

Datum

2024-10-18

Diariennr

24/00418

Tertialrapport augusti 2024

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 31 augusti 2024

Fastställd av förbundsdirektionen 2024-10-25

Innehåll

Ordförande har ordet.....	4
Förvaltningsberättelse.....	5
Vårt uppdrag	5
Årets åtta första månader	6
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	8
Medarbetare	9
God ekonomisk hushållning	10
Vision och mål	10
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	11
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	12
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	13
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	14
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	14
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	15
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	16
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	16
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	17
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	17
Ekonomisk analys.....	18
Periodens resultat - budgetföljsamhet.....	18
Jämförelse med föregående år	18
Investeringsredovisning	19
Balanskravet	19
Verksamhetens intäkter.....	20
Biljettintäkter för linjelagd busstrafik.....	20
Verksamhetens kostnader	21
Linjelagd busstrafik	22
Särskild persontrafik.....	24
Administration - Förvaltningens nettokostnader	25
Avskrivningar	26
Norrtåg.....	27
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem	27
Verksamhetens medlemsbidrag fördelad per medlem	28
Prognos helår 2024	29
Verksamhetens intäkter.....	29
Biljettintäkter per medlem	30

Verksamhetens kostnader	31
Linjelagd busstrafik	31
Särskild persontrafik	32
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem	32
Medlemsbidrag fördelad per medlem	33
Koncernbolag.....	34
Bussgods i Västernorrland AB	34
Utfall tertial 2.....	34
Prognos	34
Bussgods i Norr AB.....	34
Norrtåg AB	35
Utfall tertial 2.....	35
Prognos	36
AB Transitio	36
Utfall tertial 2.....	36
Prognos	36
Västernorrlands läns Trafik AB.....	37
Ekonomiska rapporter.....	37
Ekonomisk ordlista	44

Ordförande har ordet

Ännu ett tertial har passerat, och det är dags att sammanställa vårt delårsboks slut. Tiden tycks gå i rasande takt, samtidigt som vi arbetar intensivt för att skapa de bästa möjliga förutsättningarna för de omfattande och långsamma processer som är avgörande för kollektivtrafikens utveckling. Trots att förändringar inom kollektivtrafiken ofta tar tid att genomföra, är det viktigt att vi tar kloka och genomtänkta beslut idag – beslut som kommer att forma trafiken och påverka våra resenärer under många år framöver.

Arbetet med att ta fram underlag och definiera villkor för den kommande upphandlingen av busstrafiken närmar sig nu sitt slut. Detta är ett omfattande och komplext arbete, där varje detalj måste vara väl genomtänkt för att vi ska kunna skapa en hållbar och effektiv kollektivtrafik. Upphandlingen av sjukresor och färdtjänst löper också enligt plan och är snart redo att gå vidare till nästa steg. Dessa upphandlingar är avgörande för att säkerställa att alla invånare, oavsett förutsättningar, får tillgång till trygg och pålitlig transport.

Vi befinner oss nu vid en punkt där det är avgörande att vi har en tydlig och ambitiös vision för de kommande tio åren. Genom att blicka framåt kan vi säkerställa att våra beslut och satsningar idag stödjer en långsiktig och hållbar utveckling av kollektivtrafiken. Det är en spännande känsla att veta att de vägval vi gör nu kommer att ha en långvarig påverkan på vår trafikstruktur, våra invånare och hur vi rör oss inom regionen.

Tillsammans har vi en stark vilja att fortsätta förbättra och utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. Vårt mål är att skapa en kollektivtrafik som inte bara fungerar i praktiken, utan som också stärker regionen och förbättrar livskvaliteten för oss alla som bor och verkar här. Det är ett viktigt och långsiktigt arbete, och jag är övertygad om att vi, genom samarbete och gemensamma insatser, kommer att lyckas med att skapa den bästa möjliga kollektivtrafiken för oss Västernorrmlänningar.

Sara Nylund

Ordförande

Förbundsdirektionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Förvaltningsberättelse

Vårt uppdrag

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

Kommunalförbundets uppdrag och arbetsformer beslutas av medlemmarna i styrdokumentet *Förbundsordning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län Samarbetsavtal för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, Reglemente för förbundsdirektionen samt Reglemente för revisorerna.*

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

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

Direktionen ansvarar även för att:

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

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

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

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

Årets åtta 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, Övergripande chef Kundcenter tillsatt fr.o.m. 1 februari
- 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.

- 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. Paxa Sollefteå har under perioden haft ett högt resande som varit stabilt sedan lanseringen i januari 2024. Under juli månad ersatte Paxa stadstrafiken, vilket också bidrog till resanderekord för paxa. Nu utreder vi för utökning av Paxa i Sollefteå.
- 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 2023 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 fortlöpande med att minska de problem som är kvar. Valideringsproblematiken är en del av detta.
- I nuläget har vi ca 98 000 aktiva användare av appen.
- De övriga delarna i BoB-projektet såsom företagsportal, skolportal, mina sidor, nya reskort med mera har tyvärr dragits med ytterligare förseningar, bland annat problem med validering av reskortet, 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. Förslaget är skickat till Ånge kommun.
- 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. Linje 120 har slagits ihop igen i Sundsvall, vägarbetet är till en stor del avslutade.
- Presentation i regionala samverkansgruppen i april och maj gällande framtagna underlag för diskussion om hantering av kollektivtrafik i samband med olika läsårstider i länet

- Arbete med att öka kvalitén på vår trafikdata
- Implementering av realtidssystemet
- Henrik Hedenqvist ny Trafikchef tillsatt 24 april, efterträdare till Mathias Sundin
- Kortare pulsmätning med fokus välmående genomförd vecka 17
- Nytt handläggningssystem för handläggning av färdtjänst och riksfärdtjänst har införts på Kundcenter. Nya systemet bidrar till en mer effektiv hantering och förbättrat systemstöd för medarbetare.
- Kundcenter har bytt ut system för dokumentation av bedömning av sjukresor. Systemstödet är numera integrerad i befintligt samordningssystem vilket minskat antalet system och därmed systemkostnaden. Systemintegration är även bra för medarbetarna då färre system behöver hanteras.
- Nytt trafikledningssystem för busstrafik på Kundcenter, utbildning, kundservice och trafikinformation. Största nyheten är att realtidsinformation finns tillgängligt för resenärer att ta del av via resenärsappen eller på hemsidan.
- På Kundcenter har det genomförts en översyn av uppdrag bedömning av sjukresor. Översynen påvisade att om fler medarbetare skulle ha kompetens för uppdraget skulle det leda till en mer resurseffektiv hantering av uppdraget och förbättrad service till medborgare. Till följd av detta är en organisationsförändring pågående som beräknas vara på plats fullt ut under tertial 3 2024.
- Arbete har genomförts på Kundcenter i syfte att minska behovet av medarbetare med beredskap. Nya rutiner och arbetssätt har implementerats och kommer utvärderas löpande.
- Ny hållplats Skönsbergs centrum, omdragning linje 85
- Hantering byte Nybron, Härnösand
- Ändrade gater på Härnösands central fr.o.m. december 2024
- Fler områden kommer få delade turlistor i vinter/vår-sommar/höst
- Implementeringen av det nya Realtid-/Presentations-/Trafikledningssystemet från CONSAT har genomförts och är nu i drift sedan juni
- Utbyte och återanvändning av digitala hållplatser del 1 (i alla kommuner utom Sundsvall) är genomförd. Under hösten genomförs del 2 som omfattar Sundsvalls kommun. Beräknas vara klart slutet av september
- Paxa Sundsvall har förlängts till 31 december 2024 med samma upplägg och trafikeringsområde. Utredning för nya trafikområden och paxas framtid i Sundsvall har påbörjats med Nobina.
- Vi har under perioden deltagit i framtagandet av en projektansökan till Vinnova Shift Sweden tillsammans med Rise och Sundsvalls kommun. Projektet heter FORMEL 1: Ohörda Röster för Framtidens Mobilitetsrikedom - Perspektiv för ökad livskvalitet och en hållbar framtid i Ljustadalen – Sundsbruk. Syftet är att skapa handlingskraft hos en bredd av beslutsfattare genom en aktörsgemensam handlingsplan för kollektiv mobilitet i Ljustadalen-Sundsbruk.

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

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

Undantag från resandeutvecklingen finns på vissa linjer och trafikområden som haft en bättre återhämtning. Vissa regionala linjer har bättre återhämtning än andra, men här finns troligen olika anledningar så som besöksnäring, sjukresor och nya arbetsplatser.

Kostnadsutvecklingen har under senare tid varit väldigt hög men har återgått till mer normala nivåer 2024. Det minskade resandet och en återhållsam prisökning på biljetter gör dock att självfinansieringsgraden ligger lägre än tidigare.

Resandeutvecklingen i övriga delar av Sverige varierar men är på många håll något bättre än i Västernorrland. Inga analyser är hittills gjorda på detta men forskningen visar att tillgång till trafik, information om trafik samt biljett- och prisupplägg är avgörande faktorer. Inom dessa tre områden har kollektivtrafiken i Västernorrland tidigare haft ett sämre upplägg än många andra län vilket kan vara orsaken till vårt läns dåliga återhämtning. Detta är dock något vi nu arbetar med att förändra, först genom analys som i sin tur kommer leda till att en handlingsplan upprättas.

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

Inför 2024 gjordes två trafiksatsningar som tros bidra till en positiv utveckling och det är de två PAXA-projekten i Sundsvall och Sollefteå. Utöver dessa så kommer trafiken 2024 i stort att se ut som den gjort under 2023.

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

Vår organisation är fortsatt ansträngd av att många utvecklingsprocesser pågår samtidigt som de personella resurserna tryter. Detta är en stor utmaning även under 2024 då många nya system ska implementeras liksom det nya biljett- och betalningsupplägget (BoB). Därtill så ska den mest resurskrävande delen av bussupphandlingen genomföras.

