3	0,0	-0,1	2,4	0,0	-1,6
Tåghyra	21,4	21,2	0,2	1,0	20,7	0,7	3,4
Resplusintäkter	3,1	2,6	0,4	16,3	2,5	0,6	22,0
Kundservice och anropsstyrdd trafik	1,3	1,0	0,3	26,5	1,5	-0,2	-11,9
Reklam på buss	0,8	0,4	0,3	81,5	0,1	0,7	604,5
Bussgodstjänster	0,1	0,3	-0,2	-67,1	0,2	-0,1	-43,5
Färdtjänsthandläggning	0,7	0,8	-0,1	-8,1	0,7	0,0	2,9
Färdtjänstsamordning	0,0	0,4	-0,4	-100,0	0,0	0,0	0,0
Persontransporter	0,5	0,4	0,1	32,5	0,5	0,0	3,7
Avgift för kortämne	0,2	0,4	-0,2	-38,1	0,1	0,0	23,0
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,1	0,1	0,0	-20,0	0,1	0,0	-17,4
Övriga intäkter	0,4	0,4	0,0	-4,6	0,4	0,0	9,0
Summa	102,4	109,3	-6,9	-6,3	94,1	8,3	8,8

*Tabell 3 Verksamhetens intäkter jmf med budget och föregående år.

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 4,6 mnkr lägre intäkter. Den återhämtningsgrad som applicerades i budget uppnåddes inte även om resandet och intäkterna ökat med 5,0 mnkr jämfört med T2 2022. Pandemirestriktioner följde med de första månaderna in i 2022 vilket medförde mindre resande den perioden.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall T2 2023	Budget T2 2023	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)
Härnösand	0,8	0,6	0,1	21,4%	0,6	0,2	26,9%
Kramfors	1,1	1,0	0,1	10,5%	0,8	0,3	38,2%
Sollefteå	1,6	1,8	-0,1	-7,3%	1,3	0,3	24,9%
Sundsvall	33,4	34,1	-0,7	-2,2%	30,5	2,9	9,5%
Timrå	2,1	2,2	-0,1	-5,3%	2,7	-0,6	-23,5%
Ånge	0,2	0,2	0,0	-19,0%	0,2	0,0	-10,3%
Örnsköldsvik	7,1	9,7	-2,6	-26,3%	6,5	0,6	10,0%
Region Västernorrland	11,6	12,8	-1,2	-9,6%	10,3	1,3	12,2%
Summa intäkter	57,8	62,5	-4,6	-7,4%	52,8	5,0	9,5%

*Tabell 4 Biljettintäkter per medlem jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader för tertial 2 2023 uppgår till 573,5 mnkr jämfört med budget på 563,3 mnkr för motsvarande period, vilket innebär högre kostnader än budget motsvarande 10,2 mnkr.

Jämfört med utfall för T2 2022 så har kostnaderna ökat med 46,2 mnkr. Den främsta kostnadsdrivaren har varit indexökningar som har uppgått till 20,6 mnkr.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall T2 2023	Budget T2 2023	Budgetavvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-363,0	-352,9	-10,0	2,8%	-340,7	-22,3	6,5%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-83,8	-76,0	-7,8	10,3%	-76,8	-7,1	9,2%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-58,6	-64,9	6,2	-9,6%	-45,6	-13,0	28,5%
Fordonshyra	-21,2	-21,2	0,0	0,2%	-19,4	-1,8	9,5%
Administrativa kostnader	-37,0	-39,2	2,2	-5,5%	-35,7	-1,3	3,8%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-3,9	-3,5	-0,4	12,4%	-3,3	-0,6	17,5%
Stationsavgifter	-2,0	-1,4	-0,6	42,6	-1,5	-0,5	32,9%
Biljettsamverkan Xtrafik	-2,3	-2,7	0,3	-12,5%	-2,7	0,4	-13,6%
Kompletteringstrafik	-0,9	-0,9	-0,1	9,6%	-0,9	0,0	3,7%
Realtid, drift och underhåll	-0,6	-0,7	0,1	-7,9%	-0,7	0,06	-7,9%
Summa verksamhetens kostnader	-573,5	-563,3	-10,2	1,8%	527,3	-46,2	8,8%

*Tabell 5 Verksamhetens kostnader jmf med budget och föregående år.

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 363,0 mnkr till och med augusti och är högre än budget om 10,0 mnkr. De indexerade kostnaderna ingår under linjelagd trafik och avviker negativt med 7,4 mnkr och grundtrafikavtalen med 3,7 mnkr mot budget.

Avtalade trafik kostnader

I jämförelse med budget har kostnaderna ökat med –3,7 mnkr för de avtalade trafik kostnaderna. I utfallet ligger kostnader för två elbussar i Sundsvall och optioner på hållplatsutrop och fossilfridrift som inte var med i budget.

Index

Trafikavtalen, vilka utgör majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumtprisindex), ITPI 29–30 SPIN 2015 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja). Indexkorgarna har påverkats mycket av priset på HVO 100 som stigit kraftigt beroende av den stora prisökningen på råolja och vegetabiliska oljor, främst till följd av kriget i Ukraina. Även KPI och Stibor räntan har stigit mycket.

Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. För budget 2023 är indexuppräknings 35,0% för tätortstrafiken i Örnsköldsvik och Sundsvall där Nobina är trafikoperatör och 42,5% för landsbygdstrafiken och tätort Härnösand där Mittbuss är trafikoperatör. De indexerade kostnaderna är 7,4 mnkr högre i utfallet för de åtta första månaderna. Utfallet för T2

bygger på indexkorgar som uppdaterades i mars och juni och som nu i juni ligger på 42,72% Nobina och 43,86% Mittbuss.

För jämförelsen med föregående år är det samma orsaker på indexkostnadsökningarna men då var utvecklingen mer dramatisk och indexkorgarna låg mycket lägre i början av 2022.

Diagrammet visar indexutvecklingen för trafikoperatörernas indexkorgar och motsvarande vilka budgetvärden som använts.

