

Datum

2024-06-05

Diariennr

24/00293

Tertialrapport april 2024

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län
1 januari – 30 april 2024**

Fastställd av förbundsdirektionen 2024-06-26

Innehåll

Ordförande har ordet.....	4
Förvaltningsberättelse.....	5
Vårt uppdrag	5
Årets fyra första månader	6
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	8
Medarbetare	10
God ekonomisk hushållning	11
Vision och mål	11
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	12
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	13
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	14
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	15
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	15
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	16
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	17
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	17
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	18
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	18
Ekonomisk analys.....	19
Periodens resultat - budgetföljsamhet.....	19
Jämförelse med föregående år	19
Investeringsredovisning	20
Balanskravet	20
Verksamhetens intäkter.....	21
Biljetintäkter för linjelagd busstrafik.....	21
Verksamhetens kostnader	22
Linjelagd busstrafik	23
Särskild persontrafik	24
Administration - Förvaltningens nettokostnader	26
Avskrivningar	27
Norrtåg.....	27
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem	27
Medlemsbidrag fördelad per medlem	28
Prognos helår 2024	29
Verksamhetens intäkter.....	29

Biljettintäkter per medlem	30
Verksamhetens kostnader	30
Linjelagd busstrafik	31
Särskild persontrafik	31
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem	32
Medlemsbidrag fördelad per medlem	33

Ordförande har ordet

När jag skriver de här raderna om tertialrapporten för april 2024 gör jag det med vetskapen om att vi nu är överens om att tillsammans besluta om kollektivtrafiken i Västernorrland. Alla medlemmar har beslutat att anta våra nya styrdokument och en ny kostnadsfördelningsmodell. Det känns bra att vi nu tar gemensamt ansvar för kollektivtrafiken som möjliggörare för regional utveckling i Västernorrland.

Vi har bytt planeringssystem för de särskilda persontrafikresorna under våren, då tidigare system togs ur drift av leverantören. Detta systembyte ledde till en lång process med taxibolagen som haft uppdraget att köra de särskilda persontrafikresorna. Tingsrätten gjorde samma bedömning som oss, att införandet av nytt system sannolikt ryms inom trafikavtalet och därefter har vi skrivit på förlikningsavtal med taxiföretagen och det nya systemet är i drift. Det är olyckligt att mediabilden av situationen har blivit ensidig, men direktionen hoppas på fortsatt bra avtalsförhållanden med våra upphandlade entreprenörer.

Nu ser vi framåt och fokuserar på de stora pågående processer vi har med upphandling av vilken trafik som ska finnas från 2027 och framåt.

Sara Nylund

Ordförande

Förbundsdirektionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Förvaltningsberättelse

Vårt uppdrag

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bildades av länets sju kommuner och Region Västernorrland 2012 med ansvar för den regionala kollektivtrafiken enligt Lag om Kollektivtrafik (SFS 2010:1065) och EU kollektivtrafikförordning (EG 1370/2007)

Kommunalförbundet uppdrag och arbetsformer beslutas av medlemmarna i styrdokumentet Förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

Kommunalförbundet leds av en förbundsdirektion som består av 9 ordinarie ledamöter.

Förbundsdirektionen fastställer vision och mål i ett regionalt trafikförsörjningsprogram samt beslutar om budget. Förbundsdirektionen beslutar om allmän trafikplikt inom länet.

Direktionen ansvarar även för att:

- efter överenskommelse med Region Västernorrland eller en kommun i länet upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller regionen ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster
- verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper samt
- verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet

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

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

Kommunalförbundet är delägare av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är Bussgods i Västernorrland AB, Bussgods i Norr AB och AB Transitio. Vilande bolag är Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB).

Årets fyra första månader

- Den stränga kylan under långa perioder under vintern har drabbat entreprenörernas fordon hårt. Nio motorer har gått sönder pga. den stränga kylan som var periodvis under vintern. Detta har i sin tur gett sämre trafikleverans i form av inställda turer.
Dialog pågår med bussentreprenörerna om det skall införas en köldgräns där trafiken eventuellt reduceras vid extremkyla. Även övriga delar i kollektivtrafik i norr tittar på samma frågeställning gällande köldgräns
- Omorganisation Kundcenter – En ny organisation med en övergripande chef Kundcenter tillsatt fr.o.m. 1 februari. Chefen för kundcenter ingår även i myndighetens ledning.
- Kundcenter har under tertial 1 2024 arbetat med införande av nytt samordningssystem för anropsstyrd trafik. Ett nytt system som inneburit delvis förändrat arbetssätt för medarbetare på Kundcenter, trafikföretagen och dess förare.
Det nya systemet Alfa togs i drift 1 april 2024 och bedömningen är att driftstarten över lag har gått bra då inga större störningar förekommit i form av förseningar eller inställda turer. Arbete sker löpande på daglig basis med anpassning av systemet. Vi ser fram emot att fortsatt arbeta med de övriga gränssnitt som vi upphandlat för att skapa en ännu bättre verksamhet och service för våra medborgare
- Leverantören till nuvarande handläggningssystem för färdtjänst och riksfärdtjänst har meddelat att systemet kommer avvecklas under tertial 2 2024. Inköp av nytt handläggningssystem har genomförts. Kundcenter har arbetat med förberedelser inför övergången i form av anpassning och utformning. Nya systemet kommer tas i drift under tertial 2 2024
- Uppdragsgivarna Länstrafiken Norrbotten och Dalatrafik som vi har uppdragsavtal med har bytt samordningssystem under tertial 1 2024 varpå Kundcenters medarbetare genomgått utbildningar och hanterar uppdragen i de nya systemen
- Under tertial 2 2023 genomfördes en genomlysning av Kundcenters verksamhet i syfte att få fram förbättringsförslag för vidare utveckling av verksamheten. Under tertial 1 2024 har fortsatt arbete utifrån genomlysningen genomförts i form av organisationsförändringar och vidare översyn av interna och externa uppdrag
- Nya resenärsappen lanserades i slutet av tertial 3 2023 vilket medförde ökat tryck på Kundcenter under tertial 1 2024 i form av frågor och synpunkter från resenärer. Kundcenter har tillsammans med övriga enheter och andra parter utfört insatser för att utifrån synpunkter göra verksamheten ännu bättre
- Arbetet i förberedelsefasen pågår inför upphandling av busstrafik med trafikstart 2027
- Uppstart av paxa Sollefteå den 13 januari
- Resandet har vänt sin negativa trend i trafikområde O03 och ligger nu 5,2% över resandet 2023
- I BoB projektet så släpptes den nya appen den 6 december efter en längre tid av förseningar i lanseringen. Det var en del problematik av diverse karaktär som vi fick lösa allt eftersom, men de avtog efter diverse åtgärder. Dessa störningar har med tiden blivit allt mindre, men vi arbetar fortlopande med att minska de problem som är kvar. Valideringsproblematiken är en del av detta
- I nuläget så har vi ca 71 000 aktiva användare av appen
- De övriga delarna i BoB-projektet såsom företagsportal, skolportal, mina sidor, nya reskort mm. har tyvärr dragits med ytterligare förseningar, bland annat problem med validering av nya reskort, samt att vi vill ha bättre gränssnitt av främst företagsportalen. Det innebär att vi tagit beslut att skjuta på införande av dessa delar till hösten
- Det har pågått ett arbete att ta fram förslag på trafikering till Viskananstalten fr.o.m. december 2024
- Det har pågått ett arbete med att förlänga linje 4 till Bredsand
- Justeringar i tidtabell för linje 120 på grund av byggarbeten på väg 562

- Underlag är framtagna för diskussion om hantering av kollektivtrafik i samband med olika läsårstider i länet
- Arbete med att öka kvalitén på vår trafikdata
- Implementering realtidssystemet
- Henric Hedenqvist ny Trafikchef tillsatt 24 april, efterträdare till Mathias Sundin
- Kortare pulsmätning med fokus välmående genomförd vecka 17

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Omvärldsläget är fortsatt instabilt. Det är främst kriget i Ukraina och Gaza som påverkar oss men även klimatkatastrofer och oroligheter i andra världsdelar påverkar såväl världsekonomin som säkerhetsläget.

Säkerhetsläget i Sverige höjdes nyligen och ett specifikt uppdrag att se över beredskapen i kollektivtrafik har getts till Trafikverket och Transportstyrelsen. Alla platser där många människor samlas är viktiga att hantera, större bytespunkter i kollektivtrafiken är ett sådant exempel. Vi behöver även hantera olika typer av risker gällande kollektivtrafiken, tex. risken för att någon stjäla ett bussfordon och använder som vapen. Här i vårt län så har organisationen påbörjat ett arbete att tillsammans med trafikbolagen se över rutiner och planera för övningar där förmågan att hantera incidenter ska höjas.