Arbetsmiljöarbetet har lyfts redan tidigare och kommer att fortsätta arbetas med även under resterande delen av 2024 för att organisationen och dess medarbetare ska må bra.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per augusti redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Sjukfrånvaro (%)	2024 per augusti	2023	2022	2021	2020
Total sjukfrånvaro	7,7	4,1	5,0	4,1	4,9

Sjukfrånvaro

Sjuktalet har ökat med 3,6 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Jämfört med frånvaron tertial 1 har den dock sjunkit från 8,6% till 7,7%. 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 hade dock startats upp med lönesamtal under våren och de nya lönerna blev klara för utbetalning på majlönen med retroaktivitet från april. 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 samverkan med skyddsombud.

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.

Två medarbetare vid Kundcenter uppmärksammades under majmånad för 25-årig anställning

Jämställdhet och mångfald

Av de 43 tillsvidareanställda är 57 procent kvinnor och 43 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 77 procent kvinnor och 23 procent män. Av visstidsanställda är det en könsfördelning på 53 procent kvinnor och 47 procent män. Myndigheten eftersträvar att kunna erbjuda arbetsvillkor som gör att medarbetare har möjlighet att få sitt livspussel att gå ihop och att balans ska finnas mellan familjeliv och arbetsliv. Inom myndigheten är fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen tre män och en kvinna.

Personalstruktur

Tabellen visar tillsvidare- och visstidsanställda per augusti respektive år

Antal	2024	2023	2022	2021
Kvinnor	37	32	30	33
varav tillsvidareanställda	29	29	26	29
Män	21	19	21	22
varav tillsvidareanställda	14	15	18	20
Summa	58	51	51	55
varav tillsvidareanställda	43	44	44	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 2023* antogs av förbundsdirektionen.

Metod

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

Definition av måloppfyllnad:

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

Vision och mål

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

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

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

Övergripande målområden

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

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

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

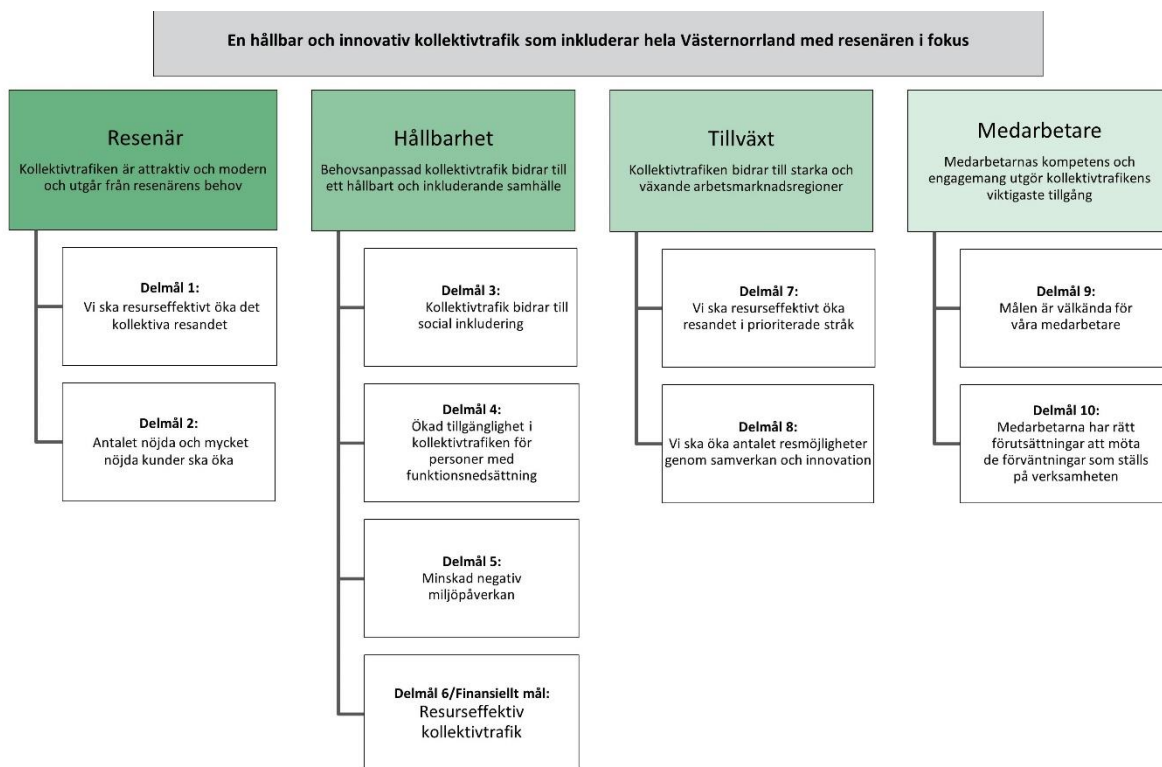


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys Målet nås inte i dagsläget, dock kan siffrorna vara missvisande då vi ser att statistiken vi följer inte är korrekt, vi har börjat med en analys och felsökning gällande detta, dock ser vi en nationellt nedåtgående trend kopplat till kollektivtrafik och det kan bero på sänkta bränslepriser, hemarbete i större form än tidigare och även oron i samhället i stort.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2024	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Målvärde 2024	Utfall 2023
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken i förhållande till föregående år (exl. skolkort). Förändring i %	4 946 579	5 163 874	4 671 962	+5%	8 081 268
Andelen som instämmer i påståendet "Avgångs-tiderna passar mina behov" (%) ¹ Nationellt snitt ² .	59/26 68/34	58/31 67/53	56/31 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 Kollbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet.

Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%)	75/64	74/75	70/67	72/69	75/74
<i>Nationellt snitt</i>	78/75	77/77	77/77		78/78
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%)	68/32	68/44	68/42	69/44	68/43
<i>Nationellt snitt</i>	73/45	74/62	74/59		73/61
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%)	74/50	71/61	68/57	73/62	70/59
<i>Nationellt snitt</i>	72/56	71/66	68/62		70/64

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte uppnås. Andelen nöjda och mycket nöjda kunder når inte målvärden för 2024.			

Indikatorer för att följa upp målet ³	Utfall augusti 2024	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Målvärde 2024	Utfall 2023
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	56/35	55/42	56/39	58/41	57/41
<i>Nationellt snitt</i>	56/42	59/53	59/52		57/52
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	76/77	77/77	74/76	79/79	77/78
<i>Nationellt snitt</i>	73/72	78/78	77/77		76/77
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) Kunder/allmänhet (%)	-18/-57	-13/-41	-16/-47	30/20	28/17
<i>Nationellt snitt</i>	-4/-40	-3/-18	-4/-22		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 T2		
Måluppfyllnad	↑		
Analys: Bedömningen är att målet uppfylls.			

Indikatorer för att följa upp målet ⁴	Utfall augusti 2024	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Antalet användare av Din Tur-app	98 000	35 534		45 000	40 033 ⁵
<i>Genomsnitt/mån t o m augusti</i>	18 500	39 442			
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet ”Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande”	74/69	76/77	73/73	77/76	76/76
<i>Nationellt snitt</i>	77/76	76/77	74/74		76/77
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort”	75/62	78/77	64/64	80/74	78/76
<i>Nationellt snitt</i>	86/78	83/82	79/78		84/83

⁴ Utfallett 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 T2		
Målluppfyllnad	➡		
Analys: Bedömningen är att målet uppfylls med vissa brister. Icke kunders svar ligger under riktvärden, vilket egentligen inte är så konstigt när de frågor som kräver en kontakt eller erfarenhet av kollektivtrafiken. Vad gäller information ombord så har vi under perioden lanserat realtidsinformation som trafikoperatörer och kundcenter lär sig allt mer att jobba med. En annan viktig faktor är föraren som behöver manuellt registrera turen för att systemet ska bli funktionellt.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2024	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet ”Personalen på kundcenter/trafikupplysning har ett trevlig bemötande”	70/53	71/70	47/49	68/68	70/70
Nationellt snitt	68/63	71/70	67/66		70/69
Information ombord: Andel som instämt i påståendet ”Jag får den information jag behöver ombord”	54/61	58/61	54/56	59/59	59/61
Nationellt snitt	74/75	78/75	72/73		74/75
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)”	75/64	74/75	69/67	75/75	75/74
Nationellt snitt	78/75	77/77	77/77		78/78

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

	Årsprognos T2		
Målluppfyllnad	⬇		
Analys: Bedömningen är att målet inte uppfylls. För att få ett pålitligt värde för kollektivtrafikens marknadsandel behövs fler respondenter i Kollbar så att mätning kan ske Tertialvis.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2024	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	8	10	10	11	11
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh) (FRIDA) ⁶			1,0	1,29	0,36 ⁷
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km) (FRIDA)	3,14		3,3	3,0	3,3 ⁸

⁶ Statistik ur FRIDA avser kvartal.

⁷ Framräknat, osäkerhet då det skiljer stort från tidigare år

⁸ Uppskattat värde

Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%) (FRIDA)			99,0	99	99,5
---	--	--	------	----	------

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

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

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2024	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ⁹ (%) varav landsbygdstrafik varav tätortstrafik	17,6 13,3 23,2	16 12 21	14 13 16	19,0 15,5 23,5	16,2 12,0 21,8
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur ¹⁰	21	28	19	23	28
Andel samordnade sjukresor (%)	47,22	51,38	45,66	52	51,75
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun	50,54	55,14	49,86	55	56,29
Kostnad per produktionskilometer (SÄKO) (kr)	28,93	28,38	26,45	28,5	28,43

⁹ Självfinansieringsgrad är andelen av trafikknaster 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

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

Indikatorer att följa upp målet	Utfall augusti 2024	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Antal resor i de prioriterade stråken	4 255 575	4 794 075	4 182 397	7 520 000	7 569 634
Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	854 155	947 587	738 240	1 457 000	1 480 194
Tätortstrafik (Sundsvall O14/15)	2 755 231	2 870 807	2 565 114	4 602 000	4 507 190
Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6)	646 189	666 592	609 916	997 000	1 087 844
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	Ej möjlighet att leverera data	309 089	269 127	460 000	494 406

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

	Arsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Viktiga faktorer för att nå måluppfyllnad är att en ökad biljettsamverkan kommer till. SJ ostkustbanan finns inte med som indikator men där har en enkeltur öppnats för Din Turs resenärer sträckan Njurundabommen – Sundsvall C genom biljettsamverkan. Tåget har varit inställt stora delar av 2024 men startade igen i augusti 2024. Alla produkter förutom reskassa (som fasas ut) och skolkort, finns i den nya appen som lanserades dec 2023.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2024	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Utbudsförändring genom biljettsamverkan					
SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)		-	-	0	0
SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)		-	-	0	0
X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)	9 tåg 7buss	9 tåg 7buss	-	22	22
SJ Ostkustbanan	2	2			
Andel produkter som är digitaliserade ¹¹ (%)	80	50	50	100	81

¹¹ Produktutbud: reseprodukter grupperade i 12 grupper varav 6 är digitaliserade.

