DIN TUR
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**MISSIV**

**Handläggare**
Eva Westin

**Datum**
2025-03-07

**Diarienr**
25/00068

(En bilaga)

# Årsredovisning 2024

**Förbundsdirektionen beslutar**

**att** fastställa Årsredovisning 2024.

**Bakgrund**
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har upprättat årsredovisning för 2024.

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.

För att uppnå detta har förbundsdirektionen beslutat om fyra övergripande mål och tio delmål. Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi. Delmålen följs upp utifrån indikatorer med målvärden, samt utifrån genomförda åtgärder.

**Myndighetens bedömning**
Verksamhetens kostnader uppgår till 875,9 mnkr för 2024 och budget till 898,4 mnkr, vilket innebär lägre kostnader än budget motsvarande 22,4 mnkr. Den största minskningen står den linjelagda busstrafiken och driften av tågtrafiken för med 9,0 mnkr respektive 8,1 mnkr. För den linjelagda busstrafiken är det främst indexkostnaderna som minskat. Jämfört med utfall för år 2023 så har kostnaderna ökat med 2,7 mnkr.

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 550,4 mnkr för 2024 och ligger 9,0 mnkr lägre jämfört med budget. Jämfört med föregående år är kostnaden 3,4 mnkr lägre och den främsta orsaken är indexkostnader som minskat till följd av lägre index.

I jämförelse med budget har kostnaderna ökat med 5,9 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 8,9 mnkr. Skillnad mot föregående år är bland annat Paxa bussar i både Sundsvall och Sollefteå.

De indexerade kostnaderna är 14,3 mnkr lägre i utfallet jämfört med budget. Snittindex i utfallet för år 2024 ligger på ungefär 39,8% för tätortstrafiken och 38,7% för landsbygdstrafiken.
För jämförelsen med föregående år är indexkostnaderna 12,1 mnkr lägre i utfallet för 2024. Föregående låg snittindex på ungefär 42,3% för tätortstrafik och 44,0% för landsbygdstrafik.

**MISSIV**

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 171,3 mnkr vilket nästan ligger i linje med budget, 0,8 mnkr lägre motsvarande 0,5 procent. Jämfört med motsvarande period föregående år har dock intäkterna ökat med 12,1 mnkr. Det är främst biljettintäkterna som bidragit till ökningen där vissa justeringar i biljettpriser gjorts.

Biljettintäkterna har ökat med 9,5 mnkr från 2023 till 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.

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 126,0 mnkr och budgeten uppgår till 128,1 mnkr. Budgetavvikelsen är 2,1 mnkr vilket motsvarar en avvikelse på 1,6 procent. Budgetavvikelsen beror främst på utvecklingen av indexrelaterade trafikkostnader. Justering av index i den särskilda persontrafiken sker fyra gånger per år utifrån en liknande indexkorg som används i den allmänna kollektivtrafiken. Index har minskat i snitt med 9 procent jämfört från januari till december.

Regionens administrativa nettokostnader uppgår till 57,5 mnkr vilket är 6,6 mnkr lägre än budget. Lägre kostnader för nya Biljett- och betalsystemet bland annat beroende på reklamationer mot leverantören FARA samtidigt som det togs höjd för delvis dubbla system vid övergång till nya biljettsystemet står för den största avvikelsen.