Kollektivtrafikens kostnader har de senaste åren ökat kraftigt, vi ser en stor ökning inte minst på fordonsbränsle tex. HVO100 som är ett frekvent använt fossilfritt bränsle i kollektivtrafiken. Den ekonomiska utvecklingen berodde till största delen på kriget i Ukraina och den har fått följd effekter i form av inflation och konjunktursvängning. Under 2024 så har kostnadsökningen stabiliserats men kostnadsnivån är fortsatt hög. Sverige har den senaste tiden befunnit sig i en lågkonjunktur som påverkat oss negativt, dock ser vi nu en ljusning då inflation, ränteläge och de ekonomiska tongångarna i samhället är numer något mer positiva. Kostnadsökningarna behöver fortsatt kompenseras med lika stora intäktsökningar i form av höjda biljettpreiser, men i rådande konjunktur är det riskabelt att öka priset för mycket utan att riskera minskat antal resenärer och resor. Hantering av prissättning och produktutbud är därför väldigt viktigt för att minimera den negativa ekonomiska effekten för kollektivtrafiken.

För att fler ska välja kollektivtrafik så behövs förbättrat trafikutbud. Ett sätt att få ut mer trafik för satsade medel kan vara nya former, exempelvis den anropsstyrda trafik med namnet PAXA som nu ska testas i Sundsvall och Sollefteå. När den trafiktypen testades i Säffle så ökade resandet med åtta gånger trots att kostnaden endast var marginellt högre.

Antalet resor i länets kollektivtrafik ligger fortsatt något under nivåerna innan pandemin. Hittills under 2024 första månader har något färre resor i kollektivtrafiken utförts jämfört med 2023. Det som tros påverka denna trend är medias rapportering om prissättning i kollektivtrafiken samt lägre kostnader för bränsle för privat bilister. Att kollektivtrafikens omfattning på vissa håll reducerats samt att nya mobilitetslösningar så som elscooter introducerats påverkar också jämförelsen med 2019. Inför kommande upphandling är det viktigt att vara överens om ambition och hur denna ambition ska nås.

Vår organisation är inne i ett stort antal utvecklingsprocesser så som framtagande av nya styrdokument, upphandling av olika IT-system samt upphandling av särskilda persontransporter. Under 2024 planeras den stora bussupphandlingen som träder i kraft i december 2027. Alla dessa processer är viktiga för organisationens och verksamhetens utveckling. De kräver dock en stor mängd resurser vilket är svårt i en liten organisation. Resurssättning och prioritering kommer därför fortsatt vara viktigt under kommande år.

Innan upphandlingen kan publiceras i slutet av 2024 så behöver hela länets trafiksystem genomlysas och uppdateras. Fordonsupplägg är ett annat stort och viktigt arbete där fordonsklasser, fordonsutrustning, drivmedel och infrastruktur behöver fastställas. Stora delar av organisationen kommer i någon utsträckning att behöva bidra till detta arbete under hela 2024 och delar av kommande år. Ett bra upphandlingsunderlag är ett måste för att uppnå en attraktiv och effektiv kollektivtrafik i nästa avtalsperiod.

Även 2024 har varit ett år där klimatförändringarna gör sig allt mer påtagliga. Extremhetta och extrem nederbörd rapporteras runt om i världen. Resultaten är ofta stora skador på egendom och förlorade människoliv. Här i vårt län så är det främst nederbördsmängder som skapar problem både vintertid och sommartid. Det är därför av yttersta vikt att vår verksamhet och den infrastruktur vi

använder i större utsträckning anpassas för förändrat klimat och extrema väder. För att komma till rätta med klimatförändringarna krävs radikala minskningar av växthusgasutsläpp och där kan kollektivtrafiken vara med och bidra. Om fler personer delar på fordonsresurser och om fordonsresurserna dessutom drivs fossilfritt eller till och med emissionsfritt så minskar vårt klimatavtryck och vi kan bidra till en bättre miljö för alla.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per april redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2024 per april	2023	2022	2021	2020
Total sjukfrånvaro	8,3	4,2	6,6	5,4	4,9

Sjukfrånvaro

Sjuktalet har ökat med 4,1 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Frånvaron består till stor del av längre sjukfall. Riktvärdet på 3,5 procent har inte uppnåtts under perioden.

Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Med anledning av att de centrala löneavtalen med giltighet fr.o.m. 2024-04-01 blev klara i slutet på mars var förutsättningarna inför årets löneöversyn inte kända i tid så att de nya lönerna skulle hinna bli klara för utbetalning i april. Löneöversynsprocessen startades dock upp med lönesamtal vilka genomförts under våren, medarbetarsamtal genomförs under hösten 2024.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

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

Medarbetarnas engagemang och välmående är viktigt och alla ska ges möjligheten att göra sin röst hörd. Under vecka 17 genomfördes en pulsmätning med fokus välmående. Svarsfrekvensen uppgick till 71% vilket är något lägre än tidigare. Resultatet används som diskussionsunderlag kring arbetsmiljö vid personalmöten och i medarbetarsamtal.

Jämställdhet och mångfald

Av tillsvidareanställda är 55 procent kvinnor och 45 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 82 procent kvinnor och 18 procent män. Av visstidsanställda är det en könsfördelning på 60 procent kvinnor och 40 procent män. Vid rekryteringar eftersträvas jämställdhet och mångfald.

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

Personalstruktur

Tabellen visar tillsvidare- och visstidsanställda per april respektive år

Antal	2024	2023	2022	2021
Kvinnor	35	32	32	32
varav tillsvidareanställda	29	29	28	28
Män	19	21	22	24
varav tillsvidareanställda	15	17	19	21
Summa	54	54	54	56
varav tillsvidareanställda	44	46	47	49

God ekonomisk hushållning

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv. En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är

- Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet
- Minskad negativ miljöpåverkan
- Resurseffektiv kollektivtrafik

Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi. Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2022* antogs av förbundsdirektionen.

Metod

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

Definition av måluppfyllnad:



= mål uppfylls



= mål uppfylls med vissa brister



= mål uppfylls ej

Vision och mål

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

De strategimål som anges i den regionala utvecklingsstrategin innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och stärkt innovationsförmåga.

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att uppnå ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken skapar möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför boendeorten. Det leder till en bättre matchad arbetsmarknad och bättre förutsättningar för individer och organisationer att utvecklas i regionen. Dessutom skapar kollektivtrafiken möjligheter för en rik och aktiv fritid.

Övergripande målområden

Utifrån vision och strategimål i den regionala utvecklingsstrategin har fyra övergripande målområden för länets kollektivtrafik arbetats fram: *Resenär, Hållbarhet, Tillväxt och Medarbetare*. Inom varje målområde finns ett övergripande mål som anger ett önskat tillstånd 2030.

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska utgå från resenärens behov, bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. För att åstadkomma det krävs att kompetenta och engagerade medarbetare får rätt förutsättningar att verka.

Tio delmål konkretiserar de övergripande målen. Kopplat till varje delmål har strategiskt viktiga åtgärder identifierats för att de övergripande målen ska uppnås till 2030. Delmålen följs upp årligen. Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik utgör även kommunalförbundets finansiella mål.