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

Målet följs inte upp under tertial.

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

	Årsprognos T2		
Måluppfyllnad	↓		
Analys: Bedömningen är att målet inte kommer att uppfyllas. Indikator om medarbetarindex saknar värde vid T2 då index hämtas från den medarbetareundersökning som genomförs senhösten 2024. Till stor del består sjukfrånvaron av långtidsfrånvaro mer än 60 dagar. För ökningen står dock både kort- och långtidsfrånvaron, korttid med 1,6 procentenheter resp. långtid med 2 procentenheter. I de längre sjukfall som finns arbetas med rehabiliteringsplaner för återgång i arbete. För att främja medarbetarnas goda hälsa uppmuntras till friskvårdsaktiviteter och fler medarbetare än samma period föregående år har tagit möjligheten att använda sitt friskvårdsbidrag.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall augusti 2024	Utfall augusti 2023	Utfall augusti 2022	Riktvärde 2024	Utfall 2023
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	-	-	70	68
Sjuktal (%)	7,7	4,1	5,0	3,5	5,0
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%)	44	40	32	50	55

Ekonomisk analys

Periodens resultat - budgetföljsamhet

Perioden januari till augusti visar att nettokostnaderna uppgår till 474,7 mnkr. Vid en jämförelse med budget för motsvarande period är verksamhetens nettokostnader 13,0 mnkr lägre, en minskning med 2,7%. Verksamhetens intäkter har minskat med 1,2 mnkr där biljettintäkterna minskat med 1,0 mnkr och intäkter tåghyra ökat med 2,2 mnkr. Verksamhetens kostnader har minskat med 13,7 mnkr jämfört med budget. Här står driften av Norrtåg för 5,5 mnkr lägre kostnader och minskade indexkostnader trafik för 4,2 mnkr. Administrativa kostnader ligger det andra tertialet 5,9 mnkr lägre än budget. Trafikkostnader är 3,5 mnkr högre än budget och aktieägartillskott Bussgods har belastat kostnaderna med 2,5 mnkr. Det har resultatförts då det avser att täcka driftskostnader.

Belopp i mnkr	Utfall T2 2024	Budget T2 2024	Budget- avvikelse	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	111,4	112,7	-1,2	-1,1
Verksamhetens kostnader	-584,9	-598,6	13,7	-2,3
Avskrivningar	-1,2	-1,7	0,5	-29,8
Verksamhetens nettokostnader	-474,7	-487,6	13,0	-2,7
Kommunala biljettsubventioner	56,6	67,6	-11,0	-16,3
Medlemsbidrag	418,8	419,4	-0,5	-0,1
Verksamhetens resultat	0,7	-0,7	1,4	-207,4
Finansiella intäkter	1,8	0,7	1,1	168,5
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	2,5	0,0	2,5	0,0
Extraordinära poster	-2,5	0,0	-2,5	100,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

*Tabell 1 Verksamhetens resultat jmf med budget T2. I intäkter ingår Norrtåg.

Jämförelse med föregående år

Vid en jämförelse med föregående år är avvikelsen 2,8 mnkr högre nettokostnader vilket motsvarar 0,6 %. Verksamhetens intäkter har ökat med 9,0 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 11,4 mnkr jämfört med föregående år. Den särskilda persontrafiken står för en ökning med 1,3 mnkr. Beståndsdelarna där redovisas i separat stycke längre ner. De subventionerade intäkterna har minskat med 7,6 % jämfört med föregående år vilket är 4,7 mnkr lägre.

Belopp i mnkr	Utfall T2 2024	Utfall T2 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	111,4	102,4	9,0	8,8
Verksamhetens kostnader	-584,9	-573,5	-11,4	2,0
Avskrivningar	-1,2	-0,8	-0,4	46,2

Verksamhetens nettokostnader	-474,7	-471,9	-2,8	0,6
Kommunala biljettsubventioner	56,6	61,2	-4,7	-7,6
Medlemsbidrag	418,8	409,1	9,7	2,4
Verksamhetens resultat	0,7	-1,4	2,3	100,0
Finansiella intäkter	1,8	1,5	0,3	100,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	2,5	0,0	2,6	0,0
Extraordinära poster	-2,5	0,0	-2,5	100,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

*Tabell 2 Verksamhetens resultat jmf med föregående år T2. I intäkter ingår Norrtåg.

Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 3,2 mnkr för T2 2024. 0,2 mnkr utgör investering i datorer. Pågående projekt ännu ej färdigställda är realtid och det nya biljett- och betalsystemet som dras med förseningar. Projekt som inte var budgeterade för har tillkommit. Betalterminaler i bussarna är utgående versioner som måste bytas senast december 2024 och det fanns inte med i budget då det inte fanns kännedom om detta.

Investeringar (mnkr)	Utfall T2 2024	Budget T2 2024	Budget- avvikelse	Utfall T2 2023
Biljettmaskiner	0,1	0,0	-0,0	0,0
Inventarier/Datorer	0,2	0,1	0,0	0,0
Trafikledning realtid	0,0	1,0	1,0	0,0
Reseplanerare	0,5	0,2	0,2	0,0
BOB - biljettsystem	3,2	1,5	1,5	0,0
Pågående immateriella	-1,4	0,0	-2,5	0,7
Pågående materiella	1,3	0,0	-1,3	0,0
Totalt	4,0	2,8	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/överskott 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 realiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

*Tabell 4 Balanskravsutredning

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 111,4 mnkr vilket är 1,3 mnkr lägre än budget, motsvarande 1,1 procent. Lägre biljettintäkter för tågtrafik, biljettintäkter och skolkort har medfört en negativ påverkan mot budgeten.

Jämfört med motsvarande period föregående år har dock intäkterna ökat med 8,0 mnkr. Det är främst biljettintäkterna som bidragit till ökningen där och vissa justeringar i biljettpriser gjorts.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Utfall T2 2024	Budget T2 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Biljettintäkter busstrafik	65,8	66,8	-1,0	-1,5	57,8	8,0	13,8
Intäkter skolkort	9,7	10,2	-0,5	-4,7	10,0	-0,3	-3,3
Intäkter tågtrafik	3,2	6,0	-2,8	-46,1	3,8	-0,6	-16,0
Bidrag, Samverkande system	2,3	2,3	0,0	-0,1	2,3	0,0	0,0
Tåghyra	23,4	21,2	2,2	10,5	21,4	2,0	9,5
Vinst försälj mat anl tillg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resplusintäkter	3,1	2,7	0,4	16,8	3,1	0,1	2,0
Kundservice och anropsstyrdtrafik	1,6	1,5	0,2	11,5	1,3	0,3	24,3
Reklam på buss	0,4	0,5	-0,1	-11,7	0,8	-0,3	-41,9
Bussgodsintäkter	0,1	0,1	0,0	-16,3	0,1	0,0	16,5
Färdtjänsthandläggning	0,7	0,7	0,0	5,4	0,7	0,0	4,4
Färdtjänstsamordning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Persontransporter	0,2	0,2	0,0	-20,8	0,5	-0,3	-67,4
Avgift för kortämne	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	-3,1
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	10,5
Statsbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga intäkter	0,5	0,5	0,0	-0,4	0,4	0,1	24,5
Summa	111,4	112,7	-1,3	-1,1	102,4	8,9	8,7

*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.

Biljettintäkterna har ökat med 8,0 mnkr från tertial 2 2023 till tertial 2 2024. Detta som en följd av att biljettpiserna 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.

Vid en jämförelse mot budgeten är förändringen 1,0 mnkr lägre intäkter. Budgeten baserades på utfall tertial 1 med uppräknings för helår och prisförändringarna.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Utfall T2 2024	Budget T2 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Härnösand	0,8	0,8	0,0	-0,5%	0,8	0,0	5,4%
Kramfors	1,4	1,3	0,1	10,8%	1,1	0,3	29,6%
Sollefteå	2,0	2,5	-0,5	-18,5%	1,6	0,4	24,8%
Sundsvall	37,1	36,9	0,2	0,6%	33,4	3,8	11,3%
Timrå	2,5	2,7	-0,3	-10,3%	2,1	0,4	16,8%
Ånge	0,2	0,3	-0,1	-28,0%	0,2	0,0	20,2%
Örnsköldsvik	8,2	9,5	-1,3	-13,6%	7,1	1,1	16,1%
Region Västernorrland	13,5	12,7	0,8	6,0%	11,6	2,0	16,9%
Summa intäkter	65,8	66,8	-1,0	-1,5%	57,8	8,0	13,9%

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

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 584,9 mnkr för tertial 2 2024 och budget till 598,8 mnkr, vilket innebär lägre kostnader än budget motsvarande 13,9 mnkr. Den största minskningen står driften av tågtrafiken för med 5,5 mnkr och kostnad för biljettgiltigheten med 2,7 mnkr. Den kostnaden återspeglar sig dock i intäkterna också med en minskning på motsvarande 2,7 mnkr, ett nollsummespel. De administrativa kostnaderna för förvaltningen i Kramfors ligger 5,9 mnkr lägre än budget. Det är lägre personalkostnader med 1,4 mnkr.