Thomas Olsson
Förbundsdirektör

**Bilaga:**
Årsredovisning 2024

**Expedieras till:**
Förbundets medlemmar
Förbundets revisorer

DIN TUR
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

| Datum | Diarienr |
| --- | --- |
| 2025-03-12 | 25/00068 |

# Årsredovisning 2024

## Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

### 1 januari – 31 december 2024

### För beslut i förbundsdirektionen 2025-03-21

# Innehåll

Ordförande har ordet ... 4
Vårt uppdrag ... 5
Året som gått ... 6
FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE ... 8
Översikt över verksamhetens utveckling ... 8
Fem år i sammandrag ... 8
Kommunalförbundets koncern ... 10
Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning ... 12
Koncernen ... 12
Händelser av väsentlig betydelse ... 12
Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet ... 13
Metod ... 13
Vision och mål ... 14
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet ... 15
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka ... 17
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering ... 17
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning ... 18
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan ... 18
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik ... 19
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk ... 20
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation ... 20
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare ... 21
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten ... 21
God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning ... 22
Utvärdering av mål- och riktlinjer för god ekonomisk hushållning ... 22
Koncernenbolagens ekonomiska ställning ... 24
Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning ... 24
Balanskravsresultat ... 25
Väsentliga personalförhållanden ... 26
Hälsa och sjukfrånvaro ... 26
Personalstruktur ... 27
Förväntad utveckling ... 28
Koncernenbolagens förväntade utveckling ... 28
Ekonomisk analys ... 29
Årets resultat – budgetföljsamhet ... 29
Jämförelse med föregående år och årsprognos ... 29
Investeringsredovisning ... 30

Likviditet och soliditet ... 30
Intäkts- och kostnadsutveckling ... 31
Verksamhetens intäkter ... 32
Verksamhetens kostnader ... 33
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem ... 39
Medlemsbidrag fördelad per medlem ... 39
EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING ... 40
Resultaträkning ... 40
Balansräkning ... 41
Kassaflödesanalys ... 42
Noter ... 43
Noter till resultaträkningen ... 43
Noter till balansräkningen ... 47
Noter till kassaflödesanalys ... 48

# Ordförande har ordet

Nu har 2024 nått sitt slut och det är dags att summera ett år som har präglats av viktiga beslut och spännande utveckling. Under året har vi fastställt både en ny förbundsordning och ett nytt trafikförsörjningsprogram. Dessa dokument utgör fundamentet för vårt framtida arbete, där vi strävar efter att skapa en mer inkluderande och effektiv process för hur våra medlemmar tillsammans fattar beslut om kollektivtrafiken i länet.

Ett av årets stora fokusområden har varit förberedelserna inför bussupphandlingen 2027. Arbetet har redan tagit fart, och planen är att under det första tertialet 2025 skicka ut både ansökningsinbjudan och anbudsinbjudan. Detta är en central del i vår långsiktiga strategi för att säkerställa hållbar och konkurrenskraftig kollektivtrafik för våra invånare.

Personligen blev jag invald som ordförande i förbundsdirektionen i början av november, och det har varit en händelserik och lärorik start. Jag ser fram emot att tillsammans med er alla ta oss an de utmaningar och möjligheter som ligger framför oss. Tillsammans ska vi fortsätta utveckla kollektivtrafiken och stärka vårt arbete för länets bästa.

Jag vill också passa på att tacka alla som har bidragit till vårt arbete under året. Ert engagemang och er kompetens är avgörande för att vi ska lyckas nå våra mål.

Med dessa ord vill jag önska er alla ett framgångsrikt och inspirerande 2025!

Glenn Nordlund, Ordförande
Förbundsdirektionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

# 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*.

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 resenärsgrupper samt
- verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig Mål- och resursplan (MRP). Direktionen beslutar om budget för nästkommande år grundat på MRP:s första år.

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

Kommunalförbundet är delägare (25 %) av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är helägda Bussgods Västernorrland AB och delägda (5 %) AB Transitio samt Bussgods i Norr (33,3%). Vilande bolag är helägda Västernorrlands läns Trafik AB (VLTAB).

# Året som gått

**Kundcenter**

Under 2024 har fortsatt arbete gjorts utifrån genomlysningen av Kundcenters verksamhet som gjordes 2023. Syftet med den var att få fram förbättringsförslag för vidare utveckling av verksamheten. Det som genomförts har varit organisationsförändringar och översyn av interna och externa uppdrag. Kundcenter har också under större delen av 2024 arbetat med införande av nytt samordningssystem för anropsstyrd trafik. Det nya systemet Alfa som togs i drift 1 april har inneburit delvis förändrat arbetssätt för medarbetare på Kundcenter, trafikföretagen och dess förare. Bedömningen är att driftstarten över lag gick bra då inga större störningar förekommit i form av förseningar eller inställda turer. Efter driftsättning har anpassning av systemet och fordonstillgången löpande genomförts.

Även arbete med andra digitala gränssnitt har genomförts, en del har tagits i drift som exempelvis nytt handläggningssystem för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Övriga gränssnitt, där bland annat en resenärsapp för serviceresor planeras att tas i drift under 2025.