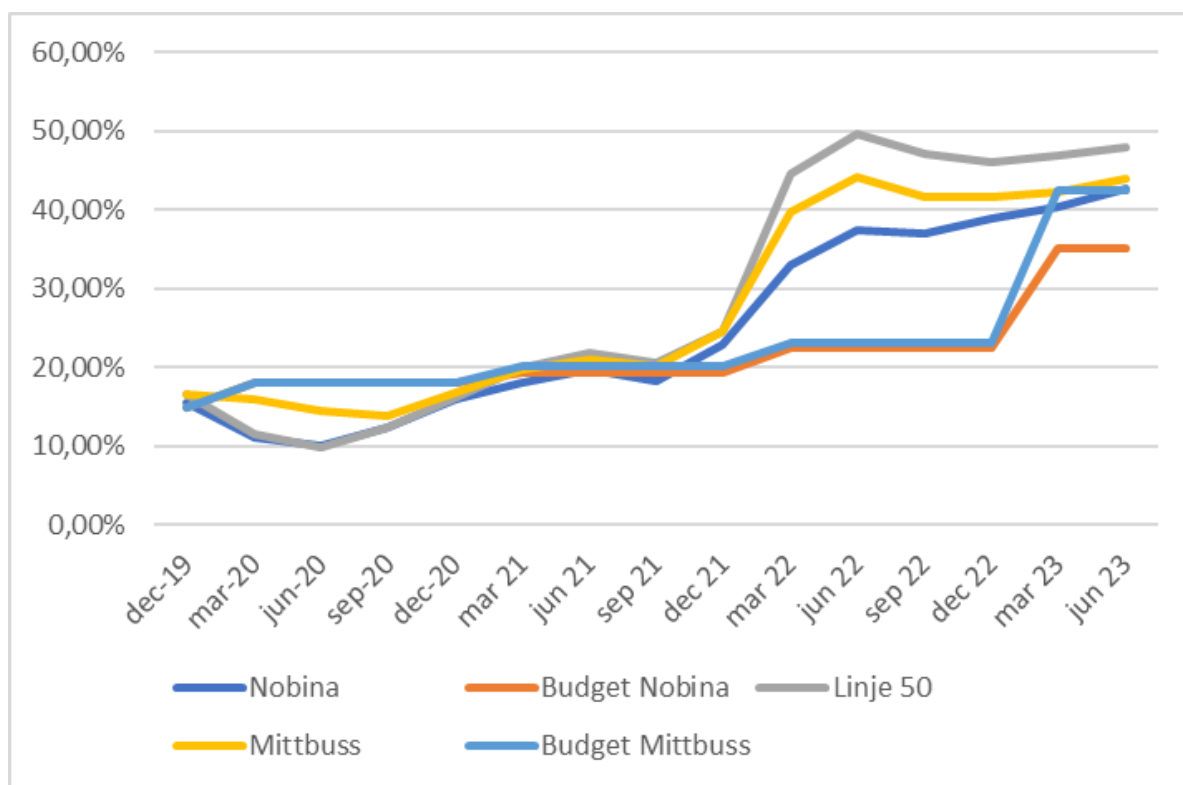


Diagram 1: Indexutveckling dec 2019 - jun 2023 utfall till och med juni SCB

Miljöincitament

Miljöincitamentet, som baseras på i hur stor andel av drivmedel som körs på förnyelsebara drivmedel, har minskat med 0,5 mnkr jämfört med budget.

Förstärkningstrafik

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.

Avtalade trafikknaster (mnkr)	Utfall T2 2023	Budget T2 2023	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)
Avtalade Trafikkostnad	-257,8	-254,1	-3,7	1,5%	-255,2	-2,6	1,0%
Indexerade trafikknaster	-104,1	-96,7	-7,4	7,7%	-83,5	-20,6	24,6%
Miljöincitament	-0,6	-1,2	0,5	-44,9%	-1,2	0,6	-46,6%
Förstärkningstrafik	-0,4	-1,0	0,6	-56,8%	-0,7	0,3	-41,2%
Summa	-363,0	-352,9	-10,0	2,8%	-340,7	-22,3	6,5%

*Tabell 6 Avtalade trafikknaster jmf med budget och föregående år.

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 83,8 mnkr per tertial 2 och budgeten motsvarande period uppgår till 76,0 vilket medför en avvikelse om 10 procent. Index justeras fyra gånger per år och justeringen i juni medförde en indexökning med i snitt 23 procent undantaget Ånge kommun där ökningen uppgick till 38 procent. Resandevolymerna totalt har ökat i antal vilket ger högre kostnader.

Budgetavvikelsen för Region Västernorrlands sjukresor uppgår till 3,4 mnkr vilket motsvarar 7 procent högre kostnader än budget. I jämförelse med samma period föregående år har kostnaden ökat med 2,2 mnkr och antalet sjukresor har ökat med 1 779 resor till 82 524. Andelen samordnade resor har ökat med 6 procent till drygt 51 procent vilket resulterar i kostnadsbesparingar.

Härnösands kommun redovisar en avvikelse om 25 procent vilket motsvarar 0,7 mnkr högre kostnader jämfört mot budget. I jämförelse med föregående år har kostnaden ökat med 0,8 mnkr och resandevolymer har ökat med 19 procent till 19 826 resor.

Kostnaden för Kramfors kommun är 1,3 mnkr högre jämfört mot budget och ger en avvikelse på 17 procent. I jämförelse med samma period föregående år visar kostnadsökningen 1,7 mnkr vilket motsvarar 23 procent. Antal resor har ökat med 18 procent till 23 642 och är en bidragande orsak till ökade kostnader.

För Ånge kommun redovisas per tertial 2 en kostnadsökning på 18 procent i jämförelse med föregående år. I förhållande till budgeterade kostnader om 3,3 mnkr uppgår budgetavvikelsen till 0,8 mnkr högre kostnader. Resandet har i jämförelse med föregående år ökat med 1 542 till 7 070 resor vilket motsvarar 28 procent vilket bidrar till kostnadsökningen.