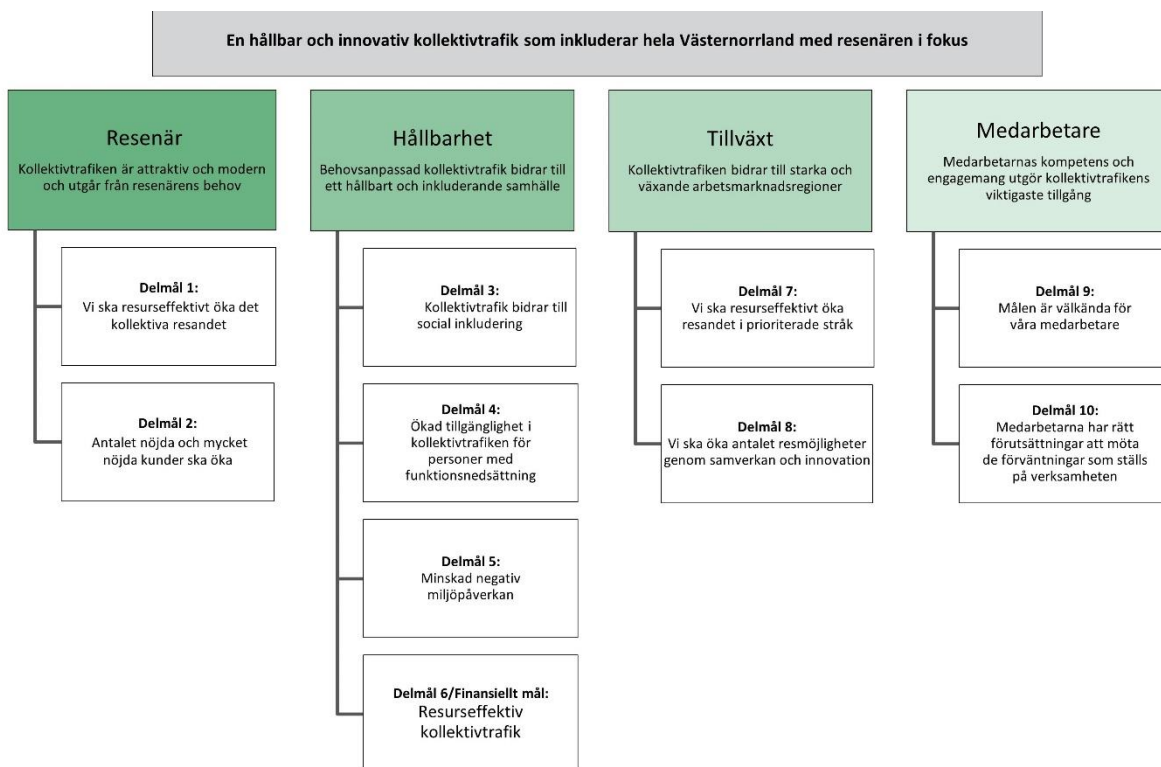


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Årsprognos T1		
Måloppfylnad	↓		
Analys Bedömningen är att målet är svårt att uppnå. Problematik med validering i biljettmaskin och avsaknad av annan kompletterande resandestatistik gör det svårt att följa upp målet, troligtvis är det något fler resande än vad statistiken visar.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Målvärde 2024	Utfall 2023
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken i förhållande till föregående år (exl. skolkort). Förändring i %	-2,6%	6%	44%	+5%	8 081 268
Andelen som instämmer i påståendet "Avgångs-tiderna passar mina behov" (%) ¹ Nationellt snitt ² .	61/27 68/34	59/31 67/53	54/30 67/50	65/45	57/30 66/52

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

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

Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%)	71/56*	76/76	74/72	72/69	75/74
Nationellt snitt	77/76	77/78	77/77		78/78
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	67/32	70/45	66/43	69/44	68/43
Nationellt snitt	73/45	74/61	74/59		73/61
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	73/53	71/62	70/57	73/62	70/59
Nationellt snitt	71/56	72/66	67/60		70/64

*låg bas

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Årsprognos T1		
Målluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte uppnås. Utfallet av de flesta indikatorvärdena till och med april ligger under riktvärdena. Värt att nämna att verktyget och portalen som används för att mäta de allra flesta indikatorerna, kollektivtrafikbarometern, har under perioden bytt leverantör och därmed metod och rapporteringsmodell, vilket kan bidra till differens med de svar som skulle visats i den tidigare portalen för Kollektivtrafikbarometern.			

Indikatorer för att följa upp målet ³	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Målvärde 2024	Utfall 2023
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	62/35	59/44	57/40	58/41	57/41
Nationellt snitt	56/53	59/53	59/51		57/52
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	76/73	78/79	73/74	79/79	77/78
Nationellt snitt	72/70	76/78	78/78		76/77
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	28/13	30/19	28	30/20	28/17
Nationellt snitt	33/18	32/26	31		31/25

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

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad			
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls fullt ut. Antalet användare av Din Tur-app har ökat efter lanseringen av nya appen.			

Indikatorer för att följa upp målet ⁴	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Antalet användare av Din Tur-app <i>Genomsnitt/mån t o m april</i>	71 100	40 032	37 339	45 000	40 033 ⁵
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	76/69	76/77	75/76	77/76	76/76
<i>Nationellt snitt</i>	76/77	77/77	73/74		76/77
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	78/58	80/77	69/67	80/74	78/76
<i>Nationellt snitt</i>		83/82	79/78		84/83

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

⁵ Framräknat på grund av brist på data från leverantör.

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

	Årsprognos T1		
Målluppfyllnad	➡		
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls helt. Ny resenärsapplikation och upphandling av ny lösning för realtid förväntas bidra positivt till målluppfyllnad. Lansering av ny app har skett under perioden och drabbats av en del störningar, vilket påverkat resultatet. Däremot har fler och fler laddat ner och blivit användare av Din Turs app vilket gett högre målluppfyllelse än väntat. Den nya applikationen är också granskad av myndighet DIGG för att säkra tillgängligheten enligt lag. Verktöget och portalen som används för att mäta de allra flesta indikatorerna, kollektivtrafikbarometern, har under perioden bytt leverantör och därmed metod och rapporteringsmodell, vilket kan bidra till differens i resultaten.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet ”Personalen på kundcenter/trafikupplysning har ett trevlig bemötande”	67/54	69/68	43/46	68/68	70/70
Nationellt snitt	69/67	71/70	67/66		70/69
Information ombord: Andel som instämt i påståendet ”Jag får den information jag behöver ombord”	50/59	56/60	55/56	59/59	59/61
Nationellt snitt	73/76	75/76	72/73		74/75
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)”	71/56	78/78	74/72	75/75	75/74
Nationellt snitt	77/76	78/78	77/77		78/78

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Årsprognos T1		
Målluppfyllnad	⬇		
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls. Den huvudsakliga anledningen är att kollektivtrafiken fortsatt har en lägre marknadsandel än målsättningen för 2024. Målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserande resandet med 1% 2024 jämfört med 2023. Din Turs mål till minskad negativ miljöpåverkan kommer först få effekt i samband med upphandling och en ny fordonsflotta som har en högre grad av elektrifiering.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	9	11	10	11	11
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimme (g/kWh) (FRIDA) ⁶	0,35	Saknas	1,0	1,29	0,36 ⁷

⁶ Statistik ur FRIDA avser kvartal.

⁷ Framräknat, osäkerhet då det skiljer stort från tidigare år

Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km) (FRIDA)	3,28	Saknas	3,3	3,0	3,3 ⁸
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%) (FRIDA)	100	Saknas	99	99	99,5

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ⁹ (%)	19,3	-	-	19,0	16,2
varav landsbygdstrafik	14,4	-	-	15,5	12,0
varav tätortstrafik	25,6	-	-	23,5	21,8
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur ¹⁰	13	11	15	23	28
Andel samordnade sjukresor (%) avser kvartal 1	51,48	51,46	42,77	52	51,75
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun, avser kvartal 1	58,65	57,09	49,34	55	56,29
Kostnad per produktionskilometer (SÄKO) (kr)	29,59	27,94	24,80	28,5	28,43

⁸ Uppskattat värde
⁹ Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter.
¹⁰ Totala antal kollektivtrafiklinjer i Västernorrland län är 119 linjer.

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Din Tur bedömer att det finns ett högre resande än vad statistiken visar, vilket gör att målet kan vara uppfyllt. Försättningsvis krävs satsningar på trafik samt reviderat produktutbud som attraherar nya resenärer till kollektivtrafiken.			

Indikatorer att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Antal resor i de prioriterade stråken	2 689 049	2 759 691	2 414 155	7 520 000	7 569 634
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	475 318	506 296	435 592	1 457 000	1 480 194
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	1 618 589	1 656 563	1 487 695	4 602 000	4 507 190
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	416 329	423 170	363 543	997 000	1 087 844
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	178 813	173 662	127 334	460 000	494 406

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till. Vad avser övrig biljettsamverkan sker arbetet inom ramen för biljett- och betalsamarbetet med övriga norrlandslän. Antalet användare av Din Turs-app har ökat markant.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	0	0	0
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	0	0	0	0
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>	0	0	0	22	22
Andel produkter som är digitaliserade ¹¹ (%)	81	36	36	100	81
Antalet användare av Din Tur-app, genomsnitt/mån	71 100	40 032	37 339	45 000	40 033 ¹²

¹¹ Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad per augusti 2019.

¹² Framräknat på grund av brist på data från leverantör.

