



Årsredovisning 2023

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten
i Västernorrlands län**

1 januari – 31 december 2023

Fastställd av förbundsdirectionen 2024-03-22

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.....	21
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	24
3.5.1 Årets resultat	24
3.5.2 Investeringsredovisning	25
3.5.3 Sammanställd redovisning	37
3.6 Ekonomiska rapporter.....	39
3.7 Noter	41
4. Ekonomisk ordlista.....	47

1. Ordförande har ordet

Tiden går fort när man har roligt heter det i folkmun. Nu när vi lägger 2023 till handlingarna konstaterar jag att det är ett år som gått väldigt fort och det har varit roligt på många sätt ur ett kollektivtrafikperspektiv. Vi har arbetat nära varandra i länet för att utforma framtidens kollektivtrafik och för att sätta upp visionerna för nästa trafikavtal.

Under 2024 kommer det att landa hur vi upphandlar trafiken som startar 2027, det är långa ledtider och det gör det svårt att ibland föreställa sig framtiden så långt före. Vi har orkat vara visionära i våra samtal och vi har två kommuner som valt att gå före och skaffa oss all kunskap om hur områdesbaserad trafik kan fungera med Paxa – ett flexibelt resande med buss som utgår från när resenärerna önskar resa inom ett område – inte en planerad linje. Sundsvall har kört Paxa under hösten och Sollefteås satsning startar januari 2024. Det känns bra att vi har några som går före och att vi alla kan ta del av resultatet och ha det med i framtidens planering.

I min text för ordförande har ordet vid 2022 års bokslut skrev jag om kollektivtrafikens viktiga roll som en motor för regional utveckling och vårt bidrag till måluppfyllelsen i vår Regionala Utvecklingsstrategi Ett Västernorrland - med handlingskraft, livskraft och naturkraft så kan jag konstatera att kollektivtrafiken är viktig! Vi har under året som gått sett ett flertal exempel (inte nödvändigtvis i Västernorrland) på hur viktigt det är att infrastrukturen fungerar så att kollektivtrafiken kan göra sitt. Ingen råder över väder och vind, men det blir tydligt att buss och tåg är viktiga för att hålla samhället i gång.

Jag hade förhoppningar att vi skulle ha beslutat om ett nytt trafikförsörjningsprogram under 2023, det uppnåddes inte men beslut kommer under 2024. Att beslut inte är fattat innebär inte att arbetet strandat eller att inget görs – snarare tvärtom! Vi har arbetat med framtidens kollektivtrafik genom att låta programmet följa vårt arbete med trafikupphandling inför 2027 – då vi verkligen ska få framtidens kollektivtrafik på plats.

En enig förbundsdirection beslutade i september att föreslå medlemmarna en ny förbundsordning och alla medlemmar utom en har hunnit ta de erforderliga besluten i fullmäktige under december 2023.

Vi ska fortsätta utveckla våra arbetssätt, komma varandra ännu närmare i länet och gemensamt styra kollektivtrafiken.

Sara Nylund

Ordförande, Förbundsdirectionen 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

- I januari genomfördes det ett internat med den nyvalda förbundsdirektionen. Information och diskussion gällande verksamhet med fokus på ny förbundsordning, nytt trafikförsörjningsprogram och kommande upphandling.
- 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. Två omgångar med trafikdialoger har genomförts i februari respektive september 2023. Inspel till trafikförändringar samt inspel till kommande bussupphandling.
- Personalsituationen har under inledningen av året varit ansträngd vid flera delar av verksamheten med anledning av hög arbetsbelastning och vakanser. Rekryteringar har genomförts.
- Upphandling av nytt ramavtal för inköp av nya digitala hållplatsskyltar är genomförd och vinnande anbudsgivare blev Swarco och införandeprojektet är uppstartat.
- Upphandling av realtid, trafikledningssystem samt presentationsstyrning är genomförd och vinnande anbudsgivare blev Consat och införandeprojektet är uppstartat. Upphandlingen innehåller även en option med möjlighet till inköp av ombordutrustning till bussarna.
- Fortsatt arbete med framtagande av regional hållplatshandbok. Förslaget är avstämt med medlemmarna och kommer att hanteras inom ramen för slutligt antagande av trafikförsörjningsprogram under 2024.
- Revidering av förarhandbok har pågått under året.
- Upphandlingen av nytt planerings- och samordningssystem för anropsstyrd trafik har under perioden pågått och tilldelningsbeslut fattades under september. Upphandlingen är genomförd i samarbete med Länstrafiken i Västerbotten och Länstrafiken i Norrbotten och vinnande anbudsgivare blev Snapcode AB. Till följd av upphandlingen har en domstolstvist med fem av länets taxiföretag uppstått beträffande införande av det nya planerings- och bokningssystemet och tillämpningen av avtalen för den anropsstyrda trafiken.
- Upphandling för busstrafik Östersund-Örnsköldsvik, linje 40, i samverkan med Region Jämtland/Härjedalen är genomförd. Centrala Buss fick fortsatt avtal. Trafikstart december 2024.
- 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. Upphandlingen har försenats på grund av den uppkomna avtalstvisten rörande införandet av det nya planerings- och bokningssystemet. Tidplanen är att publicera upphandlingsunderlagen i mars-april.
- Två nya hållplatslägen på hållplats Stenstan är byggda och trafikeras.
- Arbete med anpassningar och justeringar i linjesträckningar och resenärsinformation p g a 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. Din Tur har bistått Sundsvalls kommun med att beställa och ta fram en framkomlighetsanalys för Sundsvalls stadstrafik. Mycket arbete har lagts på att hantera de olika väg- och byggprojekt som påverkat trafiken i och runt Sundsvall.
- 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.

- Myndigheten har medverkat i process att ta fram förslag till tågstrategi. Remissyttrande på förslag till tågstrategi framtaget i dialog med medlemmar och slutligen beslutat av direktionen.
- Trafikbeställningar är gjorda för kommande år med Norrtåg. Trafikbeställning för 2024 samt trafikbeställning för ny avtalsperiod (T26) beslutade av direktionen under året.
- Uppföljningar av buss- och taxiavtal är genomförda för T3 2022 samt T1 och T2 2023.
- 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.
- Arbetsmiljöpolicy och riktlinje för kränkande särbehandling är beslutade under året.
- En arbetsmiljöutredning har beställts av förbundsdirektionens ordförande och har genomförts av Ådalshälsan. En återkoppling till Förbundsdirektionen och medarbetare genomfördes i september. Arbete har inletts med utgångspunkt från rapporten.
- Det har varit ett presidiummöte i Sollefteå med deltagare från Norrlandslänen.
- Det har fortsatt arbetats och förhandlats för att förena medlemmarna gällande nytt förslag till förbundsordning med ny kostnadsfördelningsmodell.
- Genomlysningen av Kundcenters verksamhet genomfördes av upphandlad konsult under större delen av T3 2023 med delaktighet från majoriteten av medarbetarna. En slutrapport arbetades fram som bland annat belyser verksamhetens olika processer samt föreslag på förbättringar. Fortsatt arbete utifrån slutrapporten planeras under 2024.
- Arbete med initiering av Paxa-projekt (efterfrågestyrd kollektivtrafik) i Sundsvall och Sollefteå. Paxatrafik i Sundsvall uppstartad september 2023 och har snabbt fått ett högt resande. Paxatrafik i Sollefteå förberedd men uppstarten framflyttad till januari 2024 på grund av försenad fordonsleverans.
- Samarbetet mellan Din Tur och Region Jämtland/Härjedalen har fördjupats ytterligare då Kundcenter från och med 1 augusti hanterar deras 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.
- Linje 501 i Härnösands stadstrafik förlängdes till Saltviksanstalten.
- Nya linjenummer på ett antal landsbygdslinjer i Härnösand.
- Linje 560 Plusbussen avvecklades i samband med tidtabellsskiftet i december.
- Utökad anropsstyrd trafik i Härnösand.
- En ny resenärsapp har släppts.

3. Förvaltningsberättelse

3.1 Översikt över verksamhetens utveckling

Ekonomisk information (mnkr) Myndigheten		2023	2022	2021	2020	2019
KOSTNADER						
Allmän kollektivtrafik						
· landsbygdstrafik		-316,9	-307,1	-270,2	-265	-264,8
· tätortstrafik		-238,3	-221,8	-200,3	-185,8	-199,1
· tågtrafik (ny princip tåghyra 2020)		-122,5	-98,6	-103,7	-88	-57,4
Särskild persontrafik inkl miljöpremie		-129,1	-121,0	-110,1	-100,1	-114,7
Administrativa kostnader (inkl realltid, bankkostnader)		-63,6	-63,0	-61,1	-63,5	-60,1
Stationsavgifter		-2,9	-2,7	-1,3	-2,2	-1,4
Avskrivning bussar		0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3
Avskrivning biljetmaskiner och biljettsystem		-0,5	-0,4	-0,5	-0,2	-0,2
Övriga avskrivningar		-0,7	-1,0	-0,7	-2,4	-1,1
Övriga kostnader			-	-	-	-
Totala kostnader		-874,5	-815,6	-748,0	-707,2	-700,1
INTÄKTER						
Allmän kollektivtrafik						
· biljettförsäljning		94,5	84,1	65,4	67,6	101,9
· skolkort		17,8	17,3	15,4	16,1	17,7
Övriga intäkter		47,0	56,4	69,5	60,7	15,7
Totala intäkter		159,3	157,8	150,3	144,4	135,3
Jämförelsestörande poster		-1,7	0,0	1,0	1	0
Verksamhetens nettokostnader		-716,9	-657,8	-597,7	-562,9	-564,8
Kommunala biljettsubventioner		95,7	87,8	115,1	139,8	181,1
Medlemsbidrag		618,4	569,9	482,6	423,1	383,6
Finansiella poster		2,8	0	0	0,1	1,7
Resultat		0,0	0,0	0	0	0
Produktionsinformation		2023	2022	2021	2020	2019
PRODUKTIONSKILOMETER (exklusive särskild persontrafik)						
Landsbygdstrafik		8 225 693	8 701 693	8 432 935	8 460 966	8 438 432
Tätortstrafik		4 506 742	4 523 424	4 542 025	4 768 337	4 768 954
Total produktionskilometer		12 732 435	13 225 117	12 974 960	13 229 303	13 207 385
BRUTTOKOSTNAD KR/KM⁽¹⁾						
Landsbygdstrafik		-38,53	-35,3	-32,04	-31,18	-31,38
Tätortstrafik		-52,87	-49,08	-44,09	-38,97	-41,75
Total bruttokostnad/km		-43,60	-40,01	-36,26	-33,99	-35,12
Förändring i %		9%	10%	7%	-3%	3%
Skattesubventionsgrad		2023	2022	2021	2020	2019
Skattesubvention ²		80%	79%	83%	81%	79%

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	2023	2022	2021	2020	2019
Intäkter	280,8	272,1	252,9	205,2	219,9
Kostnader	-1032,2	-956,0	-876,1	-768,2	-785,2
Verksamhetens nettokostnader	-749,8	-683,9	-623,1	-563,0	-565,3
Kommunala biljettsubventioner	95,7	87,8	115,1	139,8	181,1
Medlemsbidrag	657,7	599,2	513,2	423,1	383,6
Finansiella poster	-3,8	-4,3	-4,4	-0,1	0,5
Skatt	0,0	0,2			
Resultat	-0,2	-0,9	0,7	-0,1	-0,1

3.2 Omvärldsanalys och förväntad utveckling

2023 var första året sedan 2019 som inte hade någon direkt påverkan av pandemi. Kollektivtrafiken kan dock fortsatt konstatera att resandeutvecklingen inte når upp i de nivåer som förutspåddes något år tidigare. Totalt så påbörjades 9 062 749 resor med allmän kollektivtrafik i Västernorrland under 2023. Det är sex procent högre än 2022 men fortsatt 15 procent lägre än 2019.