Jämfört med utfall T2 2023 så är kostnaderna 11,5 mnkr högre. Den linjelagda trafiken har ökat sina kostnader med 8,9 mnkr och den särskilda persontrafiken med 1,3 mnkr. Fordonshyra tåg ligger 3,1 mnkr högre i utfallet för tertial 2 2024 än motsvarande period 2023. Detta bland annat till följd av ett högre ränteläge.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall T2 2024	Budget T2 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-371,9	-372,9	1,0	-0,3%	-363,0	-8,9	2,5%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-85,1	-85,4	0,3	-0,3%	-83,8	-1,3	1,6%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-57,3	-65,6	8,3	-12,6%	-58,6	1,3	-2,3%
Fordonshyra	-24,4	-21,2	-3,2	14,9%	-21,2	-3,1	14,8%
Administrativa kostnader	-36,7	-42,6	5,9	-13,8%	-37,0	0,3	-0,8%

Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-3,0	-4,2	1,2	-27,8%	-3,9	0,9	-22,9%
Stationsavgifter	-1,8	-2,0	0,2	-10,5%	-2,0	0,2	-8,7%
Biljettsamverkan Xtrafik	-3,0	-2,7	-0,3	12,5%	-2,3	-0,7	28,6%
Biljettsamverkan SJ							
Kompletteringstrafik	-1,1	-1,1	0,0	1,2%	-0,9	-0,1	16,1%
Realtid, drift och underhåll	-0,7	-1,2	0,5	-44,4%	-0,6	-0,1	4,9%
Summa verksamhetens kostnader	-584,9	-598,8	13,9	-2,3%	-573,5	-11,5	2,0%

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

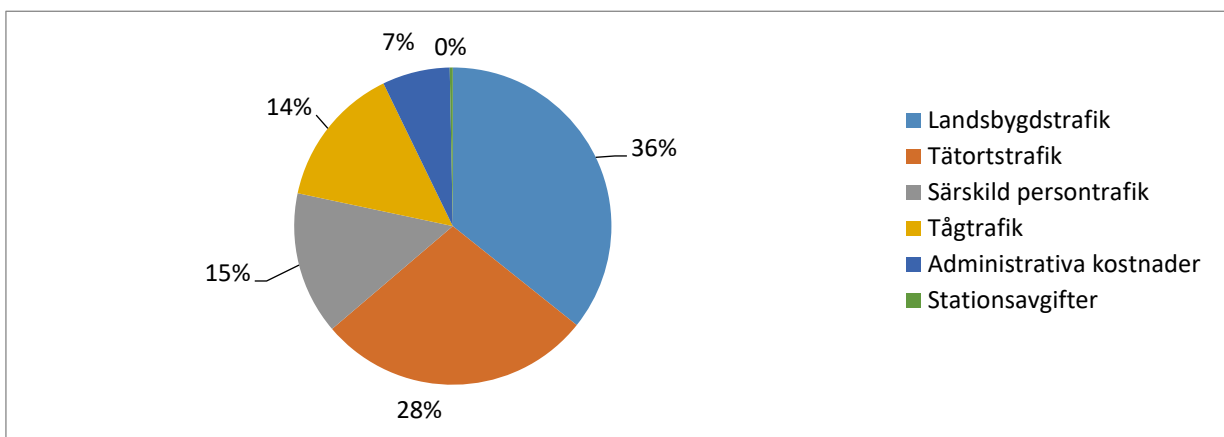


Diagram 1: Verksamhetens kostnader (exkl avskrivningar) fördelat i procent

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 371,9 mnkr till och med augusti och ligger i linje med budget med en positiv avvikelse på 1,0 mnkr.

Jämfört med föregående år är kostnaden 8,9 mnkr högre och den främsta orsaken är utökningen av Paxa i Sundsvall och Sollefteå.

Avtalade trafikkostnader

I jämförelse med budget har kostnaderna ökat med 3,2 mnkr för de avtalade trafikkostnaderna. En ökning av antalet trafikdagar för trafikåret 2024 var inte budgeterat för vilket utgör en högre kostnad.

I jämförelse med föregående år har de avtalade trafikkostnaderna ökat med 7,0 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 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 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 4,2 mnkr lägre i utfallet jämfört med budget. Snittindex i utfallet tertiäl 2 ligger på ungefär 41,0% för tätortstrafiken och 40,0% för landsbygdstrafiken.

För jämförelsen med föregående år är indexkostnaderna 1,8 mnkr högre i utfallet tertiäl 2 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.

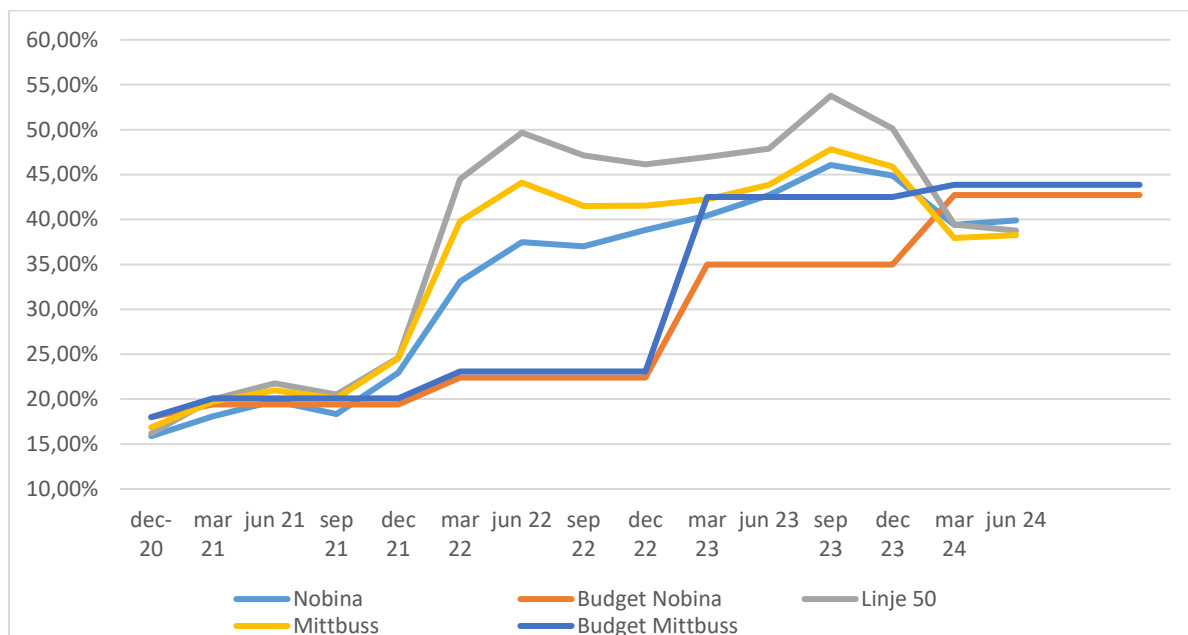


Diagram 2: Indexutveckling dec 2020 -jun2024 utfall till och med juni. SCB och indexrådet.

Miljöincitament

Miljöincitamentet, som baseras på i hur stor andel av drivmedel som körs på förnyelsebara drivmedel, ligger i nivå med budget.

Förstärkningstrafik

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

Avtalade trafikknkostnader (mnkr)	Utfall T2 2024	Budget T2 2024	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2023	Förändring 2024-2023	Avvikelse (%)
Avtalade Trafikkostnad	-264,8	-261,6	-3,2	1,2%	-257,8	-7,0	2,7%
Indexerade trafikknkostnader	-105,9	-110,1	4,2	-3,8%	-104,1	-1,8	1,8%
Miljöincitament	-1,0	-1,0	-0,1	8,0%	-0,6	-0,4	61,6%
Förstärkningstrafik	-0,2	-0,2	0,0	-18,0%	-0,4	0,3	-59,1%
Summa	-371,9	-372,9	0,9	-0,3%	-363,0	-8,9	2,5%

*Tabell 8 Avtalade trafikknkostnader jmf med budget och föregående år.

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 85,1 mnkr per tertial 2 och budgeten motsvarande period uppgår till 85,4 vilket medför en avvikelse om 0,3 procent. Index justeras fyra gånger per år och den procentuella fördelningen i indexkorgen varierar mellan trafikföretagen. Jämfört mot samma period föregående år har snittet minskat med 2,67 procent till 19,83.

Budgetavvikelsen för Region Västernorrlands sjukresor uppgår till 2,6 mnkr vilket motsvarar 5 procent lägre kostnader än budget. I jämförelse med samma period föregående år visar det en kostnadsminskning med 2,4 mnkr och antalet sjukresor har minskat med 1 246 resor till 81 278. Lägre resandevolymer ger minskade möjligheter till samordning, andelen samordnade resor har under perioden sjunkit med cirka 4 procent. Längre sjukresor har en högre samordningsgrad än tidigare år vilket ger en kostnadsbesparing.

Timrå kommun visar en budgetavvikelse om 0,7 mnkr vilket ger en avvikelse på 22 procent. Resandet har ökat med 502 resor till 18 105 per tertial 2. Snittlängden på resorna har ökat från 8,6 till 11,8 kilometer vilket bidrar till ökade kostnader.

För Kramfors kommun redovisas per tertial 2 en avvikelse på 9 procent vilket motsvarar 0,9 mnkr i ökade kostnader jämfört mot budget. Resandevolymer har ökat med 14,7 procent till 27 109 resor vilket medför högre kostnader.

Budgetavvikelsen för Ånge kommun visar 0,3 mnkr högre kostnader vilket motsvarande 7 procent. Kostnaden har ökat med 0,4 mnkr jämfört med föregående år. Jämfört med samma period föregående år har antalet resor ökat med 13,3 procent till 7 044 resor vilket bidrar till högre kostnader.

Örnsköldsviks kommun redovisar en budgetavvikelse om 0,7 mnkr vilket motsvarar en avvikelse på 8 procent. Kostnaden har i jämförelse med året innan ökat med 1,0 mnkr och resandet har ökat med 3 procent till 31 406 resor per tertial 2.

I Sollefteå kommun visar avvikelsen mellan utfall och budget per tertial 2 på 4 procent lägre kostnader. I jämförelse med föregående år är kostnaden 0,1 mnkr högre och resandevolymer har ökat med 1 208 till 19 702 resor.

Härnösand kommun ligger i paritet mot budget och utfall föregående år.