Budgetavvikelsen för Timrå kommun visar 0,5 mnkr högre kostnader. Antalet resor per tertial 2 har i jämförelse med året innan ökat med 14 procent till 17 603. Kostnadsförändringen mellan åren uppvisar 18 procent ökade kostnader vilket motsvarar 0,5 mnkr.

I Sollefteå kommun visar avvikelsen mellan utfall och budget per tertial 2 på 13 procent högre kostnader. I jämförelse med föregående år är kostnaden 0,8 mnkr högre och resandevolymer har ökat med 1 677 till 18 494 resor.

Örnsköldsviks kommun redovisar en budgetavvikelse om 0,6 mnkr vilket motsvarar 7 procent. Kostnaden har i jämförelse med året innan ökat med 0,7 mnkr och resandet har ökat med 6 procent till 30 425 resor per tertial 2.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall Tertial 2 2023	Budget tertial 2 2023	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall Tertial 2 2022	Förändring 2023–2022	Förändring 2023–2022 (%)
Region Västernorrland	-50,0	-46,6	-3,4	7%	-47,8	-2,2	5%
Ånge kommun	-4,1	-3,3	-0,8	24%	-3,5	-0,6	18%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Timrå kommun	-3,2	-2,7	-0,5	17%	-2,7	-0,5	18%
Härnösands kommun	-3,7	-2,9	-0,7	25%	-2,9	-0,8	27%
Kramfors kommun	-8,8	-7,5	-1,3	17%	-7,1	-1,7	23%
Sollefteå kommun	-5,0	-4,4	-0,6	13%	-4,2	-0,8	18%
Örnsköldsviks kommun	-9,1	-8,5	-0,6	7%	-8,4	-0,7	8%
Summa	-83,8	-76,0	-7,8	10%	-76,6	-7,2	9,4%

*Tabell 7 Särskild persontrafik jmf med budget och föregående år.

Förvaltningens nettokostnader

De administrativa nettokostnaderna uppgår till 37,7 mnkr vilket är 1,2 mnkr lägre än budget. Utfallet under året har på kansliet i Kramfors påverkats av att marknad inte genomfört planerade kampanjer än, men som kommer att beställas senare under året. Biljettkontroll redovisar en avvikelse med en minskning på 0,3 mnkr på planerade aktiviteter som inte genomförts än.

Kundcenter i Ånge har en minskad kostnad gentemot budget på drift och underhåll IT-kostnader.

Jämfört med föregående år har personalkostnaderna ökat med totalt 0,8 mnkr och konsultkostnader med 1,4 mnkr. Högre konsultkostnader är relaterat till vakanta tjänster och flera pågående projekt och personalkostnaderna är främst beroende på lönerevision mellan åren.

Administrationskostnader (mnkr)	Utfall T2 2023	Budget T2 2023	Budget - avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)
Kansliet Kramfors							
Personal	-12,5	-12,9	0,4	-3%	-11,8	-0,7	6%
IT (drift och underhåll)	-4,2	-4,7	0,5	-10%	-5,2	1,0	-18%
Lokalkostnad	-0,4	-0,5	0,1	-26%	-0,3	-0,1	23%
Marknad	-0,4	-1,1	0,7	-62%	-1,2	0,8	-66%
Konsultkostnader	-2,0	-1,1	-1,0	94%	-0,6	-1,4	241%
Biljettkontroll	-0,2	-0,4	0,3	-64%	-0,1	-0,1	176%
Ekonomi	-0,4	-0,4	0,0	2%	-0,5	0,1	-10%
Biljettmaskiner	-4,0	-4,1	0,1	-2%	-4,1	0,1	-2%
Direktionen	-0,6	-0,7	0,1	-12%	-0,6	0,0	-2%
Övrigt	-1,3	-0,8	-0,6	78%	-2,0	0,7	-33%
S:a kostnader Kansliet Kramfors	-26,1	-26,6	0,5	-2,0%	-26,4	0,2	-0,9%
Kundcenter Ånge							
Personal	-8,1	-8,0	-0,2	2%	-8,1	0,0	0%
IT (drift och underhåll)	-1,2	-1,7	0,6	-32%	-1,4	0,2	-15%
Lokalkostnad	-0,3	-0,4	0,1	-22%	-0,3	0,0	13%
Marknad	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Konsultkostnader	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%

Övrigt					-0,1	0,1	-100%
S:a kostnader Kundcenter Ånge	-9,7	-10,2	0,5	-5,0%	-9,9	0,2	-2,5%
Central bedömning							
Personal	-1,1	-1,2	0,1	-5%	-1,0	-0,1	10%
Lokalkostnad	-0,2	-0,2	0,1	-36%	-0,2	0,0	-21%
Övrigt	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
S:a kostnader Central bedömning	-1,3	-1,4	0,1	-10,5%	-1,2	-0,1	4,7%
Summa Regionens admin kostnader	-37,0	-38,2	1,2	-3,1%	-37,5	0,4	-1,1%
Fördelade administrativa kostnader							
Realtid (drift och underhåll)	-0,6	-0,7	0,1	-8%	-1,0	0,3	-33%
S:a kostnader Fördelade Admin kostnader	-0,6	-0,7	0,1	-8,0%	-1,0	0,3	32,8%
Summa verksamhetens kostnader	-37,7	-38,9	1,2	-3,2%	-38,4	0,7	-1,9%

*Tabell 8 Verksamhetens administrationskostnader jmf med budget och föregående år.

Diagrammet nedan visar hur den procentuella fördelningen ser ut för de administrativa kostnaderna.