Orsakerna till detta är inte fullt analyserade, men en viktig faktor är att många har ställt om sitt arbetssätt under och även efter pandemin. Distansarbete erbjuds i olika omfattning i många yrkesgrupper vilket tros vara den enskilt största faktorn till resandeutvecklingen. Vi kan se vissa skillnader mellan målgrupper där gruppen seniorer haft en sämre återhämtning. Kanske beror detta på en ökad försiktighet efter pandemin.

Allt är inte negativt. I Härnösands stadstrafik fortsätter resandet att öka. Resandet 2023 var 24 procent högre än 2019 vilket avviker mycket från länets övriga trafik. Anledningen är den utökning av trafik som genomfördes inför trafikåret 2022.

2023 har präglats av krig och en sviktande konjunktur. Som en följd av detta har kostnaderna i samhället generellt ökat kraftigt. Arbetsmarknaden har klarat sig bra men fick även den börja vika ned sig i slutet av året. Konjunkturen är viktig för kollektivtrafikens fortsatta utveckling. Om kostnaderna fortsätter att öka kan det innebära att förbundets medlemmar tvingas skära ned i trafiken för att klara av ekonomin. Så har redan skett i en del andra län. En vikande konjunktur som innebär att fler mister sina arbeten kan leda till ett minskat resande vilket också påverkar kollektivtrafikens ekonomi negativt.

Prognosen för 2024 är att inflationen och ränteläget ska vända nedåt och börja stabiliseras. Detta är positivt även för kollektivtrafiken. Prognosen för kollektivtrafiken är därför att 2024 ska innebära en höjning av indexkorgarna som ligger inom normalläget och att det fortsatt sker en försiktig ökning av resandet.

Ny anropsstyrd trafik, Paxa, i såväl Sollefteå som Sundsvall kommer att bidra till en positiv utveckling under 2024. Det kommer troligen även det nya biljett- och betalningssystemet där den nya appen möjliggör fler digitala biljetter samt möjligheten att dela biljetter med familjemedlemmar. Utifrån forskning så är det dock en generell ökning i trafikutbud som kan leda till väsentliga resandeökningar. En sådan utbudsökning kommer troligen att dröja till 2026 respektive 2028 då ytterligare tågtrafik respektive nya bussavtal startas upp.

3.3 Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro (%)	2023	2022	2021	2020	2019
Total sjukfrånvaro i procent av de anställdas sammanlagda ordinarie arbetstid	5,0	4,6	4,3	6,0	3,6
Andel av sjukfrånvaron som avser långtidsfrånvaro (minst 60 dagar)	2,2	0,7	0,6	10,9	8,0
Sjukfrånvaro kvinnor	5,4	5,2	3,1	6,7	3,6
Sjukfrånvaro män	4,3	3,4	6,0	5,0	3,1
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	4,4	5,6	3,9	2,0	2,6
Sjukfrånvaro 30 – 49 år	3,6	5,4	6,0	4,3	2,7
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	6,8	3,6	3,4	3,7	4,6

Sjukfrånvaro

Sjuktalet har ökat något under året och riktvärdet på 3,5 procent har inte uppnåtts vid årets slut. Det är frånvaron i åldersintervallet 50 år och äldre och mer än 60 dagar som står för det ökade sjuktalet. Korttidsfrånvaron har däremot sjunkit från 3,9 till 2,7 procent.

Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Då det centrala löneavtalet 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 2023.

Tretton 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, samverkan med skyddsombud och möten med skyddskommittén. Under året har samtliga chefer och skyddsombud tillsammans med HR gemensamt genomgått arbetsmiljöutbildning.

Medarbetarnas engagemang och välmående är viktigt och alla ska ges möjligheten att göra sin röst hörd. Medarbetarupplevelsen följs upp genom kortare pulsmätningar med syfte att möjliggöra en kontinuerlig dialog kring hur det är att jobba hos Din Tur för att tillsammans skapa en ännu bättre arbetsplats. Under året har pulsmätningar genomförts med olika fokusområden bl.a välmående och uppföljning distansarbete. I den senaste mätningen som gjordes v.48 var fokus kring Hållbart Medarbetarengagemang, HME. Medarbetarnas deltagande har varit mycket stort vid alla mätningar och svarsfrekvensen har legat på 94, 85 och 88%.

En fördjupad arbetsmiljöutredning har gjorts för medarbetarna vid kontoret i Kramfors via Ådalshälsan, den startade i maj med återrapport i september och genomfördes genom enskilda intervjuer. Vid Kundcenter har en genomlysning ur verksamhetsperspektiv genomförts under hösten,

majoriteten av medarbetarna har varit delaktiga och intervjuats. Genomlysningen utfördes av Norrlands Utredningstjänst och slutrapporten belyste verksamhetens olika processer samt gav förslag på förbättringar. Fortsatt arbete utifrån slutrapporten planeras under 2024.

Under året har arbetsmiljöpolicyn reviderats och arbete pågår med att se över och revidera övriga riktlinjer och rutiner inom arbetsmiljöområdet.

För att öka medvetenheten och kunskapen om terror och kris har medarbetarna vid båda arbetsplatserna Kramfors och Ånge genomfört MSBs utbildning inriktning terrorhot inklusive ett grupparbete. Även brandutbildning har hållits för medarbetarna vid båda arbetsplatserna.

En utbildningsinsats har genomförts för ett antal medarbetare vid Kundcenter i att ge en bra kundservice och få ett extra verktyg i att hantera kunder. Myndigheten uppmuntrar även andra interna kompetensutvecklingsinsatser genom kollegialt lärande.

Jämställdhet och mångfald

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

Av de 45 tillsvidareanställda är 52 procent kvinnor och 48 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 75 procent kvinnor och 25 procent män. Bland visstidsanställda är könsfördelningen 67 procent kvinnor och 33 procent män.

Personalstruktur

Antal	2023	2022	2021	2020	2019
Kvinnor	31	31	30	34	40
varav tillsvidareanställda	29	28	29	32	37
Män	20	21	22	24	22
varav tillsvidareanställda	16	18	21	21	18
Summa	51	52	51	58	64
varav tillsvidareanställda	45	45	49	53	55

Det totala antalet medarbetare har minskat med 1 från föregående år. Vid Kramforskontoret har antalet tillsvidareanställda ökat med 1 och vid Din Tur Kundcenter har antalet minskat med 2. Tjänster har hållits vakanta vid Kundcenter i avvaktan på att resultatet av den genomlysning som gjorts av verksamheten skulle bli klar.

Under året har 5 medarbetare avslutat sina tillsvidareanställningar, 3 medarbetare har nyanställts och 2 medarbetare har fått möjlighet att byta tjänst inom myndigheten.



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.

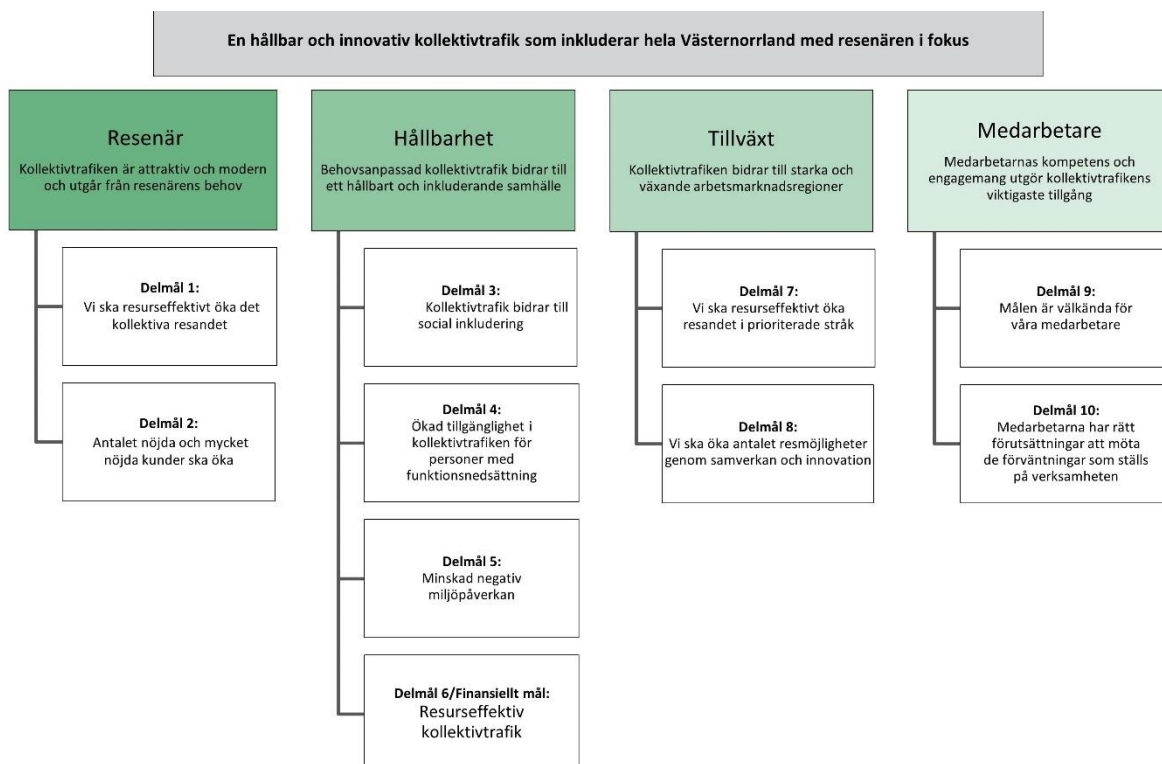


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

3.4.2 Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Utfall 2023	Årsprognos T2	Utfall 2022	Utfall 2021
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
Analys: Resandet 2023 ökade med sex procent jämfört med 2022 men ligger fortsatt 15 procent under jämförelseåret 2019. Bedömningen är därför att vi inte når målet utifrån nuvarande trafikförsörjningsprogram. Under 2024 förväntas ett nytt program fastställas och då kan ett nytt nollvärde sättas utifrån vilket kommande år jämförs. Kopplat till detta genomförs en upphandling av ny busstrafik som ska matcha de mål och den ambition som länets politiker satt.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Riktvärde 2023
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	8 081 268	7 607 277	5 863 917	8 368 005
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%)	57/30	54/30	55/31	65/45
Nationellt snitt ¹	66/52	67/51		
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpreiser mm) (%)	75/74	68/67	70/70	72/67
Nationellt snitt	78/78	78/78		
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	68/43	68/42	68/43	72/55
Nationellt snitt	73/61	75/60	75/60	
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	70/59	69/58	65/56	73/62
Nationellt snitt	70/64	70/64	63/59	