Särskild persontrafik mnkr	Utfall T 2 2024	Budget T2 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2023	Förändring 2024–2023	Förändring 2024–2023 (%)
Region Västernorrland	-47,6	-50,2	2,6	-5%	-50,0	2,4	-5%
Ånge kommun	-4,6	-4,3	-0,3	7%	-4,1	-0,4	10%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Timrå kommun	-4,0	-3,3	-0,7	22%	-3,2	-0,8	25%
Härnösands kommun	-3,7	-3,7	0,0	-1%	-3,7	0,0	1%
Kramfors kommun	-10,2	-9,3	-0,9	9%	-8,8	-1,4	17%
Sollefteå kommun	-5,0	-5,3	0,2	-4%	-5,0	-0,1	100%
Örnsköldsviks kommun	-10,1	-9,3	-0,7	8%	-9,1	-1,0	11%
Summa	-85,1	-85,4	-0,7	0,9%	-83,8	-1,3	1,6%

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

Administration - Förvaltningens nettokostnader

Regionens administrativa nettokostnader uppgår till 33,5 mnkr vilket är 6,4 mnkr lägre än budget. 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 0,5 mnkr har inte budgeterats för. Personalkostnader förvaltning ligger 1,4 mnkr under budget på grund av viss personalomsättning och vaknat tjänst samt att semesterskulden ligger lägre i tertiäl 2 än årsbokslutet på grund av att semesterdagar beräknas på innevarande år och uttagen är som störst i slutet på sommaren.

Jämfört med föregående år har nettokostnaden minskat med 3,5 mnkr.

Verksamhet, mnkr	Utfall T2 2024			Budget T2 2024			Budget-avvikelse nettokost.	Netto-kostnad T2 2023
	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad	Intäkt	Kostnad	Netto-kostnad		
Kramfors	0,9	-24,2	-23,4	0,5	-29,6	-29,1	5,7	-26,1
Ånge	2,4	-11,1	-8,8	2,1	-11,4	-9,3	0,5	-9,7
Central bedömningsfunktion	0,0	-1,3	-1,3	0,0	-1,5	-1,5	0,2	-1,3
Summa Regionens administrativa kostnader	3,2	-36,7	-33,5	2,6	-42,5	-39,9	6,4	-37,0
Fördelade administrativa kostnader								
Realtid (drift och underhåll)	0,0	-0,6	-0,6	0,0	-1,2	-1,2	0,6	-0,6
Försäljningsprovision, bankkostnader	0,0	-3,1	-2,1	0,0	-4,2	-4,2	1,1	-3,9
S: a kostnader Fördelade Admin kostnader	0,0	-3,7	-2,5	0,0	-5,4	-5,4	1,7	-4,5

Summa verksamhetens kostnader	3,2	-40,3	-37,1	2,6	-48,0	-45,3	8,2	-41,5
--------------------------------------	------------	--------------	--------------	------------	--------------	--------------	------------	--------------

*Tabell 10 Verksamhetens administrationskostnader jmf med budget och föregående år

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

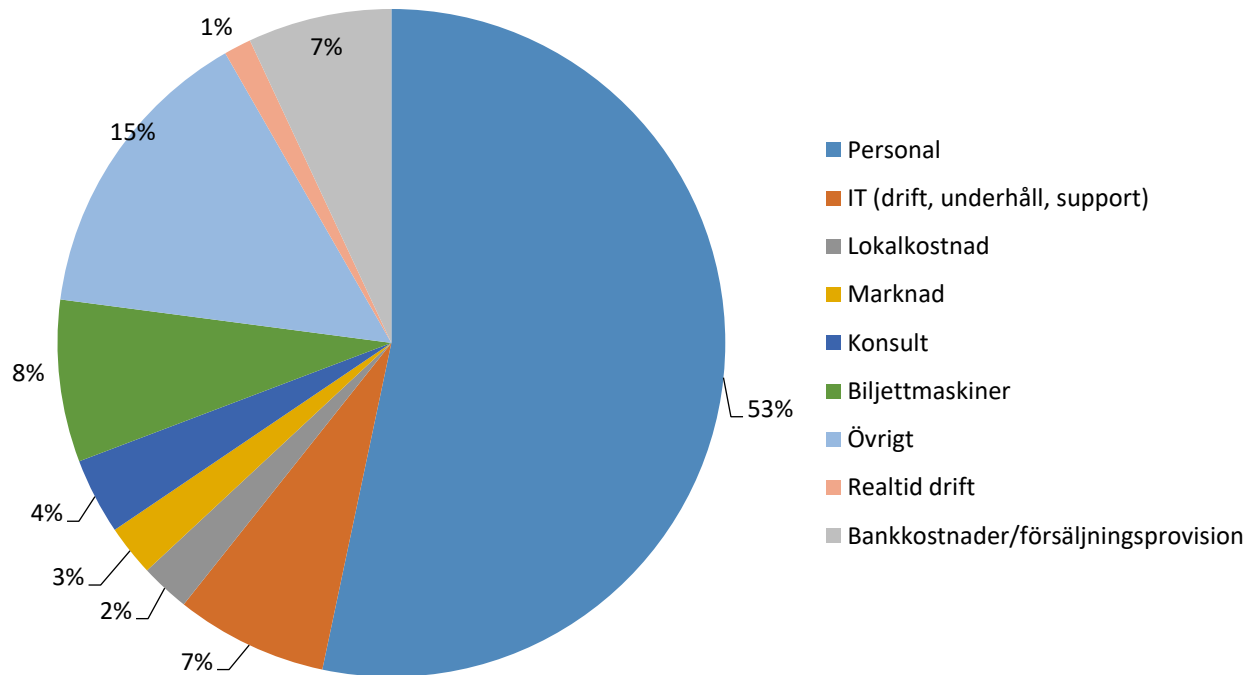


Diagram 3: Procentuell fördelning av administrationskostnader

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 T2 2024	Budget T2 2024	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall T2 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Immateriella tillgångar	-0,6	-1,2	0,6	-50%	-0,2	-0,4	2,0
Optiska läsare	-0,1	0,0	-0,1	0,0%	-0,1	0,0	0,0
Inventarier	-0,1	-0,1	0,0	0,0%	-0,1	0,0	0,0
Biljettmaskin	-0,1	-0,1	0,0	0,0%	-0,2	0,1	-0,4
Fordon	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	-0,1
Realtid	-0,2	-0,1	-0,1	0,0%	-0,2	0,0	0,0
Summa	-1,2	-1,5	0,4	-24,7%	-0,8	-0,3	0,4

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

Norrtåg

Nettokostnad för driften av Norrtåg är 4,6 mnkr lägre än budget. För T2 har ökat resande och högre försäljning av enkelbiljetter gett ökade intäkter jämfört med budget. Ersättning för uteblivna avgångar från SJ, lägre konsultkostnader för upphandling och lägre ban- och operatörskostnader är andra differensförklaringar.

Jämfört med föregående år så ligger utfallet i T2 2024 i linje med utfall T2 2023.

Sammanställning nettokostnad (mnkr)	Utfall T2 2024	Budget T2 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse %	Utfall T2 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Norrtåg							
Intäkter	3,2	6,0	-2,8	-46,1%	3,8	-0,6	-14,9%
Fordonshyra	23,4	21,2	2,2	10,5%	21,4	2,0	9,5%
S: a intäkter Norrtåg	26,7	27,2	-0,5	-2,0%	25,2	1,5	5,8%
Kostnad Drift Norrtåg	-54,0	-59,6	5,5	-9,2%	-54,8	0,8	-1,4%
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-3,2	-6,0	2,8	-46,1%	-3,8	0,6	-14,9%
Kostnad fordonshyra	-24,4	-21,2	-3,2	14,9%	-21,2	-3,2	14,9%
S:a kostnader Norrtåg	-81,6	-86,8	5,1	-5,9%	-79,8	-1,8	2,3%
S:a nettokostnader Norrtåg	-55,0	-59,6	-4,6	-7,7%	-54,6	-0,4	0,7%

*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. Nettokostnaden uppgår till 474,7 mnkr och är 12,9 mnkr lägre de budgeterade nettokostnaderna.

I jämförelse med föregående år är kostnadsökningen 2,8 mnkr.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Utfall T2 2024	Budget T2 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Region Västernorrland	-186,0	-201,9	15,9	-7,9%	-193,6	7,6	-3,9%
Ånge kommun	-10,9	-10,4	-0,6	5,6%	-10,3	-0,7	6,8%
Sundsvalls kommun	-114,7	-116,3	1,6	-1,4%	-114,2	-0,5	0,4%
Timrå kommun	-18,1	-15,4	-2,7	17,5%	-16,3	-1,8	10,9%
Härnösands kommun	-31,4	-31,8	0,5	-1,4%	-26,7	-4,7	17,5%
Kramfors kommun	-24,1	-23,9	-0,2	0,7%	-23,1	-1,0	4,2%
Sollefteå kommun	-20,1	-19,3	-0,8	4,0%	-18,1	-2,0	11,1%
Örnsköldsviks kommun	-69,5	-68,6	-0,9	1,2%	-69,7	0,2	-0,3%
Summa	-474,7	-487,6	12,9	-2,7%	-471,9	-2,8	0,6%

*Tabell 13 Medlemmarnas nettokostnad jmf med budget och föregående år. Exkl ränteintäkter, subventioner och extraordinära kostnader.

Verksamhetens medlemsbidrag fördelad per medlem

Nedan redovisas medlemsbidrag per medlem. I medlemsbidragen ingår även intäkter för subventionerade produkter. Medlemsbidragen uppgår till 418,8 mnkr och är 0,6 mnkr under de budgeterade medlemsbidragen. Fördelningen mellan medlemmarna visas i tabellen nedan. Samtliga medlemmar har avvikelse mot budgeten.

Störst fluktuation mellan budget och utfallet har Härnösands kommun med 8,8 mnkr vilket är en följd av att de subventionerade periodkorten 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 seniorkorten från 50 kr till 200 kr.