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad			
Analys: Delmålet följs upp vid både medarbetarsamtal och medarbetarundersökning. Indikatorer för att följa upp delmålet saknar dock värde vid T1 då medarbetareundersökning med indikatorn genomförs hösten 2024.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%)	-	-	-	65	82
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%)	-	-	-	80	73

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

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad			
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Indikator om medarbetarindex saknar värde vid T1 då medarbetareundersökning med detta index genomförs hösten 2024. Sjuktaalen har ökat jämfört med motsvarande period tidigare år och mot helår 2023, till största. För att främja medarbetarnas goda hälsa uppmuntras till friskvårdsaktiviteter och användandet av friskvårdsbidrag, trots det har andelen som nyttjar sitt bidrag minskat något.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2024	Utfall april 2023	Utfall april 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	-	70	68
Sjuktal (%)	8,3	4,2	6,6	3,5	5,0
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	29	31	30	50	55

Ekonomisk analys

Periodens resultat - budgetföljsamhet

Perioden januari till april visar att nettokostnaderna uppgår till 240,4 mnkr. Vid en jämförelse med budget för motsvarande period är verksamhetens nettokostnader 2,4 mnkr lägre. Verksamhetens intäkter har ökat med 3,2 mnkr där biljettintäkterna ökat med 2,6 mnkr och intäkter tåghyra med 1,2 mnkr. Verksamhetens kostnader har ökat med 1,1 mnkr jämfört med budget. Här står den särskilda persontrafiken med en ökning av 2,9 mnkr och fordonshyror med en ökning av 1,8 mnkr för den största delen. Administrativa kostnader ligger vid första tertialet 1,9 mnkr lägre än budget.

Belopp i mnkr	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget- avvikelse	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	60,8	57,6	3,2	5,5
Verksamhetens kostnader	-300,7	-299,6	-1,1	0,3
Avskrivningar	-0,5	-0,8	0,3	-36,8
Verksamhetens nettokostnader	-240,4	-242,8	2,4	-1,0
Kommunala biljettsubventioner	31,5	33,8	-2,3	-6,7
Medlemsbidrag	207,9	208,7	-0,7	-0,4
Verksamhetens resultat	-0,9	-0,3	-0,6	167,0
Finansiella intäkter	0,9	0,3	0,6	167,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

*Tabell 1 Verksamhetens resultat jmf med budget T1. I intäkter ingår Norrtåg.

Jämförelse med föregående år

Vid en jämförelse med föregående år är avvikelsen 7,8 mnkr högre nettokostnader vilket motsvarar 3,3 %. Verksamhetens intäkter har ökat med 6,0 mnkr i jämförelse med motsvarande period föregående år. Detta främst som ett utfall av höjning av biljettpriser som gjordes vid årsskiftet med 13% på enkelbiljetter och flexkort. Verksamhetens kostnader har ökat med 13,6 mnkr jämfört med föregående år. Den särskilda persontrafiken står för 2,9 mnkr. Beståndsdelarna där redovisas i separat stycke längre ner. De subventionerade intäkterna har minskat med 7,4 % jämfört med föregående år vilket är 2,5 mnkr lägre.

Belopp i mnkr	Utfall T1 2024	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	60,8	54,8	6,0	10,9
Verksamhetens kostnader	-300,7	-287,0	-13,6	4,7
Avskrivningar	-0,5	-0,4	-0,1	34,9
Verksamhetens nettokostnader	-240,4	-232,6	-7,8	3,3

Kommunala biljettsubventioner	31,5	34,1	-2,5	-7,4
Medlemsbidrag	207,9	198,6	9,4	4,7
Verksamhetens resultat	-0,9	0,0	-0,9	100,0
Finansiella intäkter	0,9	0,0	0,9	100,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

*Tabell 2 Verksamhetens resultat jmf med föregående år T1. I intäkter ingår Norrtåg.

Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 0,3 mnkr för T1 2024 där 2,5 mnkr är aktivering av pågående arbeten på nya Biljett- och betalsystemet. 0,2 mnkr utgör investering i datorer. Differensen mot budget beror på pågående ej färdiga projekt som realtid och förseningen av det nya biljett- och betalsystemet.

Investeringar (mnkr)	Utfall 2024	Budget 2024	Avvikelse	Utfall 2023
Biljettmaskiner	0,1	0,0	-0,1	0,0
Inventarier/Datorer	0,2	0,1	-0,1	0,0
Trafikledning realtid	0,0	0,5	0,5	0,0
Optiska läsare	0,0	0,0	0,0	0,0
Fordon	0,0	0,0	0,0	0,0
Reseplanerare	0,0	0,1	0,1	0,0
Handläggningssystem SÄKO	0,0	0,0	0,0	0,0
BOB - biljettsystem	2,5	0,7	-1,8	0,0
Pågående biljettsystem	-2,5	0,0	2,5	0,7
Totalt	0,3	1,4	1,1	0,7

*Tabell 3 Verksamhetens investeringar jmf med budget och föregående år T1.

Balanskravet

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

Balanskravsutredning (mnkr)	2024	2023	2022	2021	2020
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 4 Balanskravsutredning.

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 60,8 mnkr och är 3,2 mnkr högre än budget, motsvarande 5,4%. Budgetavvikelsen beror främst på högre intäkter för biljettintäkter 2,6 mnkr och tåghyra 1,2 mnkr. Jämfört med motsvarande period föregående år har intäkterna ökat med 6,0 mnkr. Det är främst biljettintäkterna som bidragit till ökningen med 5,4 mnkr.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Biljettintäkter busstrafik	36,0	33,4	2,6	7,8	30,6	5,4	17,6
Intäkter skolkort	6,6	6,5	0,1	2,4	6,5	0,2	2,4
Intäkter tågtrafik	2,1	3,0	-0,9	-29,8	2,5	-0,4	-16,2
Bidrag, Samverkande system	1,2	1,2	0,0	-0,1	1,2	0,0	0,0
Tåghyra	11,8	10,6	1,2	11,4	10,7	1,1	10,4
Vinst försälj mat anl tillg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resplusintäkter	1,3	1,3	0,0	-2,7	1,3	0,0	-2,7
Kundservice och anropsstyrtrafik	0,8	0,7	0,1	8,1	0,7	0,1	12,2
Reklam på buss	0,2	0,3	-0,1	-21,3	0,6	-0,4	-65,1
Bussgodsintäkter	0,0	0,1	0,0	-70,2	0,1	0,0	-70,2
Färdtjänsthandläggning	0,3	0,3	0,0	33,5	0,4	0,0	-12,3
Färdtjänstsamordning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Persontransporter	0,1	0,1	0,0	-72,2	0,1	0,0	-35,0
Avgift för kortämne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	-33,1
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	-81,3
Statsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga intäkter	0,3	0,1	0,2	73,8	0,1	0,3	432,0
Summa	60,8	57,6	3,2	5,4	54,8	6,0	11,0

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

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

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

Det totala resandet i Västernorrlands län har mellan årens fyra första månader minskat med 2,6%. Biljettintäkterna har dock ökat med 5,4 mnkr från tertial 1 2023 till tertial 1 2024. Detta som en följd av att biljettpriserna höjdes med 13% på enkelbiljetter och flexkort. Enkelbiljetterna höjdes för att det

resandet bedömdes ha den lägsta priskänsligheten och att majoriteten av biljettintäkterna kommer från enkelbiljetter.

Biljettintäkternas fördelning mellan medlemmarna redovisas i tabellen nedan. För första tertialet 2024 följer fördelningen den fördelning som applicerades för årsbokslutet 2023 enligt direktionsbeslut. Detta då övergången till nytt biljett- och betalsystemet medför att det intäktsfördelningssystem som använts inte längre kan tillämpas i det nya systemet.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Härnösand	0,5	0,4	0,0	8,9%	0,4	0,1	15,4%
Kramfors	0,8	0,6	0,1	21,3%	0,6	0,2	30,0%
Sollefteå	1,1	1,2	-0,1	-10,8%	0,9	0,2	21,5%
Sundsvall	20,3	18,4	1,9	10,1%	17,0	3,3	19,5%
Timrå	1,3	1,4	0,0	-1,9%	1,2	0,1	11,9%
Ånge	0,1	0,2	0,0	-21,2%	0,1	0,0	31,6%
Örnsköldsvik	4,5	4,8	-0,3	-5,4%	4,5	0,0	0,3%
Region Västernorrland	7,4	6,4	1,0	16,0%	5,9	1,5	25,2%
Summa intäkter	36,0	33,4	2,6	7,8%	30,6	5,4	17,7%

*Tabell 6 Biljettintäkter per medlem jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 300,7 mnkr för tertial 1 2024 och budget till 299,6 mnkr, vilket innebär högre kostnader än budget motsvarande 1,1 mnkr. Den största ökningen står särskild persontrafik med 2,9 mnkr och fordonshyra Norrtåg med 1,8 mnkr för.