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

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken

Totalt påstigande resenärer per avtalsområde (inkl. skolresor) 2019-2023 inklusive förändring av påstigande 2023-2022

Trafik-område	Trafikering	2023	2022	2021	2020	2019	Förändring 2023 - 2022	Förändring 2023 - 2022 (%)
O2	Höga Kusten	46 324	44 889	35 827	42 844	60 680	1 435	3,2%
O3	Sollefteå tätort	64 551	64 896	49 816	55 482	83 695	-345	-0,5%
O45	Sollefteå landsbygd	82 061	80 168	53 182	72 078	122 053	1 893	2,4%
O6	Örnsköldsviks tätort	1 087 844	1 018 594	761 427	927 960	1 269 766	69 250	6,8%
O7	Örnsköldsvik - Husum, Gideå och Trehörningsjö	74 244	66 976	46 731	63 109	90 760	7 268	10,9%
O8	Örnsköldsvik - Solberg, Mellansel och Bredbyn	100 171	98 077	74 873	104 075	149 831	2 094	2,1%
O9	Örnsköldsvik - Skorped och Köpmanholmen	126 951	117 835	98 749	124 530	154 405	9 116	7,7%
O10	Härnösands tätort	883 455	710 287	444 718	466 251	711 025	173 168	24,4%
O1415	Sundsvalls tätort	4 505 602	4 324 990	3 425 069	3 812 840	5 505 740	180 612	4,2%
O16	Sundsvall - Holm och Liden	116 101	112 709	90 661	102 434	133 666	3 392	3,0%
O1721	Njurunda - Sundsvall - Timrå	958 686	935 981	768 926	845 055	1 224 339	22 705	2,4%
O18	Sundsvall - Matfors	191 859	186 014	153 495	175 176	235 039	5 845	3,1%
O20	Sollefteå - Kramfors - Härnösand	259 127	248 564	198 415	211 171	318 065	10 563	4,2%
O22	Härnösand landsbygd	104 548	95 347	80 377	95 358	123 610	9 201	9,7%
O23	Ånge landsbygd	132 034	130 939	103 041	111 928	151 557	1 095	0,8%
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå - Östersund	55 756	52 664	41 410	14 379	25 020	3 092	5,9%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	16 695	15 476	7 995	7 981	15 423	1 219	7,9%
S5	Linje 201 Härnösand - Timrå - Sundsvall	211 427	196 337	127 498	142 442	221 787	15 090	7,7%
S6	Linje 50 Härnösand- Örnsköldsvik	45 313	41 652	31 599	30 627	35 958	3 661	8,8%
	Totalt (ej tåg)	9 062 749	8 542 395	6 593 809	7 406 458	10 634 128	520 354	6,1%
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanan	494 406	440 041	255 054	315 081	514 247	54 365	12,4%

3.4.3 Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Utfall 2023	Årsprognos T2	Utfall 2022	Utfall 2021
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Utfallet för 2 av 3 indikatorer ligger under riktvärdet.				

Indikatorer för att följa upp målet ²	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Riktvärde 2023
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	57/41	57/40	57/41	60/51
Nationellt snitt	57/52	60/52	60/52	
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	77/78	78/78	78/77	81/79
Nationellt snitt	76/77	78/78		
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	28/17	26/16	28/18	35/25
Nationellt snitt	31/25	33/26		

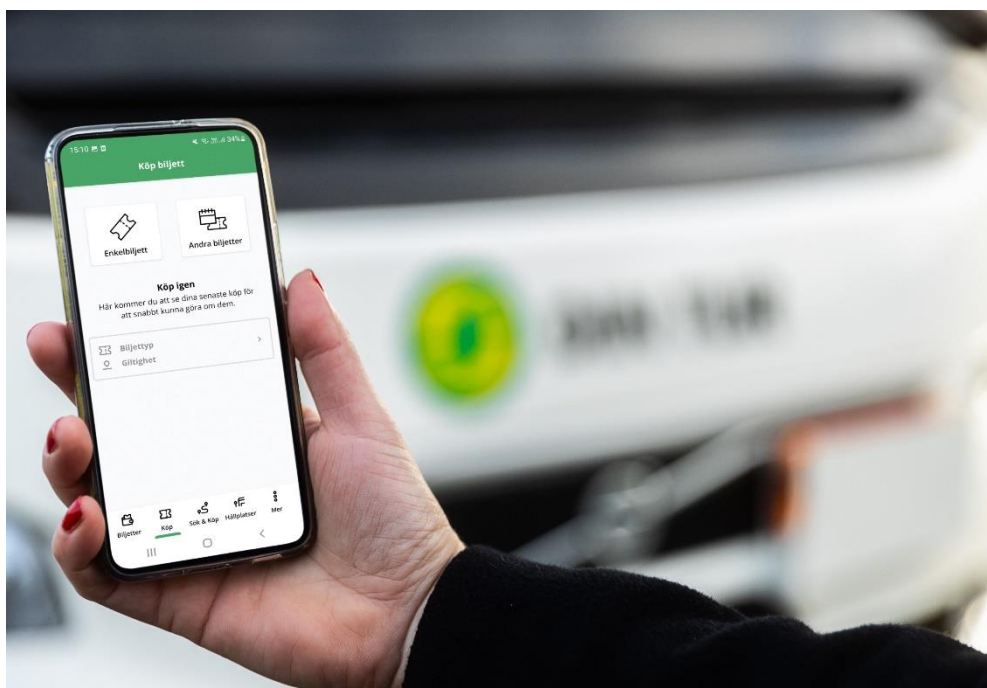


² Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

3.4.4 Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Utfall 2023	Årsprognos T2	Utfall 2022	Utfall 2021
Måluppfyllnad	↑	↑	↓	↓
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet är uppfyllt.				

Indikatorer för att följa upp målet ³	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Riktvärde 2023
Antalet användare av Din Tur-app <i>Genomsnitt/mån</i>	40 033 ⁴	31 336	31 336	31 000
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande" <i>Nationellt snitt</i>	76/76 76/77	73/73 75/75	65/67 70/71	74/74
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort" <i>Nationellt snitt</i>	78/76 84/83	69/68 80/79	68/67 77/74	74/74



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

⁴ Framräknat på grund av brist på data från leverantör.

3.4.5 Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Utfall 2023	Årsprognos T2	Utfall 2022	Utfall 2021
Måluppfyllnad	➡	➡	⬇	⬇
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls med vissa brister. 2 av 3 indikatorer har nått upp till riktvärde för 2023. Alla indikatorer visar en förbättring jämfört med föregående år.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Riktvärde 2023
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/trafikupplysning har ett trevlig bemötande"	70/70	54/51	65/66	70/70
Nationellt snitt	70/69	68/67	68/67	
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	59/61	55/56	60/60	65/63
Nationellt snitt	74/75	73/73	70/71	
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	75/74	68/67	70/70	70/67
Nationellt snitt	78/78	78/78	78/77	



3.4.6 Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Utfall 2023	Årsprognos T2	Utfall 2022	Utfall 2021
Måluppfyllnad	➡	➡	➡	➡
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls med vissa brister. Kollektivtrafiken innebär att många personer delar på samma transportresurs. I vårt län körs dessutom all trafik på grön el eller fossilfritt bränsle vilket ger en stor effekt jämfört med privatbilen som i de flesta fall körs på fossilt drivmedel. Kollektivtrafiken bidrar därför till minskad negativ miljöpåverkan. På grund av brister i rapporteringssystemet finns viss osäkerhet i rapporterat data.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Riktvärde 2023
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	11	10	8	11
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	0,36 ⁵	1,0	1,0	1,29
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,3 ⁶	3,3	3,3	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	99,5	99,1	99,5	99



⁵ Framräknat, osäkerhet då det skiljer stort från tidigare år

⁶ Uppskattat värde

3.4.7 Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Utfall 2023	Årsprognos T2	Utfall 2023	Utfall 2021
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Kostnaden för trafiken är fortsatt större än riktvärden. En förbättring av andel sjukresor och färdtjänstresor som samordnats jämfört med föregående år.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Riktvärde 2023
Nettokostnad per resa (kr)	61,0	61,1	51,3	45
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ⁷ (%)	16,2	15,9	12,7	19,0
varav landsbygdstrafik	12,0	12,5	9,4	15,5
varav tätortstrafik	21,8	20,7	17,1	23,5
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur ⁸	28	25	25	23
Andel samordnade sjukresor (%)	51,75	43,38	19,01	53
Andel samordnade färdtjänstresor (%)				
Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun	56,29	52,36	39,92	54
Kostnad per produktionskilometer (kr) särskild persontrafik	28,43	27,18	22,87	24,8

⁷ Självfinansieringsgrad är andelen av trafikknaster för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.

⁸ 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.

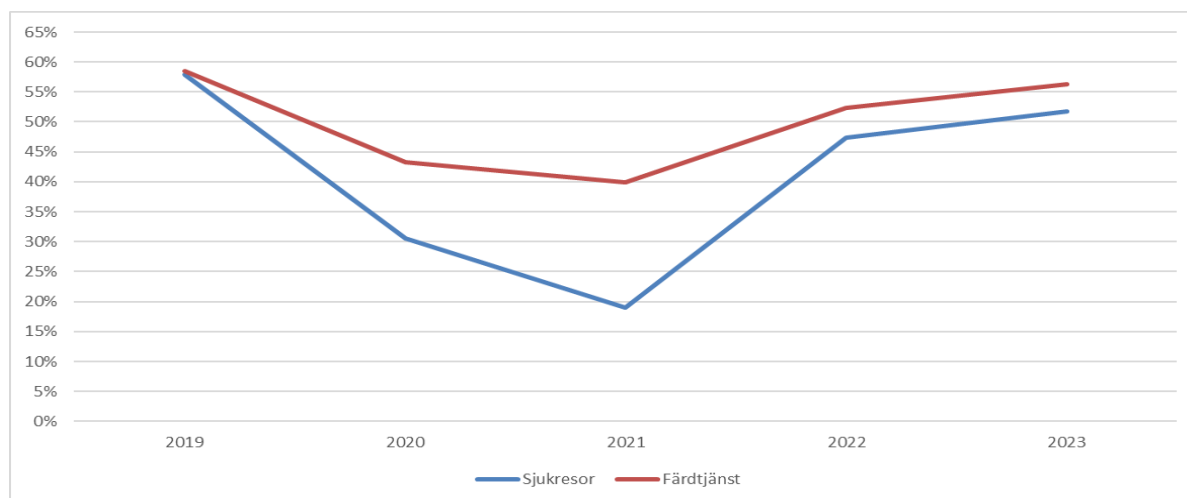


Diagram: Andel samordnade resor (%)

3.4.8 Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Utfall 2023	Årsprognos T2	Utfall 2022	Utfall 2021
Måluppfyllnad	↓	↓	↓	↓
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. 2 av 5 indikatorer uppnår riktvärdet för 2023 medan övriga 3 indikatorer är nära att uppnå riktvärdet. Samtliga indikatorer har ökat vid en jämförelse med föregående år. Ett nytt nollvärde och en ny målsättning kommer att sättas i det nya trafikförsörjningsprogrammet.				