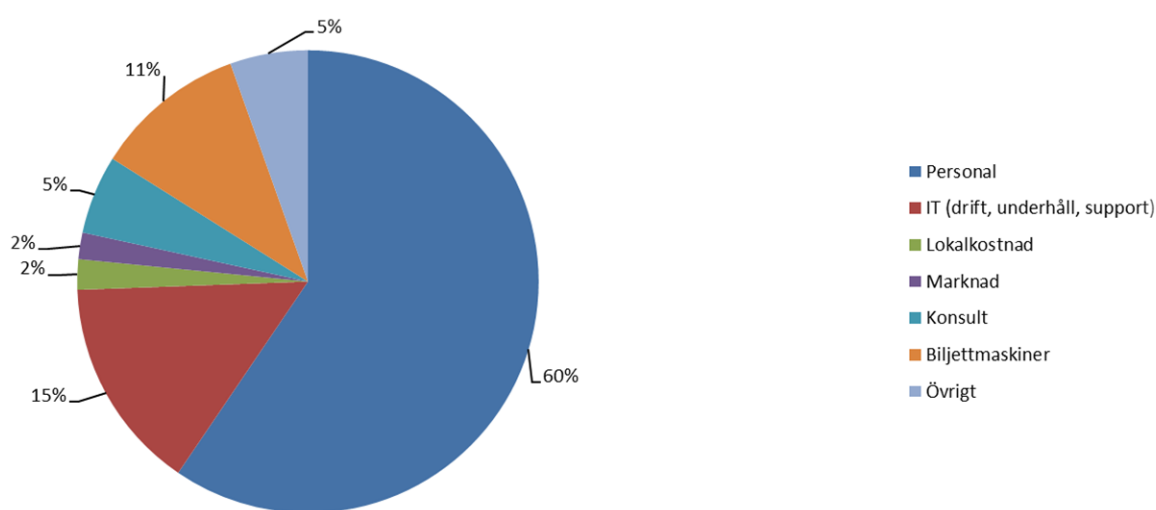


Diagram 2: Procentuell fördelning av administrationskostnader

Norrtåg

Nettokostnad för driften av Norrtåg förväntas bli 4,3 mnkr lägre än budget för helåret främst på grund av ökad omsättning och ett omförhandlat avtal om Lyckseletrafiken.

Tågtrafiken har en kostnadsökning med 13,1 mnkr jämfört med föregående år. Norrtågs trafikavtal omvandlades från tjänstekoncession till produktionsavtal som började gälla 2022-06-01 och därmed ökade kostnadsmassan för Norrtåg samtidigt som de tog affärsrisken och biljettintäkterna. Ökade banavgifter per km, indexhöjningar och ökade fordonshyror är andra orsaker.

Sammanställning nettokostnad (mnkr)	Utfall T2 2023	Budget T2 2023	Budget avvikel se	Avvikelse %	Utfall T2 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)
Norrtåg							
Intäkter	3,8	6,0	-2,2	-35,9%	2,8	1,1	38,4%
Fordonshyra	21,4	21,2	0,2	1,0%	20,7	0,7	3,4%
S:a intäkter Norrtåg	25,3	27,2	-1,9	-7,1%	23,5	1,8	7,5%
Kostnad Drift Norrtåg	-54,8	-58,9	4,1	-7,0%	-42,8	-11,9	27,8%
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-3,8	-6,0	2,2	-35,9%	-2,8	-1,1	38,4%
Kostnad fordonshyra	-21,2	-21,2	0,0	0,2%	-19,4	-1,8	9,5%
S:a kostnader Norrtåg	-79,8	-86,1	6,2	-7,2%	-65,0	-14,8	22,8%
S:a nettokostnader Norrtåg	-54,6	-58,9	4,3	-7,2%	-41,5	-13,1	31,5%

*Tabell 9 Sammanställning nettokostnad Norrtåg jmf med budget och föregående år.

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 471,9 mnkr och är 16,6 mnkr över de budgeterade nettokostnaderna.

I jämförelse med föregående år är kostnadsökningen 35,7 mnkr.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Utfall T2 2023	Budget T2 2023	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)
Region Västernorrland	-193,6	-192,0	-1,6	0,9%	-176,2	-17,4	9,9%
Ånge kommun	-10,3	-9,5	-0,8	8,0%	-9,3	-1,0	10,3%
Sundsvalls kommun	-114,2	-105,6	-8,6	8,2%	-106,3	-7,9	7,5%
Timrå kommun	-16,3	-16,0	-0,4	2,4%	-15,1	-1,2	8,2%
Härnösands kommun	-26,7	-29,1	2,5	-8,4%	-25,7	-1,0	3,7%
Kramfors kommun	-23,1	-22,0	-1,0	4,6%	-21,1	-2,0	9,3%
Sollefteå kommun	-18,1	-16,3	-1,8	10,9%	-16,4	-1,7	10,3%
Örnsköldsviks kommun	-69,7	-64,7	-4,9	7,6%	-66,1	-3,6	5,4%
Summa	-471,9	-455,3	-16,6	3,6%	-436,2	-35,7	8,2%

*Tabell 10 Medlemmarnas nettokostnad jmf med budget och föregående år.

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 409,2 mnkr och är 28,5 mnkr över de budgeterade medlemsbidragen.

I jämförelse med föregående år är ökningen 29,3 mnkr.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall T2 2023	Budget T2 2023	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2022	Förändring 2023- 2022	Förändring (%)
Region Västernorrland	191,3	189,4	2,0	1,0%	174,2	17,1	9,8%
Ånge kommun	10,3	9,5	0,8	8,0%	9,3	1,0	10,3%
Sundsvalls kommun	93,5	74,8	18,8	25,1%	86,0	7,5	8,8%
Timrå kommun	16,2	16,0	0,3	1,7%	15,1	1,1	7,5%
Härnösands kommun	5,8	8,9	-3,1	-35,0%	8,9	-3,1	-34,6%
Kramfors kommun	23,1	22,0	1,0	4,6%	21,1	2,0	9,3%
Sollefteå kommun	18,0	16,3	1,7	10,3%	16,4	1,6	9,7%
Örnsköldsviks kommun	51,0	43,7	7,2	16,6%	48,9	2,1	4,2%
Summa	409,2	380,6	28,5	7,5%	379,9	29,3	7,7%

*Tabell 11 Medlemsbidrag per medlem jmf med budget och föregående år.