Jämfört med utfall T1 2023 så är kostnaderna 13,7 mnkr högre. Den linjelagda trafiken har ökat sina kostnader med 5,5 mnkr och den särskilda persontrafiken med 2,9 mnkr. Tågtrafiken inklusive biljettgiltighet ligger 3,0 mnkr högre i utfallet för tertial 1 2024 än motsvarande period 2023.

Diagrammet nedan visar den procentuella fördelningen av verksamhetens kostnader.

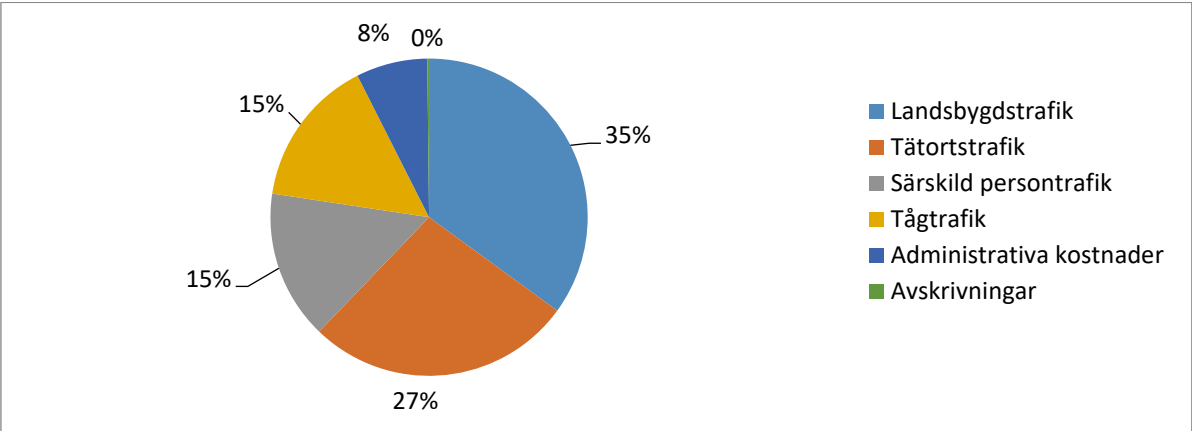


Diagram 1: Verksamhetens totala kostnader fördelat i procent

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-186,0	-186,7	0,7	-0,4%	-180,5	-5,5	3,1%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-45,6	-42,7	-2,9	6,8%	-42,7	-2,9	6,9%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-31,7	-32,8	1,0	-3,2%	-28,7	-3,0	10,4%
Fordonshyra	-12,4	-10,6	-1,8	17,4%	-10,5	-2,0	18,6%
Administrativa kostnader	-19,4	-21,3	1,9	-9,0%	-19,3	-0,1	0,6%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-2,1	-2,1	0,0	0,0%	-2,0	-0,1	4,6%
Stationsavgifter	-1,0	-1,0	0,0	2,3%	-1,1	0,0	-3,0%
Biljettsamverkan Xtrafik	-1,3	-1,3	0,0	0,0%	-1,0	-0,3	33,3%
Kompletteringstrafik	-0,6	-0,5	-0,1	21,8%	-0,5	-0,1	20,5%
Realtid, drift och underhåll	-0,4	-0,5	0,1	-18,1%	-0,7	0,3	-43,2%
Summa verksamhetens kostnader	-300,7	-299,6	-1,1	0,4%	-287,0	-13,7	4,8%

*Tabell 7 Verksamhetens kostnader jmf med budget och föregående år.

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 186,0 mnkr till och med april och ligger i linje med budget med en positiv avvikelse på 0,7 mnkr.

Avtalade trafik kostnader

I jämförelse med budget har kostnaderna minskat med 0,3 mnkr för de avtalade trafik kostnaderna.

I jämförelse med föregående år har de avtalade trafik kostnaderna ökat med 1,8 mnkr. Skillnad mot föregående år är bland annat Paxa bussar i både Sundsvall och Sollefteå. För Sundsvalls del innebär det högre kostnader med 1,3 mnkr och för Sollefteås del 1,0 mnkr.

Index

Trafikavtalen vilka utgör majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 SPIN 2015 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja). Indexkorgarna har påverkats mycket av priset på HVO 100 som stigit kraftigt under de senaste åren 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. Trenden ser dock annorlunda ut nu då HVO-indexet sjunkit, inflationsmålet är nått och räntorna är på nedåtgående.

Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. För budget 2024 är indexuppräknningen 42,72 % för tätortstrafiken i Örnsköldsvik och Sundsvall där Nobina är trafikoperatör och 43,86 % för landsbygdstrafiken och tätort Härnösand där Mittbuss är trafikoperatör. De indexerade kostnaderna är 0,9 mnkr lägre i utfallet jämfört med budget. Snittindex i utfallet tertial 1 ligger på ungefär 42,1% för tätortstrafiken och 41,9% för landsbygdstrafiken.

För jämförelsen med föregående år är indexkostnaderna 2,9 mnkr högre i utfallet tertial 1 2024. Föregående år var snittindex för första tertialet 39,6% för tätortstrafik och 41,9% för landsbygdstrafik.

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

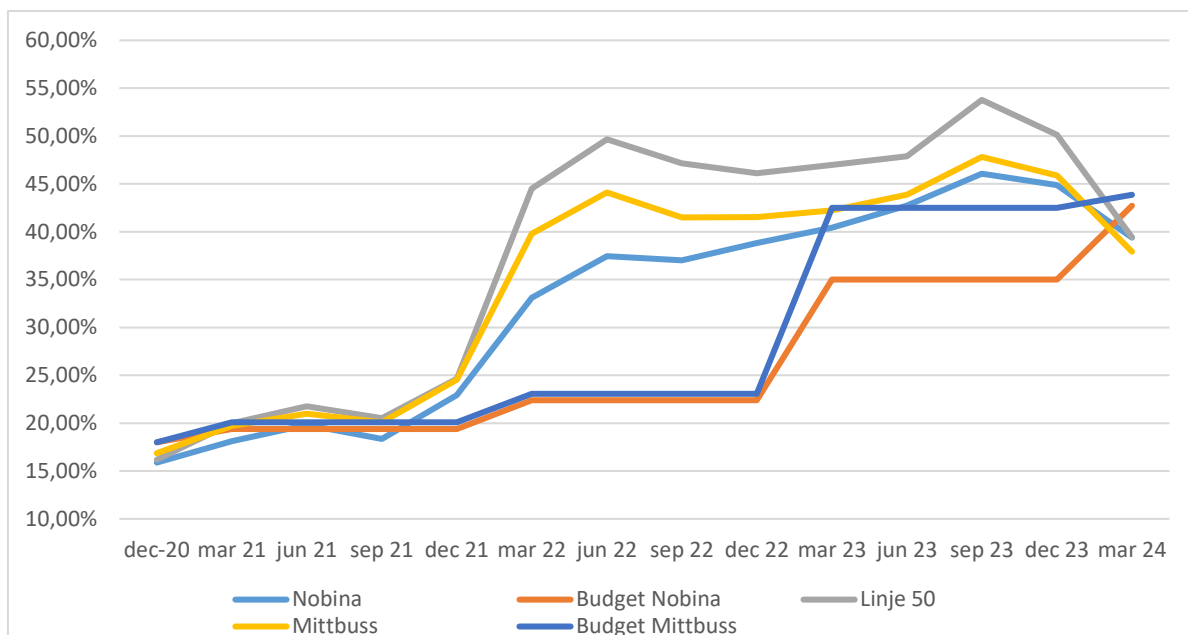


Diagram 2: Indexutveckling dec 2020 - mar 2024 utfall SCB och indexrådet

Miljöincitament

Miljöincitamentet, som baseras på i hur stor andel av drivmedel som körs på förnyelsebara drivmedel, har minskat med 0,5 mnkr jämfört med budget och 0,6 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 ligger i linje med budget.