Indikatorer att följa upp målet	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Riktvärde 2023
Antal resor i de prioriterade stråken	7 569 634	7 211 258	5 203 046	7 810 000
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 480 194	1 427 633	1 229 723	1 530 000
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	4 507 190	4 324 990	3 425 069	4 710 000
Tätortstrafik (Ömsköldsvik O6)	1 087 844	1 018 594	761 427	1 080 000
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	494 406	440 041	255 054	490 000

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

	Utfall 2023	Årsprognos T2	Utfall 2022	Utfall 2021
Måloppfyllnad	↓	↓	↓	↓
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Viktiga faktorer för att nå måloppfyllnad är en ökad biljettsamverkan vilket inte varit möjligt att uppnå. Den nya appen har medfört en ökning av digitaliserade produkter.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Riktvärde 2023
Utbudsförändring genom biljettsamverkan				
SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)	0	0	0	2
SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)	0	0	0	-
X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre) ⁹	22	22	22	25
Andel produkter som är digitaliserade ¹⁰ (%)	81	36	36	70



⁹ Redovisningen avser enkelturer ej dubbelturer.

¹⁰ Från dec 2023: enkelbiljett, 10-biljett, Flex 10/30, 30-dagar tätort, 30-dagar relation, 30-dagar kommun, 30-dagar län, Härnösandskortet, Sundsvall barn- och senior.

Reskassa är inte digitaliserad då den kommer utgå. Återstår gör skolkort & företagskort. De vi har i biljettsamverkan som gäller hos oss är inte våra biljetter och räknas därför inte.

3.4.10 Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

	Utfall 2023	Utfall 2022		
Måloppfyllnad	↓	↓		
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Delmålet följs upp vid både medarbetarsamtal och medarbetarundersökning. Ett arbete med att göra övergripande målen kända har pågått under året och workshop har hållits kopplat till arbete med verksamhetsplan där målen gått igenom. Baserat på svaren i enkätundersökning v.48 är i stor utsträckning de övergripande målen kända och medarbetarna har kunskap om vad som förväntas av dem i sitt arbete men målvärdet nås inte fullt ut.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Riktvärde 2023
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (index mellan 0-100)	82	-	-	70
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (index mellan 0-100)	73	-	-	90

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

	Utfall 2023	Utfall 2022		
Måloppfyllnad	↓	↓		
Analys: Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Under v.48 genomfördes en pulsmätning innehållande HME-frågorna (Hållbart Medarbetarengagemang). Sammantaget uppgick medarbetarindex på dessa frågor till 68. HME-mätningen består av 3 delar och index i de olika delarna var Motivation 64, Ledarskap 73 och Styrning 68. Sjuktalet har inte minskat till målnivån ännu, en minskning av korttidsfrånvaro har dock skett, däremot har långtidsfrånvaron mer än 60 dagar ökat något. För att främja medarbetarnas goda hälsa uppmuntras till friskvårdsaktiviteter och ett ökat nyttjande av friskvårdsbidraget kan ses medan en minskning skett av uttagna friskvårdsstimmar.				

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2022	Riktvärde 2023
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	68	67	-	70
Sjuktalet (%)	5,0	4,6	4,3	3,5
Antalet friskvårdsstimmar registrerade i Agda (h)	230	298	283	475
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	55	46	45	70

Samlad bedömning om måluppfyllnad och god ekonomisk hushållning

Bedömningen, utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att god ekonomisk hushållning inte nås för 2023. Främsta orsaken är att delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte uppfyllts. Det gäller målen *Vi ska resurseffektivt öka det kollektiva resandet*, *Minskad negativ miljöpåverkan* och *Resurseffektiv kollektivtrafik*. Resandet har återhämtat sig efter pandemin men inte i på den nivå som krävs för ökad måluppfyllnad.

Någon Mål- och resursplan för koncernen har kommunalförbundet ej upprättat tidigare år, ej heller för 2023, 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	Resandet 2023 ökade med sex procent jämfört med 2022 men ligger fortsatt 15 procent under jämförelseåret 2019. Bedömningen är därför att vi inte når målet utifrån nuvarande trafikförsörjningsprogram. Under 2024 förväntas ett nytt program fastställas och då kan ett nytt nollvärde sättas utifrån vilket kommande år jämförs. Kopplat till detta genomförs en upphandling av ny busstrafik som ska matcha de mål och den ambition som länets politiker satt.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls med vissa brister. Kollektivtrafiken innebär att många personer delar på samma transportresurs. I vårt län körs dessutom all trafik på grön el eller fossilfritt bränsle vilket ger en stor effekt jämfört med privatbilen som i de flesta fall körs på fossilt drivmedel. Kollektivtrafiken bidrar därför till minskad negativ miljöpåverkan. På grund av brister i rapporteringssystemet finns viss osäkerhet i rapporterat data.	Målet uppfylls med vissa brister.
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Kostnaden för trafiken är fortsatt större än riktvärden. En större andel sjukresor och färdtjänstresor har samordnats jämfört med föregående år.	Nej, målet uppfylls inte.

Av övriga sju delmål har ett mål uppfyllts och ett mål har uppfyllts med vissa brister.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Analys 2021	Måluppfyllelse
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Utfallet för 2 av 3 indikatorer ligger under riktvärdet.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Vår sammantagna bedömning är att målet är uppfyllt.	Ja, målet är uppfyllt.
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls med vissa brister. 2 av 3 indikatorer har nått upp till riktvärde för 2023. Indikatorn gällande bemötande från kundcenter samt information inför resan visar en klar förbättring jämfört med föregående år.	Målet uppfylls med vissa brister.

Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. 2 av 5 indikatorer uppnår riktvärdet för 2023 medan övriga 3 indikatorer är nära att uppnå riktvärdet. Samtliga indikatorer har ökat vid en jämförelse med föregående år. Ett nytt nollvärde och en ny målsättning kommer att sättas i det nya trafikförsörjningsprogrammet.	Nej, målet uppfylls inte.
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är en ökad biljettsamverkan vilket inte varit möjligt att uppnå.	Nej, målet uppfylls inte.
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Delmålet följs upp vid både medarbetarsamtal och medarbetarundersökning. Ett arbete med att göra övergripande målen kända har pågått under året och workshop har hållits kopplat till arbete med verksamhetsplan där målen gått igenom. Baserat på svaren i enkätundersökning v.48 är i stor utsträckning de övergripande målen kända och medarbetarna har kunskap om vad som förväntas av dem i sitt arbete men målvärdet nås inte fullt ut.	Nej, målet uppfylls inte.
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Under v.48 genomfördes en pulsmätning innehållande HME-frågorna (Hållbart Medarbetarengagemang). Sammantaget uppgick medarbetarindex på dessa frågor till 68. HME-mätningen består av 3 delar och index i de olika delarna var Motivation 64, Ledarskap 73 och Styrning 68. Sjuktalet har inte minskat till målnivån ännu, en minskning av korttidsfrånvaro har dock skett, däremot har långtidsfrånvaron mer än 60 dagar ökat något. För att främja medarbetarnas goda hälsa uppmuntras till friskvårdsaktiviteter och ett ökat nyttjande av friskvårdsbidraget kan ses medan en minskning skett av uttagna friskvårdstimmar.	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 förutspås 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 715,2 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år samma period är verksamhetens nettokostnader 57,6 mnkr högre. Verksamhetens intäkter har ökat med 1,5 mnkr som ett utfall av ökat resande och höjning av biljettpriser som gjordes vid årsskiftet med 5 %. Verksamhetens kostnader har ökat med 59,3 mnkr jämfört med föregående år. Här står indexökningar för 23,7 mnkr och den särskilda persontrafiken med 8,1 mnkr för en stor del. Tågtrafiken har en kostnadsökning med 21,4 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 2023	Utfall 2022	Förändring 2023–2022	Förändring (%)	Årsprognos 2023	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	159,3	157,8	1,5	0,9	159,0	0,3	0,2
Verksamhetens kostnader	-873,3	-814,1	-59,3	7,3	-873,0	-0,3	0,0
Avskrivningar	-1,2	-1,4	0,2	-15,7	-1,6	0,4	-26,4
Verksamhetens nettokostnader	-715,2	-657,6	-57,6	8,8	-715,6	0,5	-0,1
Kommunala biljettsubventioner	95,7	87,8	7,8	8,9	97,8	-2,1	-2,1
Medlemsbidrag	618,4	569,5	48,9	8,6	615,6	2,8	0,4
Verksamhetens resultat	-1,1	-0,3	-0,8	271,4	-2,2	1,1	-50,6
Finansiella intäkter	2,8	0,3	2,5	847,7	2,2	0,6	26,9
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	1,7	0,0	1,7	100,0	0,0	1,7	-100
Extraordinära poster	-1,7	0,0	-1,7	-100,0	0,0	-1,7	100,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

*Tabell 1 Verksamhetens resultat jmf med föregående år och prognos helår T2. I intäkter ingår Norrtåg

Budgetföljsamhet

Vid en jämförelse med budget är avvikelsen 33,7 mnkr högre nettokostnader vilket motsvarar 4,9 %. Verksamhetens intäkter har minskat med 6,1 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 återhämtningsstrappa på 2019 års siffror. Biljettintäkterna inklusive skolkort minskade med 3,8 mnkr. Verksamhetens kostnader har ökat med 28,4 mnkr jämfört med budget. Den särskilda persontrafiken står för 15,1 mnkr. Beståndsdelarna där redovisas i separat stycke längre ner. De subventionerade intäkterna har minskat med 14,6 % jämfört med budget vilket är 16,3 mnkr.