Prognos helår 2023

Prognosen för helåret drivs främst av kostnaderna avseende index och den särskilda persontrafiken. Återhämtningsgraden på biljettintäkterna som applicerades i budgeten förväntas inte uppfyllas utan kvarstå på den nivå som är på årets första åtta månader. Ingen höjning av biljettpriset sker under resterande delen av året heller utan nästa justering av biljettpriset är från och med januari 2024. De subventionerade biljetterna visar kraftig avvikelse mot budgeten prismässigt och justeras därför ned ytterligare inför resterande del av året. Det är främst seniorbiljetterna som avviker kraftigt från budgeten. Det är främst seniorer Sundsvall som missbedömdes i budgeten där det budgeterades efter återhämtningsgrad på 95 % på 2019 års nivå vilket gjorde att intäkterna överskattades. I prognosen är subventionerna uppräknade till årsprognos efter utfallet för T2 vilket ger lägre intäkter med 13,8 mnkr på den specifika produkten medan totalen för subventioner utgör en minskning med nästan 14,2 mnkr mot budget.

Helårsprognos visar att verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 714,9 mnkr jämfört med budgeterade 681,5 mnkr. Avvikelsen uppgår till 33,5 mnkr.

Belopp i mnkr	Årsbudget 2023	Årsprognos 2023	Budget avvikelse	Budget avvikelse (%)	Utfall 2022
Verksamhetens intäkter	165,4	159,1	-6,3	-3,8%	157,8
Verksamhetens kostnader	-844,9	-872,4	-27,5	3,3%	-814,2
Avskrivningar	-1,9	-1,6	0,3	-15,6%	-1,4
Verksamhetens nettokostnader	-681,5	-714,9	-33,5	4,9%	-657,7
Kommunala biljettsubventioner	112,0	97,8	-14,2	-12,7%	87,8
Medlemsbidrag	569,5	615,0	45,5	8,0%	569,9
Verksamhetens resultat	0,0	-2,2	-2,2	0,0%	0,0
Finansiella intäkter	0,0	2,2	2,2	0,0%	0,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0%	0,0

*Tabell 12 Prognos verksamhetens resultat jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter är prognostiserade med 159,1 mnkr vilket är en minskning mot budgetens 165,4 mnkr. Minskningen baseras på att det utfall som varit under året förväntas vara likvärdigt året ut. Intäkter Tågtrafik är en post som redovisas med samma värde på kostnadssidan. Det är Norrtågs biljettintäkter som går via våra system men som faktureras av Norrtåg. Denna post ger alltså netto ingen resultateffekt vare sig negativt eller positivt.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Årsbudget 2023	Årsprognos T2 2023	Budget- avvikelse	Budget avvikelse (%)	Utfall 2022
Biljettintäkter busstrafik	93,6	89,7	-3,9	-4,2	84,1
Intäkter skolkort	17,6	16,4	-1,3	-7,2	17,3
Intäkter tågtrafik	9,0	5,8	-3,2	-35,9	5,4
Bidrag, Samverkande system	3,5	3,5	0,0	0,0	3,5
Tåghyra	31,8	33,3	1,5	4,8	31,1
Resplusintäkter	4,0	4,6	0,7	16,5	4,2
Kundservice och anropsstyrdtrafik	1,6	2,0	0,4	28,5	2,2
Reklam på buss	0,6	1,1	0,5	75,2	0,1
Bussgodsintäkter	0,5	0,2	-0,3	-67,1	0,3
Färdtjänsthandläggning	1,1	1,0	-0,1	-12,0	1,1
Färdtjänstsamordning	0,6	0,0	-0,6	-100,0	0,0
Persontransporter	0,6	0,7	0,2	27,3	0,7
Avgift för kortämne	0,3	0,2	-0,1	-41,2	0,2
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1
Statsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0
Övriga intäkter	0,6	0,6	0,0	0,0	0,6
Summa	165,4	159,1	-6,3	-3,8	157,8

*Tabell 13 Prognos verksamhetens intäkter jmf med budget och föregående år.

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

Målet totalt för 2023 har varit en återhämtningsgrad av biljettintäkterna som har baserats på 2019 års biljettintäkter som har använts som det senaste normalåret innan pandemin. Denna har inte uppfyllts och prognosen baseras på utfall under året istället.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Årsbudget 2023	Prognos T2 2023	Budget avvikelse	Budget avvikelse (%)	Utfall 2022
Härnösand	0,9	1,2	0,3	29,5%	1,0
Kramfors	1,5	1,7	0,2	10,5%	1,4
Sollefteå	2,6	2,8	0,2	5,9%	2,5
Sundsvall	51,2	50,8	-0,5	-0,9%	45,9
Timrå	3,3	3,3	0,0	1,0%	5,0
Ånge	0,3	0,3	0,0	-13,6%	0,3
Örnsköldsvik	14,6	12,3	-2,3	-15,8%	11,0
Region Västernorrland	19,1	17,4	-1,7	-9,0%	17,1
Summa intäkter	93,6	89,7	-3,9	-4,2%	84,1

*Tabell 14 Prognos biljettintäkter per medlem jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader har i prognosen beräknats till 872,4 mnkr jämfört med budget på 844,9 mnkr. En ökning med 27,5 mnkr.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Årsbudget 2023	Årsprognos T2 2023	Budget avvikelse	Budget avvikelse (%)	Utfall 2022
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-529,8	-550,4	-20,6	3,9%	-527,3
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-114,0	-128,2	-14,2	12,5%	-121,0
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-97,3	-88,3	8,9	-9,2%	-65,2
Fordonshyra	-31,8	-33,3	-1,5	4,8%	-29,3
Administrativa kostnader	-58,4	-58,4	0,0	-0,1%	-57,4
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-5,2	-4,9	0,3	-6,5%	-5,2
Stationsavgifter	-2,1	-3,0	-0,9	42,6%	-2,7
Biljettsamverkan Xtrafik	-4,0	-4,0	0,0	0,0%	-4,0
Kompletteringstrafik	-1,3	-1,4	-0,1	9,7%	-1,5
Realtid, drift och underhåll	-1,0	-1,0	0,1	-7,9%	-0,7
Summa verksamhetens kostnader	-844,9	-872,4	-27,5	3,3%	-814,2

*Tabell 15 Prognos verksamhetens kostnader jmf med budget och föregående år.