Avtalade trafik kostnader (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Avvikelse (%)
Avtalade Trafikkostnad	-130,7	-131,0	0,3	-0,2%	-128,9	-1,8	1,4%
Indexerade trafik kostnader	-54,1	-55,0	0,9	-1,6%	-51,2	-2,9	5,8%
Miljöincitament	-1,0	-0,6	-0,5	87,2%	-0,4	-0,6	160,7%
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,1	-0,1	79,5%	-0,2	0,1	-38,7%
Summa	-186,0	-186,7	0,7	-0,3%	-180,7	-5,3	2,9%

*Tabell 8 Avtalade trafik kostnader jmf med budget och föregående år.

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 45,6 mnkr per tertial 1 och budgeten motsvarande period uppgår till 42,7 vilket medför en avvikelse om 7 procent. Kostnaden påverkas av läget på index som för perioden är på en högre nivå jämfört med föregående år.

Kostnaden för Region Västernorrlands sjukresor uppgår till 25,8 mnkr och budgetavvikelsen visar 3 procent vilket motsvarar 0,7 mnkr. Antalet resor har i jämförelse mellan perioderna minskat med 266 resor till 44 066 och kostnaden har ökat med 0,3 mnkr.

I Kramfors kommun har resandet ökat med 16 procent till 15 514 resor för perioden vilket resulterar en kostnadsökning på 0,9 mnkr. I Jämförelse mot budget visar budgetavvikelsen 1,0 mnkr i ökade kostnader.

Timrå kommun redovisar en avvikelse om 19 procent vilket motsvarar 0,3 mnkr. Jämfört med föregående år har resandet ökat med 478 resor till 9 972 och därtill har snittlängden på resorna har ökat vilket bidrar till en kostnadsökning om 0,4 mnkr.

Budgetavvikelsen för Örnsköldsviks kommun visar 11 procent och 0,5 mnkr högre kostnader. I jämförelse med föregående år är kostnaden 0,6 mnkr högre. Resorna har ökat med 403 resor till 16 192 och samtidigt har reslängden i snitt ökat.

För Ånge kommun visar budgetavvikelsen 0,3 mnkr och jämfört med föregående år är kostnaden 0,3 mnkr högre. Antal resor har ökat med 11 procent till 4 313 vilket motsvarar 429 i fler resor.

Kostnaden för Sollefteå kommun har i jämförelse med samma period året innan ökat med 0,1 mnkr. Budgetavvikelsen visar 5 procent ökade kostnader vilket motsvarar 0,1 mnkr.

Härnösands kommun har en kostnadsökning jämfört med föregående år om 0,2 mnkr och budgeten ligger i paritet. Resandeökningen består av 1 216 till 11 600 resor.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024–2023	Förändring 2024–2023 (%)
Region Västernorrland	-25,8	-25,1	-0,7	3%	-25,4	-0,3	1%
Ånge kommun	-2,5	-2,1	-0,3	15%	-2,2	-0,3	14%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Timrå kommun	-1,9	-1,6	-0,3	19%	-1,6	-0,4	25%
Härnösands kommun	-1,9	-1,9	0,0	3%	-1,7	-0,2	15%
Kramfors kommun	-5,6	-4,7	-1,0	20%	-4,7	-0,9	19%
Sollefteå kommun	-2,8	-2,6	-0,1	5%	-2,6	-0,1	100%
Örnsköldsviks kommun	-5,2	-4,7	-0,5	11%	-4,5	-0,6	14%
Summa	-45,6	-42,7	-2,9	7%	-42,7	-2,9	6,9%

*Tabell 9 Särskilda persontrafikkostnader jmf med budget och föregående år.

Administration - Förvaltningens nettokostnader

Regionens administrativa nettokostnader uppgår till 17,9 mnkr vilket är 2,1 mnkr lägre än budget. Jämfört med föregående år har nettokostnaden minskat med 1,3 mnkr. Det som påverkar avvikelsen är lägre kostnader än budgeterat för driften av det nya biljett- och betalsystemet. Denna differens på 1,0 mnkr är dock inte fastställd då det pågår diskussioner med leverantören på grund av missnöje med leveranserna. En utbetalning av engångskaraktär gällande pensioner med 0,4 mnkr har det inte budgeterats för. Personalkostnader förvaltning ligger 0,3 mnkr under budget på grund av viss personalomsättning.

Verksamhet, mnkr	Utfall T1 2024			Budget T1 2024			Budget- avvikelse nettokost.	Netto- kostnad 2023
	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto- kostnad		
Kramfors	0,5	-13,1	-12,6	0,3	-14,9	-14,6	2,0	-13,7
Ånge	1,1	-5,8	-4,7	1,1	-5,7	-4,6	-0,1	-4,9
Central bedömningsfunktion	0,0	-0,6	-0,6	0,0	-0,8	-0,8	0,2	-0,6
Summa Regionens administrativa kostnader	1,6	-19,5	-17,9	4,0	-21,4	-20,0	2,1	-19,2
Fördelade administrativa kostnader								
Realtid (drift och underhåll)	0,0	-0,4	-0,4	0,0	-0,7	-0,7	0,3	-0,3
Försäljningsprovision, bankkostnader	0,0	-2,1	-2,1	0,0	-2,4	-2,4	0,3	-2,4
S: a kostnader Fördelade Admin kostnader	0,0	-2,5	-2,5	4,0	-3,1	0,9	1,7	-2,7

Summa verksamhetens kostnader	1,6	-22,0	-20,4	8,0	-24,5	-19,1	3,8	-21,9
--------------------------------------	------------	--------------	--------------	------------	--------------	--------------	------------	--------------

*Tabell 10 Verksamhetens administrationskostnader jmf med budget och föregående år

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

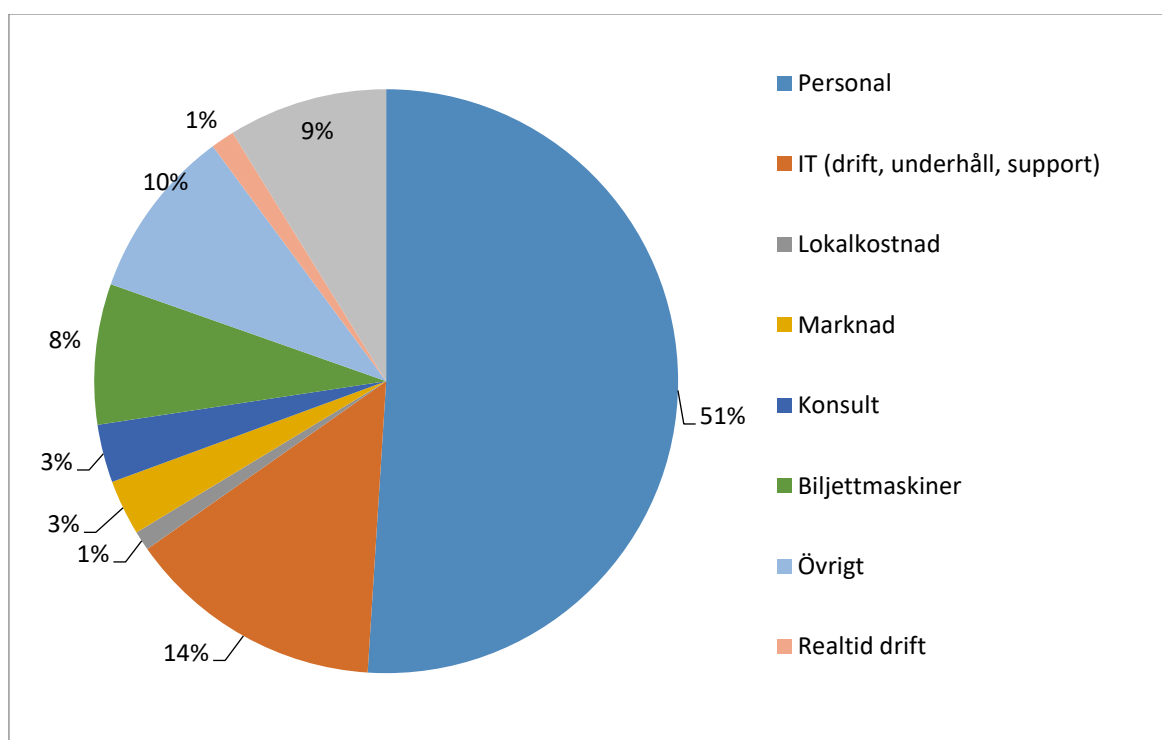


Diagram 3: Procentuell fördelning av administrationskostnader

Avskrivningar

Under 2023 och 2024 har projektet med nytt biljettsystem pågått och en stor del av det pågående arbetets kostnader har aktiverats när de olika delprojekten har färdigställts. I budgeten var en större del av projektet beräknat att vara färdigställt vilket visar sig i differensen på avskrivningarna på immateriella anläggningstillgångar.