Belopp i mnkr	Utfall 2023	Årsbudget 2023	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse (%)
Verksamhetens intäkter	159,3	165,4	-6,1	-3,7%
Verksamhetens kostnader	-873,3	-844,9	-28,4	3,4%
Avskrivningar	-1,2	-1,9	0,7	-37,9%
Verksamhetens nettokostnader	-715,2	-681,5	-33,7	4,9%
Kommunala biljettsubventioner	95,7	112,0	-16,3	-14,6%
Medlemsbidrag	618,4	569,5	48,9	8,6%
Verksamhetens resultat	-1,1	0,0	-1,1	0,0%
Finansiella intäkter	2,8	0,0	2,8	0,0%
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0%
Resultat efter finansiella poster	1,7	0,0	1,7	0%
Extraordinära poster	-1,7	0,0	-1,7	0,0%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0%

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

3.5.2 Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 2,3 mnkr för 2023 där 2,1 mnkr är pågående arbeten på nya Biljett- och betalsystemet som inte är aktiverat ännu. 0,2 mnkr utgör investering i datorer. Differensen mot budget och årsprognos beror på senarelagda projekt som realtid och handläggningssystem SÄKO. Omklassificering av immateriella tillgångar har gjorts med 1,3 mnkr till pågående arbeten.

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

*Tabell 3 Utfall investeringar jmf med budget, prognos och föregående år.

Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För 2023 uppgår likviditeten till 91 procent och ligger på samma nivå som föregående år. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent. Rörelsekapitalet uppgår till -20,8 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	2023	2022	2021	2020	2019
Likviditet (%)	91	91	93	93	92
Rörelsekapital, mnkr	-20,8	-19,7	-18,4	-17,7	-19,1
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6
Eget kapital, mnkr	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3

*Tabell 4 Översikt nyckeltal.

Intäkts- och kostnadsutveckling

Kostnaderna har ökat 7,3 procent till följd av förändring av trafikavtal, index och kostnadsökning för sjukresor. Minskningen av avskrivningar med närmare 16 procent hänför sig till förseningar i det nya biljett- och betalsystemet som inte aktiverats som immateriell tillgång än eftersom det inte är färdigställt. Verksamhetens nettokostnader har totalt ökat med 8,8 procent.

Intäkts- och kostnadsutveckling (förändring i %)	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Verksamhetens Intäkter	0,9	5,0	4,1	6,7	-5,8	2,1
Verksamhetens kostnader	7,3	9,0	6,0	1,0	4,0	6,6
Avskrivningar	-15,7	13,0	-52,9	0,0	-36,0	2,5
Verksamhetens nettokostnad	8,8	10,1	6,2	-0,3	6,0	7,9

*Tabell 5 Intäkts- och kostnadsutveckling i %

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)	2023	2022	2021	2020	2019
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 orealiserad 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

*Tabell 6 Balanskravsutredning

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 159,3 mnkr och är 6,0 mnkr lägre än budget, motsvarande 3,6 procent. Budgetavvikelsen beror främst på lägre intäkter för biljettintäkter -4,0 mnkr och tågtrafik -2,7 mnkr. Intäkterna ligger i paritet vid jämförelse med prognosen som lämnades vid tertial 2-rapporteringen.

Jämfört med motsvarande period föregående år har dock intäkterna ökat med 5,5 mnkr. Det är främst biljettintäkterna som bidragit till ökningen där både resandet ökat och vissa justeringar i biljettpriser gjorts.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall 2023	Budget 2023	Budgetavvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)	Årsprognos T2 2023	Prognosavvikelse	Prognosavvikelse (%)
Biljettintäkter busstrafik	89,6	93,6	-4,0	-4,3	84,1	5,5	6,6	89,7	-0,1	-0,1
Intäkter skolkort	17,8	17,6	0,2	1,0	17,3	0,5	2,9	16,4	1,5	8,9
Intäkter tågtrafik	6,3	9,0	-2,7	-30,1	5,4	0,9	17,2	5,8	0,5	9,0
Bidrag, Samverkande system	3,5	3,5	0,0	-0,1	3,5	0,0	-1,1	3,5	0,0	-0,1
Tåghyra	31,4	31,8	-0,4	-1,3	31,1	0,3	1,0	33,3	-1,9	-5,8
Vinst försälj mat anl. tillg.	0,3	0,0	0,3	100,0	0,0	0,3	0,0	0,5	-0,2	-33,3
Resplusintäkter	4,8	4,0	0,9	21,6	4,2	0,6	15,4	4,6	0,2	4,4
Kundservice och anropsstyrd trafik	2,1	1,6	0,6	36,9	2,2	-0,1	-3,1	2,0	0,1	6,6
Reklam på buss	1,0	0,6	0,3	52,3	0,1	0,8	786,8	1,1	-0,1	-13,0
Bussgodsintäkter	0,1	0,5	-0,4	-81,1	0,3	-0,2	-68,3	0,2	-0,1	-42,5
Färdtjänsthandläggning	1,0	1,1	-0,1	-8,3	1,1	0,0	-2,1	1,0	0,0	4,2
Färdtjänstsamordning	0,0	0,6	-0,6	-100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Persontransporter	0,7	0,6	0,2	28,9	0,7	0,0	5,7	0,7	0,0	1,3
Avgift för kortämne	0,3	0,3	0,0	4,5	0,2	0,0	5,7	0,2	0,1	27,7
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,1	0,1	0,0	-39,9	0,1	-0,1	-56,9	0,1	0,0	-39,9
Statsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0	-7,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga intäkter	0,3	0,6	-0,3	-43,7	0,6	-0,2	-41,3	0,6	-0,3	-43,7
Summa	159,3	165,4	-6,0	-3,6	157,8	1,5	1,0	159,6	-0,3	-0,2

*Tabell 7 Verksamhetens intäkter jmf med budget, prognos 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.

Det totala resandet i Västernorrlands län har under året ökat med 6,2 procent jämfört med 2022. Detta påverkar utfallet av biljettintäkter och vid en jämförelse med föregående år är intäkterna 5,5 mnkr högre motsvarande 6,5 procent.

I augusti prognostiserades biljettintäkterna till 89,7 mnkr, vilket ligger i linje med utfallet på 89,6 mnkr.

Vid en jämförelse mot budgeten är förändringen 4,1 mnkr lägre intäkter. Den återhämtningsgrad som applicerades i budget uppnåddes inte även om resandet och intäkterna ökat med 5,5 mnkr jämfört med år 2022. Pandemirestriktioner följde med de första månaderna in i 2022 vilket medförde mindre resande den perioden.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall 2023	Budget 2023	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)	Prognos T 2 2023	Prognos-avvikelse	Prognos-avvikelse (%)
Härnösand	1,1	0,9	0,2	22,0	1,0	0,1	14,8	1,2	0,1	5,8
Kramfors	1,9	1,5	0,4	29,2	1,4	0,5	38,6	1,7	-0,3	-17,0
Sollefteå	2,7	2,6	0,1	3,4	2,5	0,3	11,0	2,8	0,1	2,3
Sundsvall	50,5	51,2	-0,7	-1,4	45,9	4,7	10,2	50,8	0,2	0,5
Timrå	3,3	3,3	0,1	2,0	5,0	-1,7	-33,2	3,3	0,0	-1,0
Ånge	0,3	0,3	0,0	-1,5	0,3	0,0	9,1	0,3	0,0	-14,0
Örnsköldsvik	11,2	14,6	-3,3	-22,9	11,0	0,2	2,0	12,3	1,0	8,4
Region Västernorrland	18,4	19,2	-0,8	-4,2	17,1	1,3	7,4	17,4	-1,0	-5,6
Summa intäkter	89,6	93,6	-4,1	-4,3	84,1	5,5	6,5	89,7	0,1	0,1

*Tabell 8 Biljettintäkter per medlem jmf med budget, prognos och föregående år.

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 873,3 mnkr i jämförelse med budget till 844,9 mnkr, vilket innebär högre kostnader motsvarande 28,4 mnkr. Det har varit de indexerade kostnaderna för den linjelagda trafiken som påverkat utfallet mest och förändringen beror på krigsutbrottet i Ukraina och den efterföljande prisstegringen.

Jämfört med utfall för år 2022 så har kostnaderna ökat med 59,1 mnkr. Den främsta kostnadsdrivaren har varit indexökningar som har uppgått till 26,4 mnkr och Norrtåg på 21,4 mnkr som beror på omvandling av avtal från tjänstekoncession till produktionsavtal.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall 2023	Budget 2023	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)	Årsprognos T2 2023	Prognosavvikelse	Prognosavvikelse (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-553,7	-529,8	-23,9	4,5	-527,3	-26,4	5,0	-549,5	4,1	-0,8
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-129,1	-114,0	-15,1	13,3	-121,0	-8,1	6,7	-128,2	0,9	-0,7
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-86,6	-97,3	10,7	-11,0	-65,2	-21,4	32,8	-88,3	-1,7	2,0
Fordonshyra	-32,0	-31,8	-0,2	0,6	-29,3	-2,7	9,3	-33,3	-1,3	4,0
Administrativa kostnader	-56,8	-58,4	1,7	-2,8	-57,4	0,6	-1,1	-58,4	-1,6	2,8
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-5,9	-5,2	-0,6	11,8	-5,2	-0,6	11,5	-5,9	0,0	0,5
Stationsavgifter	-2,9	-2,1	-0,8	39,7	-2,7	-0,2	8,6	-3,0	-0,1	2,0
Biljettsamverkan Xtrafik	-4,0	-4,0	0,0	0,0	-4,0	0,0	0,0	-4,0	0,0	0,0
Kompletteringstrafik	-1,5	-1,3	-0,2	17,2	-1,5	0,0	-2,8	-1,4	0,1	-6,9
Realtid, drift och underhåll	-1,0	-1,0	0,1	-7,7	-0,7	-0,30	44,5	-1,0	0,0	-0,1
Summa verksamhetens kostnader	-873,3	-844,9	-28,4	3,4	-814,2	-59,1	7,3	-872,9	0,4	0,0

*Tabell 9 Verksamhetens kostnader jmf med budget, prognos och föregående år.

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 553,7 mnkr i jämförelse med budget om 529,8 mnkr, med en högre kostnad med 23,9 mnkr.

Förstärkningstrafik avser sådan trafik som utförs för att möta tillkommande behov inom tidtabellslagd trafik inom Trafikuppdraget. Förstärkningstrafiken syftar till att få med alla kunder och kan utföras tillfälligt eller mer långsiktigt samt på hel linje eller del av linje. Förstärkningstrafik förekommer både i form av oplanerad förstärkningstrafik och av planerad förstärkningstrafik. Planerad förstärkningstrafik kan uppstå vid trafikomläggning till följd av ombyggnad av vägnät. Kostnaden för förstärkningstrafiken är 1,0 mnkr lägre än budgeterad.

Avtalade trafikkostnader

I jämförelse med budget har kostnaderna ökat med 7,7 mnkr för de avtalade trafikkostnaderna. I utfallet ligger kostnader för två elbussar i Sundsvall och optioner på hållplatsutrop och fossilfridrift som inte var med i budget. Projektet med Paxabussar har också startat under sista delen av 2023 i Sundsvall vilket inte låg med i budget.