Linjelagd busstrafik

De totala trafik kostnaderna för linjelagd busstrafik prognostiseras till 550,4 mnkr. Budget för året uppgår till 529,8 mnkr vilket medför en avvikelse om 20,6 mnkr i högre kostnad. Senast kända index som är juni 2023 har använts i prognosen på de resterande fyra månader som är kvar på året. Förstärkningstrafiken är baserat på utfall och avtalade trafik kostnader har en samlad differens på 6,2 mnkr i högre kostnader mot budget. Här har det bland annat jämfört med budget tillkommit optionsavtal på hållplatsutrop och fossilfri drift, elbussar Sundsvall, övriga trafikförändringar och Paxa bussar i Sundsvall och Sollefteå tätort som i prognosen har beräknats komma i gång i tre månader i

Sundsvall (1,0 mnkr) och två månader i Sollefteå (0,5 mnkr) under 2023. För Paxa bussarna har bara kostnaderna tagits med i prognosen och inga intäkter är beräknade för motsvarande period på grund av för stor osäkerhet om eventuell storlek på dessa intäkter.

Avtalade trafikkostnader (mnkr)	Årsbudget 2023	Årsprognos T2 2023	Avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2022
Avtalade Trafikkostnad	-381,5	-387,8	-6,2	1,6%	-385,0
Indexerade trafikkostnader	-145,0	-161,2	-16,2	11,2%	-139,3
Miljöincitament	-1,8	-1,1	0,6	-35,4%	-1,3
Förstärkningstrafik	-1,5	-0,3	1,2	-77,5%	-1,8
Summa	-529,8	-550,4	-20,6	3,9%	-527,3

*Tabell 16 Prognos avtalade trafikkostnader jmf med budget och föregående år.

Särskild persontrafik

Den särskilda persontrafiken är prognosisterad med 14,2 mnkr mer än budget. Prognosen följer det utfall som varit under året med hänsyn tagen till eventuella fluktuationer på resandemönstret sett över året och med de indexförändringar som varit.

Särskild persontrafik, mnkr	Budget 2023	Årsprognos T2 2023	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2022
Region Västernorrland	-69,9	-75,2	-5,3	7,6%	-73,1
Ånge kommun	-5,0	-6,5	-1,5	29,2%	-5,8
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Timrå kommun	-4,1	-5,0	-0,9	20,7%	-4,4
Härnösands kommun	-4,4	-5,6	-1,2	26,5%	-4,8
Kramfors kommun	-11,2	-14,0	-2,8	25,3%	-12,3
Sollefteå kommun	-6,6	-8,0	-1,4	21,2%	-7,1
Örnsköldsviks kommun	-12,8	-14,0	-1,2	9,6%	-13,3
Summa	-114,0	-128,2	-14,2	10,1%	-121,0

*Tabell 17 Prognos särskild persontrafik jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Verksamhetens nettokostnad är i prognosen beräknad till 713,2 mnkr. Det är en ökning med 32,4 mnkr jämfört med budget.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Årsbudget 2023	Prognos 2023	Avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2022
Region Västernorrland	-287,8	-293,2	-5,4	1,9%	-260,3
Ånge kommun	-14,1	-15,7	-1,7	12,0%	-14,4
Sundsvalls kommun	-158,3	-170,4	-12,2	7,7%	-159,2
Timrå kommun	-23,8	-23,8	-0,1	0,4%	-22,3
Härnösands kommun	-43,5	-45,1	-1,7	3,9%	-43,0
Kramfors kommun	-32,9	-36,0	-3,1	9,5%	-34,0
Sollefteå kommun	-24,3	-26,9	-2,6	10,9%	-25,2
Örnsköldsviks kommun	-96,5	-102,0	-5,5	5,7%	-99,5
Summa	-680,9	-713,2	-32,4	4,8%	-657,8

*Tabell 18 Prognos medlemmarnas nettokostnad jmf med budget och föregående år.

Medlemsbidrag fördelad per medlem

I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter.

Medlemsbidrag (mnkr)	Årsbudget 2023	Årsprognos T2 2023	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2022
Region Västernorrland	283,9	290,2	6,3	2,2%	257,3
Ånge kommun	14,1	15,7	1,6	11,7%	14,3
Sundsvalls kommun	112,2	138,6	26,4	23,5%	128,6
Timrå kommun	23,8	23,8	0,1	0,3%	22,3
Härnösands kommun	13,3	11,8	-1,5	-11,2%	16,0
Kramfors kommun	32,9	36,0	3,1	9,3%	34,0
Sollefteå kommun	24,3	26,9	2,6	10,5%	25,3
Örnsköldsviks kommun	65,4	72,4	7,0	10,6%	72,2
Summa	569,8	615,5	45,6	8,0%	569,9

*Tabell 19 Prognos medlemsbidrag per medlem jmf med budget och föregående år.

Investeringsredovisning

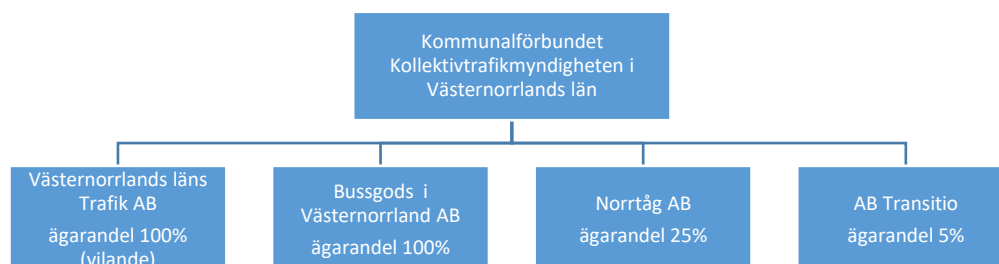
Kommunalförbundets investeringsutrymme uppgår till 5,4 mnkr enligt budget. Det avser uppgradering av biljetmaskiner från 3G till 4G, projektet för gemensamt betalsystem i Norrland kallat BOB, utbyte stationära datorer till bärbara, trafikledning realtid och handläggningssystem SÄKO. Förseningar i projektet gemensamt betalsystem har gjort att inga kostnader ännu överförts från pågående till definitiv tillgång. Därmed har inga avskrivningar ännu gjorts på dessa. I övrigt har datorer bytts ut enligt plan och tre av totalt fyra återstående gamla bussar har sålts.