Avskrivning, mnkr	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Immateriella tillgångar	-0,3	-0,6	0,3	-45%	-0,1	-0,2	2,3
Optiska läsare	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
Inventarier	-0,1	-0,1	0,0	0,0%	-0,2	0,1	-0,5
Biljettmaskin	0,0	0	0,0	0,0%	-0,1	0,1	-0,8
Fordon	-0,1	-0,1	0,0	0,0%	0,0	-0,1	0,0
Nedskriv finans anl. tillg.	0,0	0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
Summa	-0,5	-0,8	0,3	-31,3%	-0,4	-0,1	0,4

*Tabell 11 Verksamhetens avskrivningar jmf med budget och föregående år.

Norrtåg

Nettokostnaden för driften av Norrtåg uppgår till 30,3 mnkr tertial 1 2024, vilket är 0,5 mnkr högre än budgeterat och 4,1 mnkr högre än tertial 1 2023. Fordonshyrorna höjdes 2024 och den budgeterade höjningen var inte tillräcklig i budget. Medfinansieringen för Regionen ligger i nivå med budget.

Sammanställning nettokostnad (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budgetavvikelse	Avvikelse %	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Norrtåg							
Intäkter	2,1	3,0	-0,9	-29,8%	2,5	-0,4	-15,8%
Fordonshyra	11,8	10,6	1,2	11,4%	10,7	1,1	10,3%
S:a intäkter Norrtåg	13,9	13,6	0,3	2,3%	13,2	0,7	5,4%
Kostnad Drift Norrtåg	-29,6	-29,8	0,2	-0,5%	-26,4	-3,2	12,2%
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-2,1	-3,0	0,9	-29,8%	-2,5	0,4	-15,8%
Kostnad fordonshyra	-12,4	-10,6	-1,8	17,4%	-10,5	-1,9	18,5%
S:a kostnader Norrtåg	-44,2	-43,4	-0,8	1,8%	-39,4	-4,8	12,1%
S:a nettokostnader Norrtåg	-30,3	-29,8	-0,5	1,6%	-26,2	-4,1	15,5%

*Tabell 12 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 240,4 mnkr. I budget låg nettokostnaderna på 242,8 mnkr och föregående år på 232,6 mnkr.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Region Västernorrland	-99,1	-101,7	2,6	-2,5%	-96,6	-2,5	2,6%
Ånge kommun	-5,5	-5,1	-0,4	8,5%	-5,2	-0,3	6,6%
Sundsvalls kommun	-54,6	-57,2	2,6	-4,5%	-55,5	0,9	-1,6%
Timrå kommun	-8,7	-7,5	-1,2	15,5%	-7,8	-0,9	11,0%
Härnösands kommun	-15,2	-15,3	0,1	-0,7%	-13,2	-2,0	15,1%
Kramfors kommun	-12,4	-11,8	-0,5	4,6%	-11,7	-0,7	6,4%
Sollefteå kommun	-10,2	-9,6	-0,6	6,4%	-9,0	-1,2	13,3%
Örnsköldsviks kommun	-34,7	-34,7	0,0	0,1%	-33,7	-1,0	3,1%
Summa	-240,4	-242,8	2,5	-1,0%	-232,6	-7,8	3,3%

*Tabell 13 Medlemmarnas nettokostnad jmf med budget och föregående år.

Medlemsbidrag fördelad per medlem

I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter. Medlemsbidraget uppgår till 207,9 mnkr vilket kan jämföras med budget på 208,7 mnkr och utfall 2023 med 198,6 mnkr. Samtliga medlemmar har avvikelse mot budgeten. Störst fluktuation mellan budget och utfallet har Härnösands kommun med 3,2 mnkr, vilket är en följd av att de subventionerade periodkorterna har sålts i mycket lägre omfattning främst på vuxenkorten tätort. Därav minskar den intäkt som Härnösand tar del av på resandet med subventionerade kort. Subventionerna faktureras månatligt så kostnaden för Härnösands kommun har också minskat med ungefär motsvarande belopp förutom den del av subventionen som resenärerna åker på andra linjer än de som tillhör Härnösands kommun. Härnösand höjde sina priser på vuxen- och seniorekorterna från 50 kr till 200 kr.

Sundsvalls medlemsbidrag minskar med 3,8 mnkr jämfört med budget och här utgör subventionerna 0,9 mnkr av differensen. Subventionsintäkterna för framförallt seniorer Sundsvall har ökat och den månatliga faktureringskostnaden likaså. Även biljettintäkter tätort har ökat för Sundsvalls kommun.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall T1 2024	Budget T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Region Västernorrland	98,0	100,6	-2,6	-2,6%	95,6	2,4	2,5%
Ånge kommun	5,5	5,1	0,4	8,5%	5,2	0,4	7,6%
Sundsvalls kommun	42,2	45,9	-3,8	-8,2%	44,5	-2,3	-5,2%
Timrå kommun	8,6	7,5	1,1	15,3%	7,8	0,8	10,6%
Härnösands kommun	6,8	3,6	3,2	89,3%	1,5	5,3	352,5%
Kramfors kommun	12,4	11,9	0,5	4,1%	11,7	0,7	5,7%
Sollefteå kommun	10,2	9,6	0,6	5,8%	9,0	1,2	12,9%
Örnsköldsviks kommun	24,3	24,5	-0,2	-0,7%	23,4	0,9	3,8%
Summa	207,9	208,7	-0,8	-0,4%	198,6	9,3	4,7%

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

Prognos helår 2024

Prognosen för helåret justeras med intäkterna från de kommunala biljettsubventionerna eftersom de visar en avvikelse i utfallet mot budget. Det är främst vuxenbiljetter Härnösand som avviker kraftigt från budgeten. I prognosen är subventionerna uppräknade till årsprognos efter utfallet för T1 förutom Sundsvalls subventioner som ökade, men som lite försiktigt ligger kvar med budgetvärdena. Detta ger lägre subventionsintäkter med 8,9 mnkr, varav 10,2 mnkr är Härnösand och ökning av subventionsintäkter är Sundsvall 0,7 mnkr och Örnsköldsvik 0,7 mnkr.

Helårsprognos visar att verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 732,8 mnkr jämfört med budgeterade 729,7 mnkr. Avvikelsen uppgår till 3,1 mnkr.

För Bussgods i Västernorrland AB krävs det ytterligare 2,5 mnkr för driften innan likvidation. Detta var inte budgeterat, men är tillagt i prognosen för helåret.

Belopp i mnkr	Årsbudget 2024	Årsprognos 2024	Prognos-avvikelse	Prognos-avvikelse (%)	Utfall 2023
Verksamhetens intäkter	170,5	167,6	-2,9	-1,7%	159,3
Verksamhetens kostnader	-898,4	-898,9	-0,3	0,1%	-873,3
Avskrivningar	-1,8	-1,5	0,3	-15,9%	-1,2
Verksamhetens nettokostnader	-729,7	-732,8	-3,1	0,4%	-715,2
Kommunala biljettsubventioner	101,4	92,5	-8,9	-8,8%	95,7
Medlemsbidrag	627,3	640,2	12,9	2,1%	618,4
Verksamhetens resultat	-1,0	-0,2	0,8	-82,9%	-1,1
Finansiella intäkter	1,0	2,7	1,7	167,0%	2,8
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	2,5	2,5	100%	1,7
Extraordinära poster	0,0	-2,5	-2,5	100,0%	-1,7
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0

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

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter är prognostiserade med 167,6 mnkr vilket är en minskning med 2,9 mnkr mot budgetens 170,5 mnkr. Intäkter Tågtrafik är i prognos 3,2 mnkr lägre än budget. Det är en post som redovisas med samma värde på kostnadssidan. Det är Norrtågs biljettintäkter som går via våra system, men som faktureras av Norrtåg. Denna post ger alltså netto ingen resultateffekt vare sig negativt eller positivt. Hyra för tåg var lägre budgeterat än utfall så prognosen justeras efter utfallet.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Årsbudget 2024	Årsprognos T1 2024	Prognos-avvikelse	Prognos-avvikelse (%)	Utfall 2023
Biljettintäkter busstrafik	100,2	99,2	-1,1	-1,1	89,6
Intäkter skolkort	16,6	16,8	0,2	1,1	17,8
Intäkter tågtrafik	9,0	5,8	-3,2	-35,9	6,3
Bidrag, Samverkande system	3,5	3,5	0,0	0,0	3,5
Tåghyra	31,8	33,3	1,5	4,8	31,4
Vinst försälj mat anl tillg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3

Resplusintäkter	4,0	4,0	0,0	-0,2	4,8
Kundservice och anropsstyrdtrafik	1,6	1,6	0,0	2,8	2,1
Reklam på buss	0,8	0,8	0,0	0,0	1,0
Bussgodsintäkter	0,2	0,2	-0,1	-28,1	0,1
Färdtjänsthandläggning	1,1	1,1	0,0	-3,3	1,0
Färdtjänstsamordning	0,6	0,6	0,0	1,9	0,0
Persontransporter	0,6	0,4	-0,2	-33,3	0,7
Avgift för kortämne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Statsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga intäkter	0,5	0,3	-0,2	-40,0	0,3
Summa	170,5	167,6	-2,9	-1,7	159,3

*Tabell 16 Prognos verksamhetens intäkter jmf med budget och föregående år.