I jämförelse med föregående år har de avtalade trafikkostnaderna ökat med 4,2 mnkr.

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 17,9 mnkr högre i utfallet jämfört med budget.

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

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

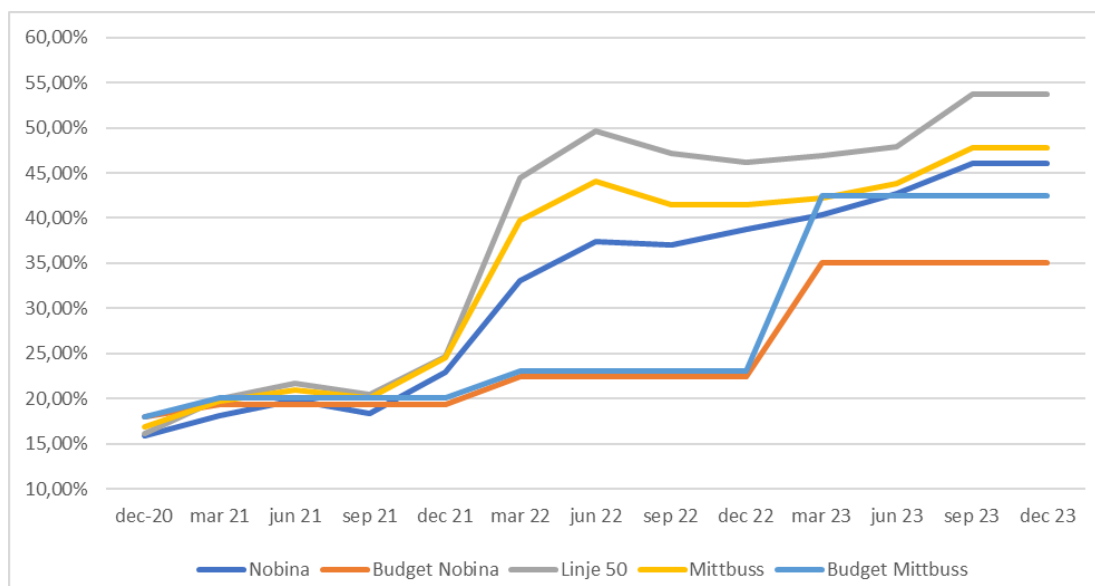


Diagram 1: Indexutveckling dec 2020 - sep 2023 utfall och prel dec 2023 SCB

Miljöincitament

Miljöincitamentet, som baseras på i hur stor andel av drivmedel som körs på förnyelsebara drivmedel, har minskat med 0,7 mnkr jämfört med budget och 0,2 mnkr jämfört med föregående år.

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 1,0 mnkr lägre än budgeterad och 1,3 mnkr lägre än föregående år då pandemirestriktioner låg kvar under den första delen av året.

Avtalade trafikkostnader (mnkr)	Utfall 2023	Budg et 2023	Budget- avvikelse	Avvik else (%)	Utfall 2022	Föränd ring 2023– 2022	Avvikel se (%)	Årsprogn os T2 2023	Progn s avvikel se	Prognos avvikelse (%)
Avtalade Trafikkostnad	-389,2	-381,5	-7,7	2,0	-385,0	-4,2	1,1	-386,7	-2,5	0,7
Indexerade trafikkostnader	-162,9	-145,0	-17,9	12,3	-139,2	-23,7	17,0	-161,2	-1,7	1,0
Miljöincitament	-1,0	-1,8	0,7	-40,6	-1,2	0,2	-15,9	-1,1	0,1	-0,1
Förstärkningstrafik	-0,5	-1,5	1,0	-63,7	-1,8	1,3	-70,5	-0,5	0,0	0,0
Summa	-553,7	-529,8	-23,9	4,5	-527,3	-26,4	5,0	-549,5	-4,1	0,8

*Tabell 10 Avtalade trafikkostnader jmf med budget, prognos och föregående år.

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 129,1 mnkr och budgeten uppgår till 114,0 mnkr. Budgetavvikelsen är 15,1 mnkr vilket motsvarar en ökning på 10,1 procent. Budgetavvikelsen beror främst på utvecklingen av indexrelaterade trafik kostnader. Justering av index i den särskilda persontrafiken sker fyra gånger per år utifrån en liknande indexkorg som används i den allmänna kollektivtrafiken. Resandet har ökat med 7,5 procent vilket ger möjligheter till ökad samordningsgrad och besparing per resa. Ökningen av resandevolymen hänför sig främst till färdtjänst- och kommunresor.

Kostnaden för regionens sjukresor uppgår till 75,2 mnkr med en budgetavvikelse om 7,6 procent vilket motsvarar 5,3 mnkr. I jämförelse mellan åren är kostnadsökningen 3 procent. Resandet har ökat med 3 437 till 126 553 resor vilket motsvarar 2,8 procent. Den största ökningen består av resor med kort reslängd, vilka minskade kraftigt när regionen tog bort den tidigare rabatterade egenavgiften för personer med färdtjänststillstånd. Andelen samordnade resor har ökat med 4,4 procent till 51,8 procent jämfört mellan åren vilket medför högre kostnadsbesparing.

För Ånge kommun uppgår budgetavvikelsen till 1,5 mnkr högre kostnader. I jämförelse med föregående år redovisas en kostnadsökning på 0,7 mnkr. Resandet har ökat med 21,3 procent till 11 292 resor jämfört mellan åren. Antalet färdtjänststillstånd har ökat till 302 från 297 året innan.

Budgetavvikelsen för Timrå kommun visar 0,8 mnkr högre kostnader vilket motsvarar 19,7 procent. Resandevolymen har ökat med 9,7 procent till 27 253 resor vilket bidrar till en ökad kostnad med 0,5 mnkr jämfört mot föregående år. Antalet färdtjänststillstånd har minskat med 9 till 642.

Kostnaden för Härnösands kommun har ökat med 22 procent jämfört med föregående år och budgetavvikelsen visar 1,5 mnkr högre kostnader. Resandeökningen är 18,1 procent vilket motsvarar en ökning om 4 857 till 31 637 resor under året.

Kramfors kommun redovisar en budgetavvikelse om 3,0 mnkr vilket motsvarar 26,9 procent. Antalet resor har i jämförelse mellan åren ökat med 14,2 procent till 38 120 vilket är en bidragande orsak till ökade kostnader på 1,9 mnkr. Antalet tillstånd för färdtjänst har minskat med 14 till 843.

Utfallet för Sollefteå kommun visar på en budgetavvikelse om 19,6 procent vilket motsvarar 1,3 mnkr. I jämförelse med föregående år har resandet ökat med 1 980 resor till 29 502 och bidrar högre kostnader om 0,8 mnkr.

I Örnsköldsviks kommun är kostnaden 1,2 mnkr högre i jämförelse med föregående år och budgetavvikelsen visar 1,7 mnkr. Resandeutvecklingen har ett ökat resande med 2 335 till 47 636 resor i jämförelse mellan åren.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall 2023	Budget 2023	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2022	Förändring 2023–2022	Förändring 2023–2022 (%)
Region Västernorrland	-75,2	-69,9	-5,3	7,6%	-73,1	-2,1	3%
Ånge kommun	-6,5	-5,0	-1,5	30,5%	-5,8	-0,7	12%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0%
Timrå kommun	-4,9	-4,1	-0,8	19,7%	-4,4	-0,5	10%
Härnösands kommun	-5,9	-4,4	-1,5	33,5%	-4,8	-1,1	22%
Kramfors kommun	-14,2	-11,2	-3,0	26,9%	-12,3	-1,9	15%
Sollefteå kommun	-7,9	-6,6	-1,3	19,6%	-7,1	-0,8	11%
Örnsköldsviks kommun	-14,5	-12,8	-1,7	13,2%	-13,3	-1,2	9%
Summa	-129,1	-114,0	-15,1	10,1%	-121,0	-8,1	6,7%

*Tabell 11 Särskild persontrafik jmf med budget och föregående år

Administration – Förvaltningens nettokostnader

Regionens administrativa nettokostnader uppgår till 52,4 mnkr vilket är 1,7 mnkr lägre än budget. Jämfört med föregående år har nettokostnaden minskat med 1,2 mnkr. Det som påverkar avvikelsen är vakanta tjänster, tjänstledigheter samt ett minskat behov av vikarier på Din Tur kundcenter. Minskade kostnader för resor, utbildning och övriga kostnadsrestriktioner har också lett till minskade kostnader.

Verksamhet, mnkr	Utfall 2023			Budget 2023			Budget- avvikelse nettokost.	Budget- avvikelse %
	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad		
Kramfors	1,2	-39,9	-38,7	1,0	-40,8	-39,8	0,9	-39,2
Ånge	3,2	-14,9	-11,7	3,0	-15,3	-12,3	0,8	-12,5
Central bedömningsfunktion	0	-2,0	-2,0	0,0	-2,1	-2,1	0	-1,9
Summa Regionens administrativa kostnader	4,4	-56,8	-52,4	4,0	-58,3	-54,3	1,7	-53,6

*Tabell 12 Verksamhetens nettokostnader jmf med budget och föregående år

Biljettkontroll redovisar en avvikelse med en minskning på 0,5 mnkr på planerade aktiviteter som inte genomförts. IT (drift och underhåll) har en minskning på 0,7 mnkr jämfört med budget där 0,4 mnkr är minskningar i olika avtalskostnader för datasystem. Konsultkostnaderna har ökat med 1,1 mnkr jämfört med föregående år på grund av många pågående projekt och vakanser i organisationen.