Investeringar (mnkr)	Utfall T2 2023	Budget T2 2023	Avvikelse	Årsprognos	Utfall 2022
Biljettmaskiner	0,0	0,3	0,3	0,0	0,0
Inventarier/Datorer	0,2	0,0	-0,2	0,2	0,1
Trafikledning realtid	0,0	0,8	0,8	1,2	0,1
Optiska läsare	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fordon	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Reseplanerare	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0
Handläggningssystem SÄKO	0,0	0,8	0,8	1,2	0,0
BOB - biljettsystem	2,2	1,5	-0,8	1,2	0,7
Totalt	2,4	3,4	1,0	4,0	0,9

*Tabell 19 Prognos investeringar jmf med budget och föregående år.

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.

Pandemin medförde att omsättningen stadigt sjönk. Under februari 2022 utsattes ett system för en hackerattack vilket ledde till ett tapp av frakter som påverkade omsättningen under den tiden. I maj 2022 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 och 2023 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.

I april i år lämnades ett aktieägartillskott om 1,0 mnkr till Bussgods. Skälen för begäran om ett kapitaltillskott var i huvudsak minskade intäkter, ökade drivmedelskostnader samt ett ojämnt kassaflöde med tidvis kraftig likviditetsbrist. Bedömningen av hur tillskottet ska redovisas, ökat värde på aktier i bolaget eller som kostnader som påverkar myndighetens resultat för innevarande år kommer att göras i årsskiftet.

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.

2022 omförhandlades Trafikavtalet från Tjänstekoncession till Produktionsavtal, en följd av Pandemin och operatörens minskade biljettintäkter. Produktionsavtalet började gälla from 20220601.

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

Specifikation avräkningsfordran	Ing balans	Trafik-kostnad ack T2	Under året betalt driftsanslag	Återbet av skuld	Utg balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-35 855	54 762	-82 557	35 855	-27 795
Region Jämtland/Härjedalen	-15 788	27 315	-40 472	15 788	-13 156
Länstrafiken i Västerbotten AB	-29 440	46 434	-68 751	29 440	-22 317
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-15 848	33 754	-49 942	15 848	-16 188
	-96 931	162 265	-241 721	96 931	-79 456
Summa skuld aktieägare					-79 456

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.

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet				Sammanställd redovisning	
		2023-08-31	2022-08-31	Prognos 2023	Budget 2023	2023-08-31	2022-08-31
Verksamhetens intäkter inkl jämförelsestörande poster	2	102,4	94,1	159,1	165,4	181,4	164,9
Verksamhetens kostnader	3	-573,5	-529,3	-872,9	-844,9	-676,7	-607,7
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-0,8	-0,9	-1,6	-1,9	-14,8	-12,0
Verksamhetens nettokostnader		-471,9	-436,1	-715,4	-681,5	-495,3	-454,8
Kommunala biljettsubventioner	5	61,2	56,2	97,8	112,0	61,2	56,2
Medlemsbidrag	6	409,2	379,9	615,5	569,5	436,1	400,5
Verksamhetens resultat		-1,5	0,0	-2,2	0,0	0,0	1,9
Finansiella intäkter		1,5	0,0	2,2	0,0	1,7	0,2
Finansiella kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	-4,6	-3,0
Resultat efter finansiella poster		0,0	0,0	0,0	0,0	-0,9	-0,9
Extraordinära poster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Årets resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	-0,9	-0,8

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2023-08-31	2022-12-31	2023-08-31	2022-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Förvärvade system	7	2,7	2,0	2,7	2,0
Materiella anläggningstillgångar					
Maskiner och inventarier	7	1,5	2,0	407,1	390,1
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	8	18,1	17,1	0,0	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	0,0	3,2
Långfristiga fordringar		0,0	0,0	3,4	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		18,1	17,1	3,4	3,2
Summa anläggningstillgångar		22,3	21,1	413,2	395,3
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar		0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	9	221,6	148,0	236,4	179,3
Kassa och bank	12	5,9	44,9	42,6	100,6
Summa omsättningstillgångar		227,6	192,9	279,1	279,9

SUMMA TILLGÅNGAR	249,9	213,9	692,2	675,2
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER				
Eget kapital				
Eget kapital	0,0	0,0	0,0	0,0
Reservfond	0,0	0,0	0,0	0,8
Balanserat resultat	1,3	1,3	2,1	2,2
Årets resultat	0,0	0,0	-0,9	-0,9
Summa eget kapital	1,3	1,3	1,2	2,1
Avsättningar				
Avsättningar för pensioner	0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar	0,0	0,0	19,6	18,5
Summa avsättningar	0,0	0,0	19,6	18,5
Skulder				
Långfristiga skulder	0,0	0,0	361,8	359,5
Kortfristiga skulder 10	248,5	212,6	309,7	295,1
Summa skulder	248,5	212,6	671,5	654,6
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	249,9	213,9	692,2	675,2

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet	
		2023-08-31	2022-12-31
Den löpande verksamheten		0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster			
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet 11		1,1	1,4
Betald inkomstskatt		0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		1,1	1,4
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning (-) minskning (+) av kortfristiga fordringar		-73,6	-34,8
Ökning (+) minskning (-) av kortfristiga skulder		35,9	-36,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten		-36,6	-69,4
Investeringsverksamheten			
Lämnat kapitaltillskott		-1,0	0,0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1,0	-2,8