Regionens medlemsbidrag minskar med 15,6 mnkr jämfört med budget och här står Norrtåg för 4,6 mnkr, administrationskostnader och intäkter 6,4 mnkr, särskild persontrafik 2,6 mnkr och landsbygdstrafiken för 2,3 mnkr lägre kostnader.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall T2 2024	Budget T2 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T2 2023	Förändring 2024-2023	Förändring (%)
Region Västernorrland	186,2	201,8	-15,6	-7,7%	191,3	-5,1	-2,7%
Ånge kommun	11,0	10,4	0,6	6,1%	10,3	0,7	6,8%
Sundsvalls kommun	92,1	93,1	-1,0	-1,1%	93,5	-1,4	-1,5%
Timrå kommun	18,1	15,3	2,8	18,1%	16,2	1,9	11,8%
Härnösands kommun	16,0	7,2	8,8	121,6%	5,8	10,2	175,2%
Kramfors kommun	24,2	23,9	0,3	1,1%	23,1	1,1	4,6%
Sollefteå kommun	20,2	19,3	0,8	4,4%	18,0	2,2	12,0%
Örnsköldsviks kommun	51,1	48,4	2,7	5,7%	51,0	0,1	0,2%
Summa	418,8	419,4	-0,6	-0,2%	409,2	9,6	2,4%

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

Prognos helår 2024

Helårsprognos visar att verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 723,6 mnkr jämfört med budgeterade 729,7 mnkr. Avvikelsen uppgår till 6,1 mnkr i lägre kostnader.

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 T2 med hänsyn tagen till mindre resande under sommaren. Detta ger lägre subventionsintäkter med 13,6 mnkr, varav 11,5 mnkr är Härnösand, Örnsköldsvik 1,7 mnkr, Regionen 0,5 mnkr och en ökning av subventionsintäkter Sundsvall med 0,1 mnkr.

För Bussgods AB i Västernorrland har det krävts ytterligare 2,5 mnkr för driften innan likvidation. Detta var inte budgeterat för men är kostnadsfört under tertial 2 och därmed tillagt i prognosen för helåret.

Belopp i mnkr	Årsbudget 2024	Årsprognos 2024	Prognos-avvikelse	Prognos-avvikelse (%)	Utfall 2023
Verksamhetens intäkter	170,5	167,0	-3,4	-2,0%	159,3
Verksamhetens kostnader	-898,4	-889,0	9,4	-1,0%	-873,3
Avskrivningar	-1,8	-1,6	0,2	-9,1%	-1,2
Verksamhetens nettokostnader	-729,7	-723,6	6,1	-0,8%	-715,2
Kommunala biljettsubventioner	101,4	87,8	-13,6	-13,4%	95,7
Medlemsbidrag	627,3	635,6	8,2	1,3%	618,4
Verksamhetens resultat	-1,0	-0,2	0,8	-82,4%	-1,1
Finansiella intäkter	1,0	2,7	1,7	167,6%	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 170,5 mnkr vilket är en minskning med 3,5 mnkr mot budgetens 167,0 mnkr. Biljettintäkterna ligger lite lägre prognostiserade, en minskning med 1,8 mnkr jämfört med budget. Minskningen baseras på att det utfall som varit under året förväntas vara likvärdigt året ut.

Intäkter Tågtrafik är en post som redovisas med samma värde på kostnadssidan. Det är Norrtågs biljettintäkter som går via våra system men som faktureras av Norrtåg. Denna post ger alltså netto ingen resultateffekt vare sig negativt eller positivt.

Verksamhetens intäkter, mnkr	Årsbudget 2024	Årsprognos T2 2024	Prognos-avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Biljettintäkter busstrafik	100,2	98,4	-1,8	-1,8	89,6
Intäkter skolkort	16,6	15,9	-0,7	-4,2	17,8
Intäkter tågtrafik	9,0	4,9	-4,1	-46,1	6,3
Bidrag, Samverkande system	3,5	3,5	0,0	0,0	3,5
Tåghyra	31,8	34,8	3,0	9,4	31,4
Vinst försälj mat anl tillg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Resplusintäkter	4,0	4,7	0,7	17,3	4,8
Kundservice och anropsstyrtrafik	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	0,2	-0,4	-64,3	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	167,0	-3,5	-2,1	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 1,8 mnkr lägre intäkter och är baserat på utfall andra tertialet och i vissa fall har budgetnivåerna bibehållits.

Biljettintäkter per medlem (mnkr)	Årsbudget 2024	Prognos T2 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Härnösand	1,3	1,3	0,0	-0,1%	1,1
Kramfors	1,9	2,1	0,2	9,8%	1,9
Sollefteå	3,7	3,0	-0,7	-22,7%	2,7
Sundsvall	55,3	55,7	0,3	0,6%	50,5
Timrå	4,1	4,1	0,0	0,0%	3,3
Ånge	0,5	0,4	-0,1	-34,6%	0,3
Örnsköldsvik	14,3	12,8	-1,5	-12,1%	11,2
Region Västernorrland	19,1	19,1	0,0	0,0%	18,4
Summa intäkter	100,2	98,4	-1,8	-1,8%	89,6

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

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader har i prognosen beräknats till 888,8 mnkr jämfört med budget på 898,4 mnkr. En minskning med 9,7 mnkr.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T2 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-559,4	-555,1	4,3	-0,8%	-553,7
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-128,1	-128,5	-0,3	0,4%	-129,1
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-98,4	-91,1	7,3	-7,4%	-86,6
Fordonshyra	-31,8	-36,4	-4,5	14,2%	-32,0
Administrativa kostnader	-64,1	-63,9	0,2	-0,3%	-56,8
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-6,3	-4,6	1,7	-27,2%	-5,9
Stationsavgifter	-2,8	-2,7	0,1	-3,1%	-2,9
Biljettsamverkan Xtrafik	-4,0	-4,0	0,0	0,0%	-4,0
Biljettsamverkan SJ		-0,1			
Kompleteringstrafik	-1,6	-1,6	0,0	-3,1%	-1,5
Realtid, drift och underhåll	-1,8	-0,9	1,0	-52,6%	-1,0
Summa verksamhetens kostnader	-898,4	-888,8	9,7	-1,1%	-873,3

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

Linjelagd busstrafik

De totala trafik kostnaderna för linjelagd busstrafik prognostiseras till 555,1 mnkr. Budget för året uppgår till 559,4 mnkr vilket medför en avvikelse om 4,2 mnkr i lägre kostnader.

De avtalade trafik kostnaderna ligger med 4,8 mnkr högre i prognos än budget på grund av att fler trafikdagar under trafikåret 2024 inte var med i budget. En utökning av linje 4 till Bredsand från juni 2024 har också tillkommit.

Index som har använts i prognosen som snitt för 2024 är för landsbygdstrafiken 40,0% och för tätortstrafiken 40,5%. 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. Fler räntesänkningar under 2024 är också att vänta vilket påverkar de indexkorgar som har Stibor räntan som en beståndsdel.

Avtalade trafik kostnader (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T2 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Avtalade Trafikkostnad	-392,3	-397,1	-4,8	1,2%	-389,2
Indexerade trafik kostnader	-165,1	-156,7	8,4	-5,1%	-162,9
Miljöincitament	-1,6	-1,1	0,5	-33,3%	-1,0
Förstärkningstrafik	-0,3	-0,3	0,1	-20,1%	-0,5
Summa	-559,4	-555,1	4,2	-0,8%	-553,7

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

Särskild persontrafik

Den särskilda persontrafiken är prognostiserad med 0,4 mnkr mer än budget. Prognosen följer det utfall som varit under året med hänsyn tagen till eventuella fluktuationer på resandemönstret sett över året och med de indexförändringar som varit.

Särskild persontrafik, mnkr	Budget 2024	Årsprognos T2 2024	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2023
Region Västernorrland	-75,3	-71,5	3,8	-5,0%	-75,2
Ånge kommun	-6,4	-6,8	-0,4	5,5%	-6,5
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Timrå kommun	-4,9	-5,7	-0,8	16,2%	-4,9
Härnösands kommun	-5,6	-5,8	-0,2	4,2%	-5,9
Kramfors kommun	-14,0	-15,5	-1,5	1,8%	-14,2
Sollefteå kommun	-8,0	-7,9	-0,1	-0,4%	-7,9
Örnsköldsviks kommun	-14,0	-15,3	-1,3	9,3%	-14,5
Summa	128,1	-128,5	-0,4	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 723,6 mnkr. Det är en minskning med 6,3 mnkr jämfört med budget.

Medlemmarnas nettokostnad (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T2 2024	Prognos avvikelse	Prognos avvikelse (%)	Utfall 2023
Region Västernorrland	-302,5	-294,5	8,0	-2,7%	-287,3
Ånge kommun	-15,4	-16,3	-0,8	5,4%	-16,2
Sundsvalls kommun	-173,8	-171,0	2,8	-1,6%	-173,1
Timrå kommun	-22,8	-25,8	-3,0	13,0%	-26,7
Härnösands kommun	-47,7	-47,3	0,5	-1,0%	-45,5
Kramfors kommun	-35,7	-36,2	-0,5	1,4%	-35,3
Sollefteå kommun	-28,9	-28,2	0,7	-2,4%	-26,3
Örnsköldsviks kommun	-102,8	-104,2	-1,4	1,3%	-104,9
Summa	-729,7	-723,4	6,3	-0,9%	-715,2

*Tabell 21 Prognos medlemmarnas nettokostnad jmf med budget och föregående år.

Medlemsbidrag fördelad per medlem

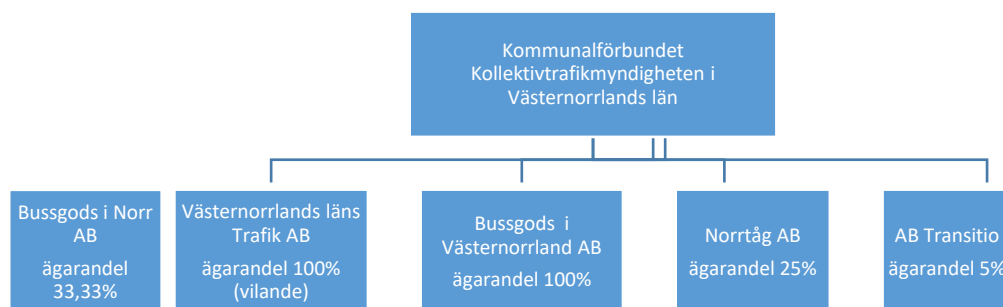
I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter.