Administrationskostnader (mnkr)	Utfall 2023	Budget 2023	Budget- avvikelse	Avvik- else (%)	Utfall 2022	Förändring 2023-2022	Föränd- ring (%)
Kansliet Kramfors							
Personal	-19,6	-19,3	0,1	0%			
IT (drift och underhåll)	-6,3	-7,0	0,7	-10%			
Lokalkostnad	-0,6	-0,7	0,1	-20%			
Marknad	-1,5	-1,6	0,2	-9%			
Konsultkostnader	-2,7	-1,6	-1,1	66%			
Biljettkontroll	-0,2	-0,7	0,5	-74%			
Ekonomi	-0,9	-0,8	-0,1	7%			
Biljettmaskiner	-5,9	-6,1	0,2	-3%			
Direktionen	-0,8	-1,0	0,2	-16%			
Övrigt	-1,3	-1,9	0,2	-9%			
S:a kostnader Kansliet Kramfors	-39,9	-40,8	1,0	-2,4%	-39,5	-0,3	0,8%
Kundcenter Ånge							
Personal	-11,9	-11,6	-0,3	3%			
IT (drift och underhåll)	-1,9	-2,6	0,7	-28%			
Lokalkostnad	-0,4	-0,5	0,1	-28%			
Marknad	0,0	0,0	0,0	0%			
Konsultkostnader	-0,2	0,0	-0,1	0%			
Övrigt	-0,6	-0,6	0,0	0%			

S:a kostnader Kundcenter Ånge	-14,9	-15,3	0,4	-2,7%	-15,9	1,0	-6,3%
Central bedömning							
Personal	-1,8	-2,0	0,1	-7%			
Lokalkostnad	-0,1	-0,1	0,0	-1%			
Övrigt	0,0	0,0	0,0	0%			
S:a kostnader Central bedömning	-2,0	-2,1	0,1	-6,6%	-1,9	-0,1	3,5%
Summa Regionens admin kostnader	-56,8	-58,3	1,5	-2,6%	-57,4	0,6	-1,1%
Fördelade administrativa kostnader							
Realtid (drift och underhåll)	-1,0	-1,0	0,0	-3%	-0,7		
Försäljningsprovision, bankkostnader	-5,9	-5,2	-0,7	13%	-5,2		
S:a kostnader Fördelade Admin kostnader	-6,8	-6,2	-0,6	10,1%	-5,9	0,0	0,0%
Summa verksamhetens kostnader	-63,6	-64,5	0,9	-1,4%	-63,3	0,6	-1,0%

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

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

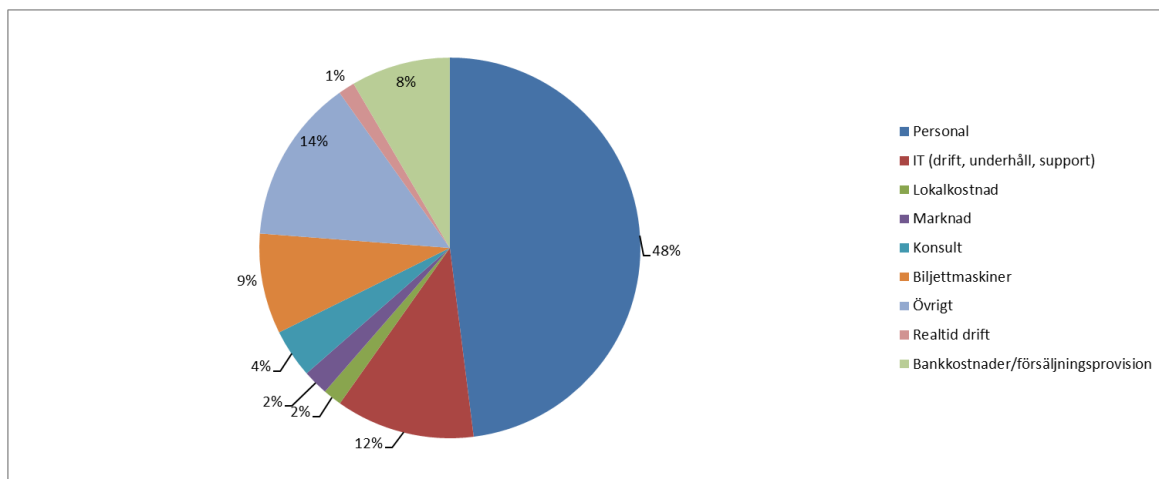


Diagram 2: Procentuell fördelning av administrationskostnader

Avskrivningar

Under 2023 har projektet med nytt biljettsystem pågått och avskrivningskostnader beräknades utfalla på projektet under året. Projektet är dock försenat och kostnaderna har ackumulerats på pågående immateriella anläggningstillgångar och beräknas aktiveras under 2024 istället. En försäljning av en av två kvarvarande gamla bussar tillhörande myndigheten har sålts under året.

Avskrivning, mnkr	Utfall 2023	Budget 2023	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2022	Prognos aug 2023	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Immateriella tillgångar	-0,2	-0,9	0,7	-78	-0,3	-1,0	0,8	-80,0
Optiska läsare	-0,1	-0,4	0,3	-75,0	-0,1	-0,1	0,0	0,0
Inventarier	-0,5	-0,1	-0,4	400,0	-0,5	-0,4	-0,1	25,0
Biljettmaskin	-0,3	-0,5	0,2	-40,0	-0,4	-0,3	0,0	0,0
Fordon	-0,1	-0,1	0	0,0	-0,1	-0,1	0,0	0,0
Nedskriv finans anl tillg	0	0	0	0,0	0	0	0,0	0,0
Summa	-1,2	-2,0	0,8	-40,0	-1,4	-1,9	0,7	-36,8

Norrtåg

Nettokostnad för driften av Norrtåg är 7,4 mnkr lägre än budget för helåret främst på grund av ökad omsättning och ett omförhandlat avtal om Lyckseletrafiken.

Tågtrafiken har en kostnadsökning med 22,7 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 2023	Budget 2023	Budgetavvikelse	Avvikelse %	Utfall 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)
Norrtåg							
Intäkter	6,3	9,0	-2,7	-30,1%	5,4	0,9	17,2%
Fordonshyra	31,4	31,8	-0,4	-1,3%	31,1	0,3	1,0%
S:a intäkter Norrtåg	37,7	40,8	-3,1	-7,6%	36,5	1,2	3,4%
Kostnad Drift Norrtåg	-80,3	-88,3	8,0	-9,1%	-60,0	-20,3	33,8%
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-6,3	-9,0	2,7	-30,1%	-5,4	-0,9	17,2%
Kostnad fordonshyra	-32,0	-31,8	-0,2	0,6%	-29,3	-2,7	9,3%
S:a kostnader Norrtåg	-118,5	-129,1	10,5	-8,2%	-94,6	-24,0	25,3%
S:a nettokostnader Norrtåg	-80,9	-88,3	7,4	-8,4%	-58,1	-22,7	39,1%

*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.

Utfallet för verksamhetens nettokostnader uppgår till 715,2 mnkr. I budget låg nettokostnaderna på 681,7 mnkr och i augusti prognostiseras verksamhetens nettokostnad till 715,6 mnkr.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Utfall 2023	Budget 2023	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)	Prognos 2023	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Region Västernorrland	-287,3	-287,8	0,5	-0,2	-260,3	-27,0	10,4	-293,6	-6,3	2,2
Ånge kommun	-16,2	-14,1	-2,1	14,6	-14,4	-1,8	12,6	-15,7	0,4	-2,6
Sundsvalls kommun	-173,1	-158,3	-14,8	9,4	-159,2	-14,0	8,8	-171,7	1,4	-0,8
Timrå kommun	-26,7	-23,8	-2,9	12,2	-22,3	-4,4	20,0	-24,1	2,6	-10,8
Härnösands kommun	-45,5	-43,5	-1,9	4,4	-43,0	-2,5	5,7	-45,2	0,3	-0,7
Kramfors kommun	-35,3	-32,9	-2,4	7,3	-34,0	-1,3	3,8	-36,0	-0,7	2,0
Sollefteå kommun	-26,3	-24,3	-1,9	8,0	-25,2	-1,1	4,2	-27,0	-0,7	2,6
Örnsköldsviks kommun	-104,9	-97,0	-7,9	8,2	-99,5	-5,4	5,4	-102,2	2,7	-2,6
Summa	-715,2	-681,7	-33,5	4,9	-657,8	-57,4	8,7	-715,6	-0,4	0,1

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

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.

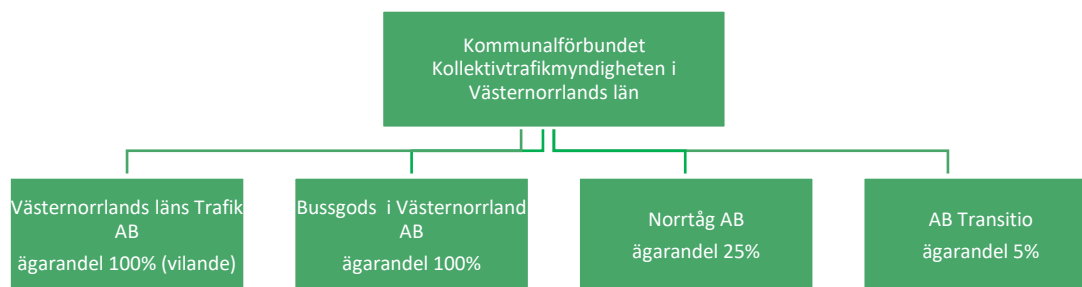
Störst fluktuation mellan prognosen och utfallet har Sundsvalls kommun, Örnsköldsviks kommun och Region Västernorrland. För Region Västernorrland består differens mot prognosen främst att kostnaderna för Norrtåg blev mycket lägre än beräknat. De indexerade kostnaderna för särskild persontrafik blev mycket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

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall 2023	Budget 2023	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2022	Förändring 2023-2022	Förändring (%)	Prognos 2023	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)
Region Västernorrland	284,1	283,9	0,2	0,1	257,3	26,8	10,4	290,2	-6,1	-2,1
Ånge kommun	16,2	14,1	2,1	14,8	14,3	1,9	13,1	15,7	0,4	2,8
Sundsvalls kommun	141,5	112,0	29,6	26,4	128,6	12,9	10,1	138,6	2,9	2,1
Timrå kommun	26,7	23,8	2,9	12,1	22,3	4,4	19,9	24,0	2,7	11,1
Härnösands kommun	12,6	13,3	-0,7	-5,4	16,0	-3,4	-21,5	11,8	0,8	6,6
Kramfors kommun	35,3	32,9	2,4	7,4	34,0	1,3	3,9	36,0	-0,6	-1,8
Sollefteå kommun	26,2	24,3	1,8	7,5	25,3	0,9	3,6	26,9	-0,7	-2,7
Örnsköldsviks kommun	75,8	65,4	10,4	15,8	72,2	3,6	5,0	72,4	3,4	4,7
Summa	618,4	569,7	48,6	8,5	569,9	48,5	8,5	615,5	2,9	0,5

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

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 samt att administrera trafikavtalet för Linje 40 som är tecknat i bolagets namn.

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 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 fattas hos ägarna.

I april i år lämnades ett aktieägartillskott om 1,0 mnkr till Bussgods och ytterligare ett i november på 0,7 mnkr. Skälen för begäran om ett kapitaltillskott var i huvudsak minskade intäkter, ökade drivmedelskostnader samt ett ojämnt kassaflöde med tidvis kraftig likviditetsbrist. Tillskottet har redovisats som en kostnad hos Kommunalförbundet då det har avsetts till att täcka löpande kostnader och undvika kontrollbalansräkning.

Beslut har tagits att köpa 1/3 av aktierna i Bussgods Norr AB och affären beräknas genomföras i april 2024 och därmed likvideras bussgods i Västernorrland AB.

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 2022-06-01.