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	-2,0	-2,8
Finansieringsverksamheten		
Upptagna lån	0,0	0,0
Amortering	0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	0,0	0,0
Årets kassaflöde	-38,6	-72,1
Likvida medel periodens början	44,9	117,0
Likvida medel vid periodens slut	5,9	44,9

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

Sammanställda räkenskaper

Syftet med de sammanställda räkenskaperna är att ge en sammanfattande bild av koncernens ekonomiska ställning. Klyningsmetoden (proportionell konsolidering) används vid framtagandet av de sammanställda räkenskaperna. Förutom kommunalförbundet ingår de helägda bolagen Bussgods i Västernorrland AB och Västernorrlands läns Trafik AB. Dessutom ingår det till 25 procent ägda bolaget Norrtåg AB 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	
	2023-08-31	2022-08-31	Prognos 2023	Budget 2023	2023-08-31	2022-08-31
Not 2 Verksamhetens intäkter, inkl jämförelsestörande post	102,4	94,1	143,8	150,5	181,4	164,9
Biljettintäkter	57,8	52,9	79,3	79,6	84,5	63,3
Skolkortsintäkter	10,0	9,5	11,0	15,1	10,0	9,5
Resplusintäkter	3,1	2,5	3,8	2,9	3,1	2,5
Fraktintäkter	0,1	0,2	0,3	0,5	11,5	11,4
Bidrag Trafikverket (system)	2,3	2,4	3,5	2,7	12,4	71,3
Bidrag Trafikverket (biljett)	0,0	0,0	5,0	5,0	0,0	0,0
Tåghyror	21,4	20,7	31,1	32,7	52,2	0,0
Ersättning resande med RKTm färdbevis	3,8	2,8	4,2	7,0	3,8	2,8
Driftsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga intäkter	3,9	3,1	5,6	5,0	3,9	4,1
Not 3 Verksamhetens kostnader	-573,5	-529,4	-805,0	-754,3	-662,0	-622,1
Trafikkostnader	-505,4	-463,2	-657,6	-646,0	-584,5	-580,9
Tåghyra	-21,2	-19,4	-31,1	-32,7	-21,2	-20,7
Personalkostnader inkl direktionen	-21,7	-20,9	-31,9	-35,3	-28,6	-28,5
Transportkostnad	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,5	-3,7
IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-5,4	-6,6	-14,8	-14,0	-5,4	-9,9
Lokalkostnader	-0,5	-0,8	-1,2	-1,2	-0,5	-0,8
Konsultkostnader	-2,1	-0,6	-0,9	-2,1	-2,1	-0,6
Övriga kostnader	-17,2	-17,8	-67,5	-23,0	-17,2	-23,0
Not 4 Avskrivningar och nedskrivningar	-0,9	-0,9	-0,7	-0,6	-14,8	-12,0
Avskrivning immateriella tillgångar	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3
Avskrivning maskiner och inventarier	-0,6	-0,6	-0,3	-0,3	-14,5	-11,7
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Not 5 Kommunal biljettsubvention	61,2	56,2	87,6	150,8	59,2	56,2
Sundsvalls kommun	20,7	21,1	32,9	56,6	19,9	21,1

Örnsköldsviks kommun	18,5	17,2	26,8	46,2	18,5	17,2
Härnösands kommun	22,0	17,9	27,9	48,0	20,8	17,9

Not 6	Medlemsbidrag och driftsbidrag	409,2	379,9	574,1	453,6	436,1	400,5
	Region Västernorrland	191,3	174,2	264,9	245,0	191,3	174,2
	Sundsvalls kommun	93,5	86,0	125,6	73,9	93,5	86,0
	Örnsköldsviks kommun	51,0	48,9	74,6	46,0	51,0	48,9
	Härnösands kommun	5,8	8,9	13,8	6,8	5,8	8,9
	Kramfors kommun	23,1	21,1	32,5	31,5	23,1	21,1
	Sollefteå kommun	18,0	16,4	25,9	15,1	18,0	16,4
	Timrå kommun	16,2	15,1	22,8	23,5	16,2	15,1
	Ånge kommun	10,3	9,3	14,0	11,8	10,3	9,3
	Norrtåg AB					26,9	20,6

Noter till balansräkningen

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet	
		2023-08-31	2022-12-31
Not 7	Materiella och immateriella anläggningstillgångar		
	Ingående anskaffningsvärden	42,6	39,8
	Årets anskaffningar	1,0	2,8
	Tillkommande dotterbolag	0,0	0,0
	Försäljningar och utrangeringar	-4,5	0,0
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	39,2	42,6
	Ingående avskrivningar	-38,6	-37,2
	Försäljningar och utrangeringar	4,5	0,0
	Avskrivningar	-0,8	-1,4
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-34,9	-38,6
		4,2	4,0

				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2023-08-31	2022-12-31	2023-08-31	2022-12-31
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	244	0,7	0,7	0,0	0,0
	Aktieägartillskott Bussgods			1,0			
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0	0,0	0,0
				18,2	17,2	0,0	0,0
Not 9	Kortfristiga fordringar			221,7	148,0	236,5	179,3
	Kundfordringar			162,5	57,5	163,4	77,3
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			17,6	27,5	32,5	41,6
	Övriga kortfristiga fordringar			41,6	63,0	40,6	60,4
Not 10	Kortfristiga skulder			248,5	212,6	309,7	295,1
	Leverantörsskulder			31,6	42,4	45,0	59,1
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			29,9	19,9	60,0	52,3
	Övriga kortfristiga skulder			187,0	150,3	204,7	183,7

Noter till kassaflödesanalys

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet	
		2023-08-31	2022-12-31
Not 11	Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	1,1	1,4
	Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	0,3	0,0
	Avskrivningar	0,8	1,4
	Nedskrivningar	0,0	0,0
	Ökning av avsättningar	0,0	0,0
	Förändring avsättningar	0,0	0,0
Not 12	Likvida medel	5,9	44,9
	Kortfristig placering	0,0	0,0
	Kassa och bank	5,9	44,9
	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).