Medlemsbidrag (mnkr)	Årsbudget 2024	Årsprognos T2 2024	Budget-avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall 2023
Region Västernorrland	302,4	294,6	-7,8	-2,6%	284,1
Ånge kommun	15,5	16,3	0,8	5,5%	16,2
Sundsvalls kommun	139,0	135,9	-3,1	-2,2%	141,5
Timrå kommun	22,8	25,8	3,0	13,3%	26,7
Härnösands kommun	10,7	22,6	11,8	109,8%	12,6
Kramfors kommun	35,7	36,3	0,6	1,6%	35,3
Sollefteå kommun	28,9	28,2	-0,7	-1,7%	26,2
Örnsköldsviks kommun	72,5	75,8	3,3	4,5%	75,8
Summa	627,3	635,6	8,1	1,3%	618,4

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

Koncernbolag

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Nedan ges en kortfattad beskrivning av de bolag där ägarandelen uppgår till fem procent eller mer och ingår i den sammanställda redovisningen.



Bussgods i Västernorrland AB

Bussgods i Västernorrland AB är från och med 2017 ett helägt dotterbolag. Verksamheten bedrivs i egen regi på tre godsterminaler. Bussgods har ett 40-tal in- och utlämningsställen i länet.

Pandemin medförde att omsättningen stadigt sjönk. Under februari 2022 utsattes ett system för en hackerattack vilket ledde till ett tapp av frakter som påverkade omsättningen under den tiden. I maj 2022 knöt Bussgods en stor kund, Budbee, till sig men när kunden gick ihop med Instabox försvann nästan hela den nytilkomna 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 men beslut har tagits om att försätta bolaget i frivillig likvidation. Likvidator är sittande VD som har till uppgift att lägga ned bolaget genom att följa de lagar och krav som följer vid en frivillig likvidation.

I juni i år lämnades ett aktieägartillskott om 2,5 mnkr till Bussgods. Skälen för begäran om ett kapitaltillskott var i huvudsak minskade intäkter, ökade drivmedelskostnader samt ett ojämnt kassaflöde med tidvis kraftig likviditetsbrist. Aktieägartillskottet lämnades för att ordna upp den ekonomiska situationen i bolaget inför likvidationen. Från den 1 april 2024 slutade Bussgods i Västernorrland med frakt av gods och Bussgods i Norr övertog alla kunder, personal, tillgångar samt verksamhet genom att köpa tillgångar och anställa personal.

Utfall tertial 2

Bussgods i Västernorrland har ett negativt resultat på 2,1 mnkr för tertial 2 2024.

Balansomslutningen är 9 244 252 mnkr.

Prognos

Likvidationen av Bussgods är pågående, Bolagsverket har 6 månader på sig att kalla okända borgenärer så likvidationen beräknas vara klar i februari, mars 2025. Vissa avtal ska sägas upp och någon kvarvarande inventarie säljas. Obetalda kundfordringar som hanteras av inkassobolag ska också hanteras.

Bussgods i Norr AB

Kommunalförbundet är sedan den 1 april 2024 ägare till 1/3 av Bussgods i Norr AB då bussgodsverksamheten i Västernorrland införlivades. Detta har inneburit förändringar av ägarstruktur, personalomsättning och ekonomiflöden.

Kollektivtrafikmyndigheten genomför under året en stor trafikupphandling där även nya godsrumsfordon ska ingå och detta är ett viktigt och stort arbete för Bussgods framtid.

Utfall tertial 2

Bussgods i Norr har en resultatavvikelse mot budget på -0,2 mnkr för tertial 2 2024. Avvikelsen beror främst på lägre intäkter än budget som effekt av det samhällsekonomiska läget och vissa engångskostnader knutna till övertagandet av verksamheten i Västernorrland.

Ökat kostnadsläge på personal, hyror och köpta transporter påverkar Bussgods och möjligheterna att parera dessa ökningar är svårt då marknaden inte tål stora prisjusteringar. Därav justerar bolaget bemanning och andra direkta kostnadsposter för att spara under hösten 2024.

Prognos

Prognosen för helåret är att intäkterna är 12 mnkr lägre än budgeterat och resultatet 1,2 mnkr lägre. Detta innebär ett prognostiserat helårsresultat på +0,3 mnkr vilket är långt under 2023 års helårsresultat.

Norrtåg AB

Kommunalförbundet äger 25 procent av Norrtåg AB. Övriga ägare är Region Jämtland Härjedalen, Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län. Norrtåg AB skall i enlighet med ägarnas uppdrag bedriva regional persontrafik med tåg. Kommunalförbundets andel av finansieringen är 34 procent baserat på kilometerproduktion och antal personkilometer i Västernorrland.

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

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

Norrtåg har avslutat operatörsupphandlingen för tågtrafik. Inriktningen har varit ett produktionsavtal med lång avtalstid 8-10 år. Resultatet blev en ny operatör där utvärderingsmatrisen visar på lägre kostnader beräknat på genomsnittligt pris med avdrag för kvalité jämfört med andra anbudsgivare.

Utfall tertial 2

Regionernas medfinansiering minskade med 13,9 mnkr i tertial 2 jämfört med budget för motsvarande period. På kostnadssidan var det lägre banavgifter, lägre konsultkostnader och ökad nedsättning av operatörsavgifter som bidrog till den positiva utvecklingen.

På intäktsidan ökade biljettintäkterna mer i tertial 2 än beräknat i budget motsvarande period. Detta till följd av ökat resande och högre försäljning av enkelbiljetter.

Regionens medfinansiering (mnkr)	Trafikkostnad T2	Budget T2	Budgetavvikelse
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	54 046	58 879	-4 833
Region Jämtland/Härjedalen	25 750	28 053	-2 303
Länstrafiken i Västerbotten AB	44 277	48 237	-3 960
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	31 757	34 597	-2 840
	155 830	169 766	-13 936

Prognos

Prognosen för helåret visar en fortsatt minska regional medfinansiering med 8,9 mnkr. Biljettintäkterna prognostiseras till ungefär samma nivå som budget. Försäljningsomkostnader beräknas öka med 1,9 mnkr och elindexkostnader öka med 7,6 mnkr jämfört med budget.

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. Bolaget finansierar fordonsanskaffningar och andra större investeringar med säkerhet i form av borgen ställd av uppdragsgivare/aktieägare. Finansiering upphandlas i konkurrens och 76% av fordonen ägs av bolaget medan övriga leasas från svenska affärsbanker.

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

Utfall tertial 2

Bolagets ekonomi har utvecklats över förväntan under perioden framför allt på grund av en lägre räntenivå för Stibor3M i jämförelse med budgeterad räntenivå i bolagets fordonshyror.

Nettoomsättningen uppgår till 692 mnkr tertial 2 2024 jämfört med samma period föregående år på 638 mnkr. Hyreshöjningar från och med januari 2024 för att kompensera ökande räntekostnader är den huvudsakliga orsaken.

AB Transitio har ett positivt resultat efter finansiella poster på 18,8 mnkr för tertial 2 2024 jämfört med 1 mnkr för samma period föregående år. Resultatet är även 17 mnkr bättre än budgeterat. Denna förbättring härrör sig till lägre räntekostnader och lägre kostnader för personal och fordonsförvaltning.

Bolagets nettoinvesteringar under perioden uppgår till 352 mnkr jämfört med föregående år samma period på 354 mnkr. I huvudsak betalningar för övertagande av Dostofordon samt utköp av Reginafordon ur leasekontrakt.

Leasingskulden uppgick till 816,9 mnkr tertial 2 2024 mot föregående år på 1 193 mnkr.

Bolaget har under perioden lyft lån från Kommuninvest på 158 mnkr samt 100 mnkr från AB Svensk Exportkredit avseende betalningar för kommande leveranser av nya fordon.

I projektet för anskaffning av spårfordon till Norrtåg med driftsättning av Norrbottniabanans första etapp, prognostiserad till 2032, har arbete med förstudie inklusive marknadsdialog med potentiella leverantörer gjorts. Detta arbete planeras vara klart under hösten.

Prognos

Det allmänna ränteläget har förbättrats under perioden och Riksbanken har indikerat ytterligare räntesänkningar. Bolagets förväntan är att det kommer att bli vissa krediteringar av fordonshyra till hyrestagarna när helårsresultatet för 2024 fastställs.

Ett uppdrag för att starta upp ett projekt för att omhänderta identifierade risker och problem för att säkerställa fordonens 30-åriga tekniska livslängd har erhållits. Projektet startas under kvartal 3 2024.

Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt vilande dotterbolag vars syfte är behålla varumärket i kommunalförbundets ägo samt att administrera trafikavtalet för Linje 40 som är tecknat i bolagets namn.

Ekonomiska rapporter

Resultaträkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet			
		2024-08-31	2023-08-31	Prognos helår 2024	Budget helår 2024
Verksamhetens intäkter	2	111,4	102,4	167,0	170,5
Verksamhetens kostnader	3	-584,9	-573,5	-888,8	-898,4
Avskrivningar	4	-1,2	-0,8	-1,6	-1,8
Verksamhetens nettokostnader		-474,7	-471,9	-723,4	-729,7
Kommunala biljettsubventioner	5	56,6	61,2	87,8	101,4
Medlemsbidrag	6	418,8	409,2	635,4	627,3
Verksamhetens resultat		0,7	-1,5	-0,2	-1,0
Finansiella intäkter		1,8	1,5	2,7	1,0
Finansiella kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat före extraordinära poster		2,5	0,0	2,5	0,0
Extraordinära poster	7	-2,5	0,0	-2,5	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	0,0	0,0

Balansräkning

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet	
		2024-08-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Förvärvade system	8	5,6	3,8
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner och inventarier	8	2,2	1,2
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterbolag och intressebolag	9	20,6	17,1
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0
Långfristiga fordringar		0,0	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		20,6	17,1
Summa anläggningstillgångar		28,4	22,1
Omsättningstillgångar			

Lager		0,9	0,0
Kortfristiga placeringar		0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	10	226,1	90,6
Kassa och bank	12	35,9	128,6
Summa omsättningstillgångar		262,9	219,2
SUMMA TILLGÅNGAR		291,3	241,4

EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER

Eget kapital

Eget kapital		0,0	0,0
Reservfond		0,0	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,3
Årets resultat		0,0	0,0
Summa eget kapital		1,3	1,3

Avsättningar

Avsättningar för pensioner		0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0
Summa avsättningar		0,0	0,0

Skulder

Långfristiga skulder		0,0	0,0
Kortfristiga skulder	11	290,0	240,0
Summa skulder		290,0	240,0

SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER

291,3 241,4

Kassaflödesanalys

Belopp i mnkr	Not	Kommunalförbundet	
		2024-08-31	2023-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		0,0	0,0
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	13	1,2	1,2
Betald inkomstskatt		0,0	0,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		1,2	1,2
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning (-) minskning (+) av kortfristiga fordringar		-135,5	57,4
Ökning(-) minskning(+) förråd och varulager		-0,9	0,0
Ökning (+) minskning (-) av kortfristiga skulder		50,0	27,5
Kassaflöden från den löpande verksamheten		-85,2	86,0
Investeringsverksamheten			
Lämnat kapitaltillskott		0,0	0,0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1,7	-2,3
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	0,0
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-2,3	0,0
Avyttring immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0
Förvärv av finansiella tillgångar		-3,5	0,0
Avyttring av finansiella tillgångar		0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-7,5	-2,3
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		0,0	0,0
Amortering		0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0,0	0,0
Årets kassaflöde		-92,7	83,8
Likvida medel periodens början		128,6	44,9
Likvida medel vid periodens slut		35,9	128,6

Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Kommunalförbundets delårsrapport är i allt väsentligt upprättad enligt kommunallagen, lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) samt de rekommendationer och informationer som Rådet för Kommunal Redovisning (RKR) utarbetat. Detta innebär sammantaget att delårsrapporten är upprättad i enlighet med god redovisningssed.

Intäkter

Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska tillgångarna kommer att tillgodogöras kommunalförbundet och om intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Periodiseringar

Periodisering av inkomster och utgifter sker enligt god redovisningssed. Det innebär att inkomster och utgifter bokförs på de perioder de intjänats respektive förbrukats.

Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

Jämförelsestörande poster

Som jämförelsestörande poster behandlas intäkter och kostnader som inte utgör den normala verksamheten samt är väsentliga belopp.

Tillgångar/Skulder

Överordnad princip för värdering av tillgångar och skulder är försiktighetsprincipen som innebär att skulder inte undervärderas och tillgångar inte övervärderas.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde.

Materiella och immateriella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar avser investeringar med en ekonomisk livslängd på minst tre år och ett anskaffningsvärde som uppgår till minst ett halvt basbelopp. Immateriella anläggningstillgångar avskrivs på fem år. Materiella anläggningstillgångar avskrivs systematiskt över den bedömda ekonomiska livslängden. Huvudsakligen tillämpas följande linjära avskrivningstider:

<i>Tillämpade avskrivningstider</i>	<i>ÅR</i>
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

RKR:s rekommendation 11,4 om materiella anläggningstillgångar innehåller explicit krav på komponentavskrivning tillämpas ej, då kommunalförbundet inte har tillgångar vars restvärde överstiger 1 mkr, eller där kvarvarande nyttjandeperioden är på mer än 10 år.

Gränsdragning mellan kostnad och investering

Tillgångar som är avsedda för stadigvarande bruk eller med en nyttjandeperiod på minst tre år, klassificeras som anläggningstillgång. Inventarier vars värde understiger ett halvt basbelopp direkt avskrivs.

Skulder

Skulder värderas till det belopp som det med tillförlitlighet omfattar. Huvudprincipen är att det skulder som beräknas betalas inom ett år från balansdagen redovisas som kortfristig skuld. Övriga skulder är långfristiga.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse uppstår som en följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer krävas för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Leasing

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

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			
	2024-08-31	2023-08-31	Prognos 2024	Budget 2024
Not 2 Verksamhetens intäkter, inkl jämförelsestörande post	111,4	102,4	167,0	170,5
Biljettintäkter	65,8	57,8	98,4	100,2
Skolkortsintäkter	9,7	10,0	15,9	16,6
Resplusintäkter	3,1	3,1	4,7	4,0
Fraktintäkter	0,1	0,1	0,2	0,2
Bidrag Trafikverket (system)	2,3	2,3	3,5	3,5
Tåghyror	23,4	21,4	34,8	31,8
Ersättning resande med RKTM färdbevis	3,2	3,8	4,9	9,0
Övriga intäkter	3,8	3,9	4,6	5,2
Not 3 Verksamhetens kostnader	-584,9	-573,5	-888,8	-898,4
Trafikkostnader	-514,3	-505,4	-775,1	-785,9
Tåghyra	-24,4	-21,2	-36,4	-31,8
Personalkostnader inkl direktionen	-23,6	-21,7	-37,6	-37,6
IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	-5,8	-5,4	-10,1	-10,1
Lokalkostnader	-0,9	-0,5	-1,2	-1,2
Konsultkostnader	-1,1	-2,1	-2,3	-2,3
Övriga kostnader	-14,8	-17,2	-26,1	-29,5
Not 4 Avskrivningar och nedskrivningar	-1,2	-0,8	-1,6	-3,0

Avskrivning immateriella tillgångar	-0,6	-0,3	-1,0	-2,4
Avskrivning maskiner och inventarier	-0,6	-0,6	-0,9	-0,6
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Not 5 Kommunal biljettsubvention	56,6	61,2	87,8	101,4
Sundsvalls kommun	22,4	20,7	34,3	34,2
Örnsköldsviks kommun	18,6	18,5	28,6	30,3
Härnösands kommun	15,7	22,0	24,9	36,9
Not 6 Medlemsbidrag och driftsbidrag	418,8	409,2	635,4	627,3
Region Västernorrland	186,2	191,3	294,6	302,4
Sundsvalls kommun	92,1	93,5	135,9	139,0
Örnsköldsviks kommun	51,1	51,0	75,8	72,5
Härnösands kommun	16,0	5,8	22,6	10,7
Kramfors kommun	24,2	23,1	36,3	35,7
Sollefteå kommun	20,2	18,0	28,2	28,9
Timrå kommun	18,1	16,2	25,8	22,8
Ånge kommun	11,0	10,3	16,3	15,5
Not 7 Jämförelsestörande kostnader	2,5	0,0	2,5	0,0
Tillskott Bussgods	2,5	0,0	2,5	0,0

Noter till balansräkningen

Belopp i mnkr	Kommunalförbundet	
	2024-08-31	2023-12-31
Not 8 Materiella och immateriella anläggningstillgångar		
Ingående anskaffningsvärden	38,9	42,6
Årets anskaffningar	4,0	2,3
Försäljningar och utrangeringar	-1,8	-6,0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	41,1	38,9
Ingående avskrivningar	-33,8	-38,6
Försäljningar och utrangeringar	1,8	6,0
Avskrivningar	-1,2	-1,2
Utgående ackumulerade avskrivningar	-33,2	-33,8
	7,8	5,0

Kommunalförbundet					
			2024-08-31	2023-12-31	
Not 9	Finansiella anläggningstillgångar	Antal	Kvotvärde , kr	Bokfört värde	Bokfört värde
	Avseende andelar i andra bolag				
	Transitio AB	1000	100	1,0	1,0
	Norrtåg AB	500	1 000	0,5	0,5
	Västernorrlands läns Trafik AB	15 000	1 000	15,0	15,0
	Bussgods i Västernorrland AB	3 000	244	0,7	0,7
	Bussgods i Norr AB	150	23 415	3,5	0,0
	Bussgods ek förening	3	1 500	0,0	0,0
				20,6	17,1
Not 10	Kortfristiga fordringar			226,1	90,6
	Kundfordringar			159,5	16,2
	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter			22,5	27,7
	Övriga kortfristiga fordringar			44,1	46,7
Not 11	Kortfristiga skulder			290,0	240,0
	Leverantörsskulder			30,2	86,8
	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			16,7	6,7
	Övriga kortfristiga skulder			243,1	146,5

Noter till kassaflödesanalys

Belopp i mnkr		Kommunalförbundet	
		2024-08-31	2023-12-31
Not 12	Likvida medel	35,9	128,6
	Kortfristig placering	0,0	0,0
	Kassa och bank	35,9	128,6
Not 13	Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	1,2	1,2
	Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	0,0	0,0
	Avskrivningar	1,2	1,2
	Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:		
	▪ De har en obetydlig risk för värdefluktuationer. ▪ De kan lätt omvandlas till kassamedel. ▪ De har en löptid om högst 3 månader från anskaffningstidpunkten.		

Ekonomisk ordlista

Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

Avskrivning

Planmässig värdeminskning av anläggningstillgångar för att fördela kostnaden över tillgångens livslängd.

Balansräkning

Visar den ekonomiska ställningen på bokslutsdagen och hur den förändrats under året. Av balansräkningen framgår hur kommunalförbundet har använt sitt kapital (i anläggnings- och omsättningstillgångar), respektive hur kapitalet anskaffats (lång- och kortfristiga skulder samt eget kapital).

Budget

En budget är en specificerad sammanfattning av sannolika intäkter och kostnader för en viss period. Det övergripande syftet med budgetering är att ge en prognos av kostnader och intäkter, som kan ligga till grund för att användas som verktyg för beslutsfattning

Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

Finansiella kostnader & intäkter

Poster som inte är direkt hänförliga till verksamheten, exempelvis räntor.

Intäkt

En intäkt är en periodiserad inkomst. Det vill säga, inkomsten är fördelad till den eller de perioder som den faktiskt avser.

Jämförelsestörande poster

Kostnader och intäkter som inte tillhör den ordinarie verksamheten och som är viktigt att uppmärksamma vid jämförelse med andra perioder.

Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

Kostnader

En kostnad är en periodiserad utgift. Det vill säga, utgiften är fördelad till den eller de perioder som den faktiskt avser.

Långfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller senare än ett år från balansdagen.

Omsättningstillgång

Tillgångar i likvida medel och kortfristiga fordringar med mera. Dessa tillgångar kan på kort sikt omsättas till likvida medel.

Resultaträkning

Sammanställning av årets intäkter och kostnader som visar årets resultat (förändring av eget kapital).