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

Län (belopp i tkr)	Skuld 2023-01-01	Trafikkostnad 2023	Inbetalt 2023	Aconto 2024	Återbet av skuld	Skuld 2023-12-31
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-35 855	80 264	111	-82 557	-29 776	35 855
Region Jämtland Härjedalen	-15 788	39 791	-938	-40 472	-14 155	15 788
Länstrafiken i Västerbotten AB	-29 440	68 099	423	-68 751	-24 356	29 440
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-15 848	49 246	404	-49 942	-17 538	15 848
Summa skuld aktieägare	-96 931	237 400		-241 722	-85 825	96 931

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.

Koncernens mellanhavanden

Försäljning (mnkr)	Köpare 2023	Säljare 2023	Köpare 2022	Säljare 2022	Köpare 2021	Säljare 2021	Köpare 2020	Säljare 2020
Kommunalförbundet	38,3	31,5	89,2	31,4	31,9	0,3	4,2	0,5
Norrtåg AB	31,4	6,2	31,1	65,3		2,4		4,2
Bussgods AB	0,1	0,0	0,3		0,3		0,5	
Västernorrlands läns Trafik AB	0,0	0,0						
AB Transitio	0,0	32,0		29,3		29,4		

Driftsbidrag (mnkr)	Givare 2023	Mottagare 2023	Givare 2022	Mottagare 2021	Givare 2021	Mottagare 2021	Givare 2020	Mottagare 2020
Kommunalförbundet	82,0		60,0		67,9		56,7	
Norrtåg AB		80,3		60,0		67,9		56,7
Bussgods AB		1,7						
Västernorrlands läns Trafik AB								
AB Transitio								

3.6 Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet				Sammanställd redovisning	
		2023	2022	Prognos 2023	Budget 2023	2023	2022
Verksamhetens intäkter	2	159,3	157,8	159,0	165,4	280,8	272,1
Verksamhetens kostnader	3	-873,3	-814,2	-873,0	-844,9	-1008,2	-937,8
Avskrivningar	4	-1,2	-1,4	-1,6	-1,9	-22,3	-18,2
Verksamhetens nettokostnader		-715,2	-657,8	-715,6	-681,5	-749,8	-683,9
Kommunala biljettsubventioner	5	95,7	87,8	97,8	112,0	95,7	87,8
Medlemsbidrag	6	618,4	569,9	615,6	569,5	657,7	599,2
Verksamhetens resultat		-1,1	0,0	-2,2	0,0	3,6	3,1
Finansiella intäkter	13	2,8	0,0	2,2	0,0	3,6	0,3
Finansiella kostnader	13	0,0	0,0	0,0	0,0	-7,4	-4,5
Resultat efter finansiella poster		1,7	0,0	0,0	0,0	1,5	-1,1
Jämförelsestörande poster	7	-1,7	0,0	0,0	0,0	-1,7	0,0
Skatt/latent skatt		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Årets resultat		0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,9

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Förvärvade system	8	3,8	2,0	3,8	2,0
Materiella anläggningstillgångar					
Maskiner och inventarier	8	1,2	2,0	423,9	390,1
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	9	17,1	17,1	0,0	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	0,1	3,2
Långfristiga fordringar		0,0	0,0	3,7	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		17,1	17,1	3,8	3,2
Summa anläggningstillgångar		22,1	21,1	431,5	395,3
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar	10	0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	11	90,6	148,0	128,9	179,3
Kassa och bank	15	128,6	44,9	164,6	100,6

Summa omsättningstillgångar	219,2	192,9	293,5	279,9
SUMMA TILLGÅNGAR	241,4	213,9	725,1	675,2
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	2,0	2,2
Årets resultat	0,0	0,0	-0,2	-0,9
Summa eget kapital	1,3	1,3	1,8	2,1
Avsättningar				
Avsättningar för pensioner	0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar	0,0	0,0	19,9	18,5
Summa avsättningar	0,0	0,0	19,9	18,5
Skulder				
Långfristiga skulder	0,0	0,0	371,0	359,5
Kortfristiga skulder 12	240,0	212,6	332,4	295,1
Summa skulder	240,0	212,6	717,2	654,6
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	241,4	213,9	725,1	675,2

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2023-01-01 2023-12-31	2022-01-01 2022-12-31	2023-01-01 2023-12-31	2022-01-01 2022-12-31
Den löpande verksamheten					
Resultat efter finansiella poster		0,0	0,0	-0,2	-1,1
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet 14	14	1,2	1,4	24,1	15,7
Betald inkomstskatt		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		1,2	1,4	23,8	14,6
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>					
Ökning (-) minskning (+) av kortfristiga fordringar		57,4	-34,8	36,6	-42,8
Ökning (+) minskning (-) av kortfristiga skulder		27,5	-36,0	51,1	-8,8
Kassaflöden från den löpande verksamheten		86,0	-69,4	111,5	-51,6
Investeringsverksamheten					
Lämnat kapitaltillskott		0,0	0,0	0,0	-0,6
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2,3	-2,8	-58,3	-75,0
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,9
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Avyttring immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Förvärv av finansiella tillgångar		0,0	0,0	-0,6	0,0
Avyttring av finansiella tillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0

Kassaflöde från investeringsverksamheten		-2,3	-2,8	-58,9	-74,7
Finansieringsverksamheten					
Upptagna lån		0,0	0,0	11,4	32,3
Amortering		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0	11,4	32,3
Årets kassaflöde		83,8	-72,1	64,0	-79,4
Likvida medel vid periodens början	15	44,9	117,0	100,6	180,0
Likvida medel vid periodens slut	15	128,6	44,9	164,6	100,6

3.7 Noter

Redovisnings- och värderingsprinciper

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:

Tillämpade avskrivningstider	ÅR
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	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. 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 % 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	
		2023	2022	2023	2022
Not 2	Verksamhetens intäkter, inkl jämförelsestörande poster	159,3	157,8	280,8	272,1
	Biljettintäkter	89,6	84,1	89,6	84,1
	Skolkortsintäkter	17,8	17,3	17,8	17,3
	Resplusintäkter	4,8	4,2	4,8	4,2
	Fraktintäkter	0,1	0,3	0,1	0,3
	Bidrag Trafikverket (biljett)	0,0	7,0	0,0	7,6
	Bidrag Trafikverket samverkande system	3,5	3,5	3,5	3,5
	EU-bidrag	0,0	0,0	0,0	0,0
	Tåghyror	31,4	31,1	31,4	31,1
	Ersättning resande med RKTm färdbevis	6,3	5,4	6,3	5,4
	Driftsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0
	Övriga intäkter	5,8	4,9	127,3	118,6
Not 3	Verksamhetens kostnader	873,3	814,2	1008,2	937,8
	Trafikkostnader	777,7	722,0	884,6	848,8
	Tåghyra	32,0	29,3	32,0	29,3
	Personalkostnader inkl direktionen	34,7	33,8	46,2	44,5
	IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	11,1	11,5	11,1	11,3
	Lokalkostnader	1,1	1,6	1,1	1,6
	Konsultkostnader	2,9	1,0	2,9	1,0
	Övriga kostnader	13,8	15,0	30,3	1,3
Not 4	Avskrivningar och nedskrivningar	1,2	1,4	22,3	18,2
	Avskrivning immateriella tillgångar	0,2	0,3		0,3
	Avskrivning maskiner och inventarier	1,0	1,1		17,9
	Nedskrivning	0,0	0,0		0,0
Not 5	Kommunal biljettsubvention	95,7	87,8	95,7	87,8

	Sundsvalls kommun	31,7	31,7	31,7	31,7
	Örnsköldsviks kommun	29,2	27,4	29,2	27,4
	Härnösands kommun	34,8	28,7	34,8	28,7
Not 6	Medlemsbidrag	618,4	569,9	657,7	599,9
	Region Västernorrland	284,1	257,3	284,1	257,3
	Sundsvalls kommun	141,5	128,6	141,5	128,6
	Örnsköldsviks kommun	75,8	72,2	75,8	72,2
	Härnösands kommun	12,6	16,0	12,6	16,0
	Kramfors kommun	35,3	34,0	35,3	34,0
	Sollefteå kommun	26,2	25,2	26,2	25,2
	Timrå kommun	26,7	22,3	26,7	22,3
	Ånge kommun	16,2	14,3	16,2	14,3
	Norrtåg AB	0,0	0,0	39,3	29,2
Not 7	Jämförelsestörande poster	1,7	0,0	1,7	0,0
	Tillskott Bussgods	1,7	0,0	1,7	0,0

Noter till balansräkningen

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Not 8	Materiella och immateriella anläggningstillgångar				
	Ingående anskaffningsvärden	42,6	39,8	505,3	433,0
	Årets anskaffningar	2,3	2,8	58,3	75,0
	Försäljningar och utrangeringar	-6,0	0,0	-6,4	-1,6
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	38,9	42,6	557,2	506,4
	Ingående avskrivningar	-38,6	-37,2	-113,2	-96,3
	Försäljningar och utrangeringar	6,0	0,0	6,1	0,2
	Avskrivningar	-1,2	-1,4	-22,3	-18,2
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-33,8	-38,6	-129,5	-114,4
		5,0	4,0	427,8	392,0

*UB IB fel föregående år mellan ingående avskrivningar och ingående anskaffningsvärde i sammanställd redovisning

Belopp i mnkr				Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
				2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Not 9	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	3,8	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	3,8	0,0
Not 10	Kortfristiga placeringar			0,0	0,0	0,0	0,0
	Noterade aktier och andelar, omsättningstillgångar						
Not 11	Kortfristiga fordringar			90,6	148,0	128,9	179,3
	Kundfordringar			16,2	57,5	39,5	77,3
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			27,7	27,5	45,5	41,6
	Övriga kortfristiga fordringar			46,7	63,0	43,9	60,4
Not 12	Kortfristiga skulder			240,0	212,6	332,4	295,1
	Leverantörsskulder			86,8	42,4	103,6	59,1
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			6,7	19,9	43,2	52,3
	Övriga kortfristiga skulder			146,5	150,3	185,6	183,7

Noter till kassaflödesanalys

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet		Sammanställd redovisning	
		2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Not 13	Betalda räntor och erhållen utdelning				
	Erhållen ränta	2,8	0,0	3,6	0,2
	Erlagd ränta	0,0	0,0	-7,4	-4,6
Not 14	Justering för poster som ej ingår i kassaflödet				
	Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	0,0	0,0	0,3	1,4
	Avskrivningar	1,2	1,4	22,3	18,2
	Förutbetalda räntekostnader/leveranskostnader	0,0	0,0	0,0	0,3
	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	1,5	-4,0
	Latent skatt/skatt på årets resultat	0,0	0,0	0,0	-0,2
	Nedskrivning fg år påverkan eget kapital	0,0	0,0	0,0	0,0
		1,2	1,4	24,1	15,7
Not 15	Likvida medel				
	Följande delkomponenter ingår i likvida medel:				
	Kortfristig placering	0,0	0,0	0,0	0,0
	Kassa och bank	128,6	44,9	164,6	100,6
		128,6	44,9	164,6	100,6

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).