Biljettintäkter per medlem

I tabellen nedan redovisas de prognostiserade biljettintäkterna per medlem. Avvikelsen mot budget är 1,1 mnkr lägre intäkter och är baserat på utfall första tertialet och i vissa fall har budgetnivåerna bibehållits.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Årsbudget 2024	Prognos T1 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Härnösand	1,3	1,4	0,1	8,9%	1,1
Kramfors	1,9	2,3	0,4	17,6%	1,9
Sollefteå	3,7	3,3	-0,4	-12,1%	2,7
Sundsvall	55,3	55,1	-0,2	-0,4%	50,5
Timrå	4,1	4,0	-0,1	-1,9%	3,3
Ånge	0,5	0,4	-0,1	-26,8%	0,3
Örnsköldsvik	14,3	13,5	-0,8	-5,7%	11,2
Region Västernorrland	19,1	19,1	0,0	0,0%	18,4
Summa intäkter	100,2	99,2	-1,1	-1,1%	89,6

*Tabell 17 Prognos biljettintäkter per medlem jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader har i prognosen beräknats till 898,9 mnkr jämfört med budget på 898,4 mnkr. En ökning med 0,5 mnkr. Den största ökningen står den särskilda persontrafiken och fordonshyra tåg. Driftkostnaden för tågtrafik ligger enligt budget men biljettgiltigheten har reviderats enligt samma princip som på intäktssidan.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T1 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-559,4	-560,5	-1,0	0,2%	-553,7
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-128,1	-130,1	-1,9	1,5%	-129,1
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-98,4	-95,1	3,3	-3,4%	-86,6
Fordonshyra	-31,8	-33,3	-1,4	4,5%	-32,0
Administrativa kostnader	-64,1	-64,0	0,1	-0,1%	-56,8
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-6,3	-6,3	0,0	-0,2%	-5,9
Stationsavgifter	-2,8	-3,1	-0,3	10,0%	-2,9
Biljettsamverkan Xtrafik	-4,0	-4,0	0,0	0,0%	-4,0
Kompletteringstrafik	-1,6	-1,8	-0,2	12,2%	-1,5
Realtid, drift och underhåll	-1,8	-0,9	0,9	-50,4%	-1,0
Summa verksamhetens kostnader	-898,4	-898,9	-0,5	0,1%	-873,3

*Tabell 18 Prognos verksamhetens kostnader jmf med budget och föregående år.

Linjelagd busstrafik

De totala trafik kostnaderna för linjelagd busstrafik prognostiseras till 560,5 mnkr. Budget för året uppgår till 559,4 mnkr vilket medför en avvikelse om 1,1 mnkr i högre kostnad. Index som har använts i prognosen som snitt för 2024 är för landsbygdstrafiken 41,83% och för tätortstrafiken 42,07%. I jämförelse med budget som på tätort ligger 42,72% och för landsbygd 43,86%. Detta med hänsyn till att senast kända index ligger under 40% på bägge indexkorgarna. Det är då framför allt HVO som har sjunkit kraftigt den senaste tiden. Övriga beståndsdelar i indexkorgen är till exempel KPI som är ett index på inflationstakten. Inflationsmålet på 2,0% är nått, vilket medför lägre höjningar på KPI än vad det varit under den period som inflationen var hög. Räntesänkningar under 2024 är också att vänta, vilket påverkar de indexkorgar som har Stibor räntan som en beståndsdel.

Förstärkningstrafiken är baserat på utfall och avtalade trafik kostnader har en samlad differens på 4,0 mnkr i högre kostnader mot budget. Här har det bland annat jämförts med budget medräknats utökning av linje 4 till Bredsand och alla elbussar ligger med för alla månader till skillnad mot budget där det var räknat på 2 stycken för Sundsvalls del.

Avtalade trafik kostnader (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T1 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Avtalade Trafikkostnad	-392,3	-396,3	-4,0	1,0%	-389,2
Indexerade trafik kostnader	-165,1	-162,7	2,4	-1,5%	-162,9
Miljöincitament	-1,6	-1,1	0,5	-32,9%	-1,0
Förstärkningstrafik	-0,3	-0,4	-0,1	17,6%	-0,5
Summa	-559,4	-560,5	-1,1	0,2%	-553,7

*Tabell 19 Prognos avtalade trafik kostnader jmf med budget och föregående år.

Särskild persontrafik

Den särskilda persontrafiken är prognostiserad med 2,0 mnkr mer än budget. Prognosen följer det utfall som varit under året med hänsyn tagen till eventuella fluktuationer på resandemönstret sett över året och med de indexförändringar som varit.

Särskild persontrafik, mnkr	Årsprognos T1 2024	Budget 2024	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall 2023
Region Västernorrland	-74,2	-75,3	1,1	-1,4%	-75,2
Ånge kommun	-6,7	-6,4	-0,3	4,9%	-6,5
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Timrå kommun	-5,3	-4,9	-0,4	8,7%	-4,9
Härnösands kommun	-5,6	-5,6	0,0	0,0%	-5,9
Kramfors kommun	-15,1	-14,0	-1,1	8,1%	-14,2
Sollefteå kommun	-8,0	-7,9	-0,1	1,5%	-7,9
Örnsköldsviks kommun	-15,1	-14,0	-1,1	7,9%	-14,5
Summa	-130,1	-128,1	-2,0	10,1%	-129,1

*Tabell 20 Prognos särskild persontrafik jmf med budget och föregående år.

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Verksamhetens nettokostnad är i prognosen beräknad till 732,8 mnkr. Det är en ökning med 3,0 mnkr jämfört med budget.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T1 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Region Västernorrland	-305,6	-302,7	2,9	-0,9%	-287,3
Ånge kommun	-15,5	-16,2	-0,8	4,9%	-16,2
Sundsvalls kommun	-172,7	-173,3	-0,6	0,4%	-173,1
Timrå kommun	-22,8	-25,5	-2,7	11,7%	-26,7
Härnösands kommun	-45,9	-45,5	0,4	-0,8%	-45,5
Kramfors kommun	-35,7	-35,9	-0,3	0,7%	-35,3
Sollefteå kommun	-28,9	-28,8	0,1	-0,3%	-26,3
Örnsköldsviks kommun	-102,8	-104,8	-2,0	2,0%	-104,9
Summa	-729,8	-732,8	-3,0	0,4%	-715,2

*Tabell 21 Prognos medlemmarnas nettokostnad jmf med budget och föregående år exkl subventioner, ränteintäkter och kostnader och extraordinära kostnader

Medlemsbidrag fördelad per medlem

I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter.

Medlemsbidrag (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T1 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2023
Region Västernorrland	302,4	299,8	-2,6	-0,9%	284,1
Ånge kommun	15,5	16,3	0,8	5,5%	16,2
Sundsvalls kommun	139,0	139,0	0,0	0,0%	141,5
Timrå kommun	22,8	25,5	2,7	12,0%	26,7
Härnösands kommun	10,7	20,9	10,1	94,0%	12,6
Kramfors kommun	35,7	36,0	0,3	0,9%	35,3
Sollefteå kommun	28,9	28,7	-0,2	-0,6%	26,2
Örnsköldsviks kommun	72,5	74,0	1,5	2,1%	75,8
Summa	627,3	640,2	12,9	2,1%	618,4

*Tabell 22 Prognos medlemsbidrag per medlem jmf med budget och föregående år.