**Trafik**

Upphandlingen av Särskilda persontransporter 2025 publicerades i slutet av oktober och tilldelning sker i januari 2025. Upphandlingen omfattar serviceresor i hela länet, samt skolskjuts i kommunerna Härnösand, Timrå och Ånge. Under året har även arbete pågått i förberedelsefasen inför upphandling av busstrafik med trafikstart 2027.

Implementeringen av det nya Realtid-/Presentations-/Trafikledningssystemet från CONSAT har genomförts och är i drift sedan juni. Arbete pågår i övrigt med att öka kvalitén på vår trafikdata.

**Projekt**

*Paxa on demand trafik*

Den 13 januari 2024 startade pilotprojekt Paxa Din Tur upp i Sollefteå. Paxa Sollefteå har under perioden haft ett högt resande som varit stabilt sedan lanseringen. Under juli månad ersatte Paxa stadstrafiken, vilket också bidrog till resanderekord för Paxa. Under december utökades Paxa i Sollefteå med ytterligare fordon i peak-tider. Utökningen firades med ett event i julhandeln en lördag i december i Sollefteå centrum. Pilotprojektet Paxa Din Tur i Sollefteå har lett till en resandeökning på drygt 20% i avtalsområdet O03.

På uppdrag av Sundsvalls kommun utreder myndigheten genom Nobina nya områden att trafikera med Paxa i Sundsvall. Paxatrafiken i nuvarande område i Sundsvall avslutades december 2024.

En ny konceptfilm har tagits fram som en del i att bygga varumärket Din Tur och för att visa nyttorna med Paxa. Myndigheten presenterade också Paxa på branschmässan och konferensen Persontrafik på plats i Göteborg med många besökare och lyssnare.

*Biljett- och betalsystem*

Genom BoB-projektet släpptes den nya upphandlade appen den 6 december 2023 efter en längre tid av förseningar i lanseringen. Det har varit problematik av diverse karaktär som myndigheten arbetat intensivt med samarbetspartners och leverantörer för att hantera. Dessa störningar har med tiden blivit allt mindre, men arbetet med att optimera och minska de kvarvarande problem fortsätter. Myndigheten har deltagit på trafikföretagens personalmöten i hela länet för att informera om den nya appen och hur den ska hanteras ombord för validering.
Vid årets slut hade appen 108 000 användare.

Under året har försäljningen och laddning av reskassa stoppats successivt, som en del i övergången till det nya biljettsystemet. Kampanj och kommunikation har genomförts vid förändringen.

De övriga delarna i BoB-projektet såsom företagsportal, skolportal, mina sidor, nya reskort m.m har tyvärr dragits med ytterligare förseningar, bland annat problem med validering av reskorten, samt att gränssnittet för främst företagsportalen är undermåligt. Det innebär att införandet av dessa delar har blivit förskjutna. I december startade dock skolportalen upp med Ånge kommun som testkommun.

*FORMEL 1*
Myndigheten har 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. Projektet beviljades och pågår perioden november 2024 till och med september 2025. Affärsutvecklare deltar och får ersättning för 20 procent av sin tid.

*Kollektivtrafik i glesbygd*
Mellan juni 2023 och maj 2024 utredde Ånge kommun, KTM och IUS Innovation kollektivtrafik i glesbygd, finansierat av Formas. Fokus låg på resmönster, medborgardialog och omvärldsanalys.

Slutrapporten *Kollektivtrafik för alla (även) på landsbygden* föreslår en ”konceptttrappa” med flexibla lösningar, som anropsstyrd trafik och byabussar, främst för barn och äldre.

I december 2024 beviljades medel för tester 2025–2026 i samarbete med KTM och Stockholms universitet. Erfarenheter ska spridas till andra kommuner och beslutsfattare.

**Ledning och styrning**
Ny förbundsordning antogs i februari 2024.

Nytt Regionalt trafikförsörjningsprogram 2024 – 2030 antogs i september 2024.

Thomas Olsson har tillträtt som ordinarie förbundsdirektör från oktober 2024 och från november 2024 är Glenn Nordlund ny ordförande i förbundsdirektionen.

# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

## Översikt över verksamhetens utveckling

### Fem år i sammandrag

Kommunalförbundets koncern visar för 2024 ett negativt resultat på -0,4 mnkr. Koncernen har försämrat sitt resultat med 0,2 mnkr jämfört med föregående år. Förändringar har skett inom koncernen. Kommunalförbundet har gått in som ägare till Bussgods i Norr med 33,33%.

**Koncernen**

| MNKR | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| **INTÄKTER** | **326,9** | **280,8** | **272,1** | **252,9** | **205,2** |
| **KOSTNADER** | **-1069,5** | **-1032,2** | **-956,0** | **-876,1** | **-768,2** |
| **VERKSAMHETENS NETTOKOSTNADER** | **-742,56** | **-749,8** | **-683,9** | **-623,1** | **-563,0** |
| Kommunala biljettsubventioner | 86,5 | 95,7 | 87,8 | 115,1 | 139,8 |
| Medlemsbidrag | 660,7 | 657,7 | 599,2 | 513,2 | 423,1 |
| Finansiella poster | -5,1 | -3,8 | -4,3 | -4,4 | -0,1 |
| Skatt | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,0 |
| **ÅRETS RESULTAT** | **-0,4** | **-0,2** | **-0,9** | **0,7** | **-0,1** |

Kommunalförbundets nettokostnad minskade med 8,8 mnkr från 2023 till 2024. Ökade biljettintäkter och lägre indexkostnader står för största delen av minskningen.

**Kommunalförbundet**

| MNKR | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| **KOSTNADER** | | | | | |
| Allmän kollektivtrafik | | | | | |
| · landsbygdstrafik | -309,5 | -316,9 | -307,1 | -270,2 | -265,0 |
| · tätortstrafik | -242,6 | -238,3 | -221,8 | -200,3 | -185,8 |
| · tågtrafik | -131,2 | -122,5 | -98,6 | -103,7 | -88,0 |
| Särskild persontrafik inkl miljöpremie | -126,0 | -129,1 | -121,0 | -110,1 | -100,1 |
| Administrativa kostnader | -63,3 | -63,6 | -63,0 | -61,1 | -63,5 |
| Stationsavgifter | -3,3 | -2,9 | -2,7 | -1,3 | -2,2 |
| Övriga kostnader | | - | - | - | - |
| **TOTALA KOSTNADER** | **-875,9** | **-873,3** | **-814,2** | **-746,8** | **-704,6** |
| **INTÄKTER** | | | | | |
| Allmän kollektivtrafik | | | | | |
| · biljettförsäljning | 104,2 | 94,5 | 84,1 | 65,4 | 67,6 |
| · skolkort | 17,4 | 17,8 | 17,3 | 15,4 | 16,1 |
| Övriga intäkter | 49,7 | 47,0 | 56,4 | 69,5 | 60,7 |
| **TOTALA INTÄKTER** | **171,3** | **159,3** | **157,8** | **150,3** | **144,3** |
| Avskrivningar | -1,8 | -1,2 | -1,4 | -1,2 | -2,6 |
| **NETTOKOSTNAD** | **-706,4** | **-715,2** | **-657,8** | **-597,7** | **-562,9** |
| Kommunala biljettsubventioner | 86,5 | 95,7 | 87,8 | 115,1 | 139,8 |
| Medlemsbidrag | 619,8 | 618,4 | 569,9 | 482,6 | 423,1 |
| **RESULTAT** | **-0,1** | **-1,1** | **0,0** | **0,0** | **-0,1** |
| Finansiella poster | 2,6 | 2,8 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| **RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER** | **2,5** | **1,7** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| Extraordinära poster | -2,5 | -1,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **ÅRETS RESULTAT** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |

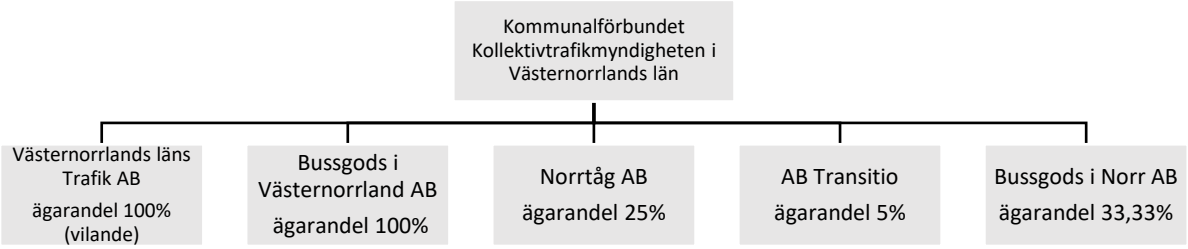
| Produktionsinformation | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| **PRODUKTIONSKILOMETER** (exklusive särskild persontrafik) | | | | | |
| Landsbygdstrafik | 8 141 888 | 8 225 693 | 8 701 693 | 8 432 935 | 8 460 966 |
| Tätortstrafik | 4 643 459 | 4 506 742 | 4 523 424 | 4 542 025 | 4 768 337 |
| **TOTAL PRODUKTIONSKM** | **12 785 348** | **12 732 435** | **13 225 117** | **13 229 303** | **13 207 385** |
| **BRUTTOKOSTNAD KR/KM** [1] | | | | | |
| Landsbygdstrafik | -38,0 | -38,53 | -35,3 | -32,04 | -31,18 |
| Tätortstrafik | -52,3 | -52,9 | -49,08 | -44,09 | -38,97 |
| **TOTAL BRUTTOKOSTNAD/KM** | **-43,18** | **-43,60** | **-40,01** | **-36,26** | **-33,99** |
| Förändring i % | -1% | 9% | 10% | -3% | 3% |
| **SKATTESUBVENTIONSGRAD** | **2024** | **2022** | **2021** | **2020** | **2019** |
| **SKATTESUBVENTION** [2] | 78% | 79% | 83% | 81% | 79% |

[1] Bruttokostnaden/km beräknas som trafikkostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort.

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

# Kommunalförbundets koncern

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




### Västernorrlands läns Trafik AB

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

### Bussgods i Västernorrland AB

Bussgods i Västernorrland AB är från och med 2017 ett helägt dotterbolag. 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.

### 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.

### 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.

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

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

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.

**AB Transitio**

Kommunalförbundet äger 5 procent av AB Transitio tillsammans med 19 andra regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Bolaget har som huvuduppgift att på olika sätt stödja aktieägare avseende frågor om upphandling och finansiering av spårfordon och reservdelar. Bolaget har tillika en uppgift avseende anskaffande, uthyrning, förvaltning och underhåll av spårfordon, högvärdeskomponenter avseende spårfordon och reservdelar avseende spårfordon. Bolaget skall också förvalta tidigare genomförda finansieringar.

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

# Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

En ny förbundsordning antogs i februari 2024. Förbundsordningen innebär en ny kostnadsfördelningsmodell som beräknats med den antagna budgeten för 2025 som underlag. Modellen innebär att busstrafiken kommer att delas in i gemensam trafik samt tillköpsbelopp efter den trafikplan som fastställdes i oktober enligt trafikförsörjningsprogrammet som fastställdes i september. Tågtrafik kommer att finansieras gemensamt så även förvaltningskostnader och vissa kostnader som belastar Kundcenter i Ånge gällande ärenden som rör busstrafik. Principen utgår ifrån fördelning av de gemensamma kostnaderna efter befolkningsunderlaget i respektive kommun.

Kommunalförbundet köpte 1/3 av Bussgods i Norr AB den 1 april 2024. I samband med köpet så likvideras Bussgods i Västernorrland. Ett aktieägartillskott på 2,5 mnkr har tillskjutits under året som resultatförts då det avsett driftskostnader under avslutandet av bolaget. Avvecklingen kommer att vara avslutad under början av 2025.

## Koncernen

Trafikverkets medfinansiering av tågtrafiken ligger i samma nivå som budget 2024 vilket medför minskade anslag eftersom budget för 2025 ligger högre. Det minskade anslaget beräknas utgöra drygt 37,0 mnkr för Norrtåg. Efter korrigering av andra poster i resultaträkningen bedöms den samlade merkostnaden för regionernas medfinansiering utgöra 26,0 mnkr. För Västernorrlands del innebär det en kostnadsökning för tågtrafiken med 8,5 mnkr mot tidigare aviserad budget för 2025.

# Händelser av väsentlig betydelse

Tilldelningen för Särskild persontrafik blev klart i januari 2025. En överprövning för ett av trafikområdena inkom till förvaltningsrätten och är därmed under avtalsspärr.

## Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet

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

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

Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi. Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att budget 2024 antogs av förbundsdirektionen.

## Metod

Målen ska utvärderas utifrån den grad som de uppfylls. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på hur verksamhetsmål och finansiellt mål uppfylls.

Definition av måluppfyllnad:

= mål uppfylls

= mål uppfylls med vissa brister

= mål uppfylls ej

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

## Vision och mål

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

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

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

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

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

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

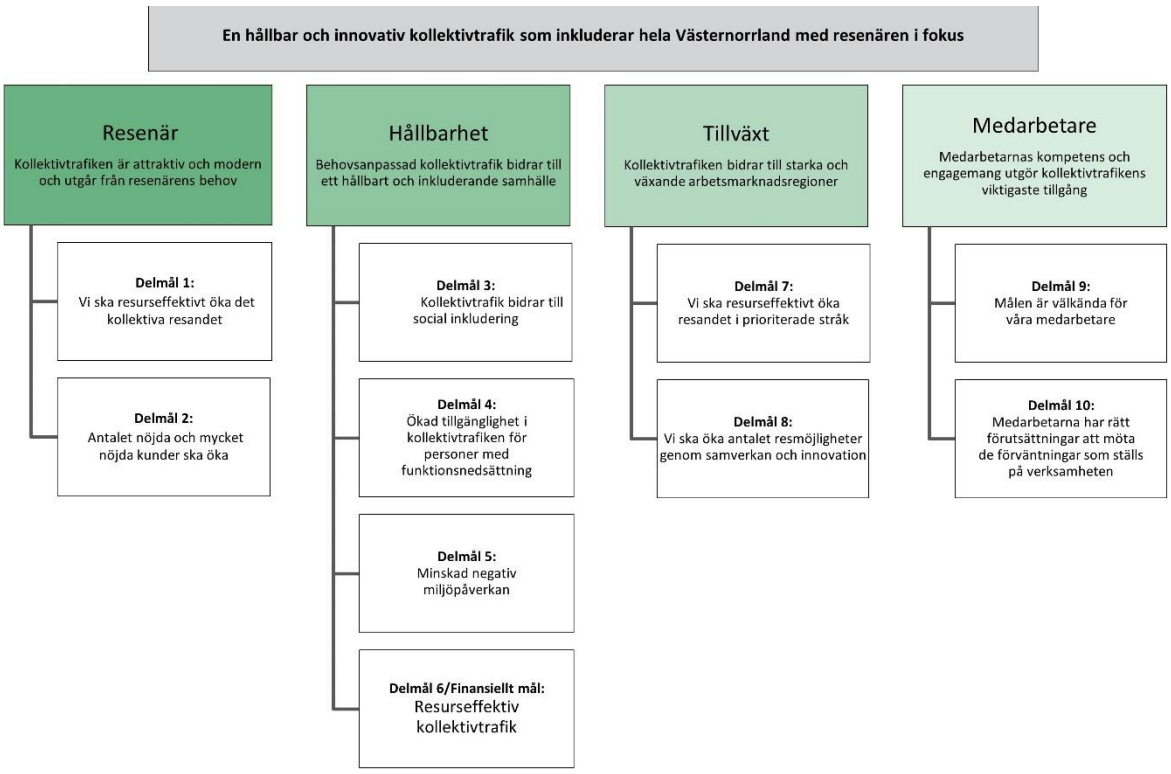



**Bild 1:** Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

# Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

| | Utfall 2024 |
|---|---|
| **Måluppfyllnad** | ⬇ |

**Analys:**
Resandet 2024 minskade med fem procent jämfört med 2023. Bedömningen är därför att vi inte når målet utifrån det gamla trafikförsörjningsprogrammet som denna uppföljning grundar sig på. Under 2024 antogs ett nytt program och en ny fullföljning av myndighetens mål är fastställd. Två av indikatorerna har ökat jämfört med föregående år men inte uppnått riktvärdet. Tryggheten att resa har ökat något jämfört med föregående år vilket kan vara en positiv effekt av det nya realtidsinformationssystemet. Att veta när bussen kommer och går bidrar till ökad trygghet. Realtidssystemet väntades ge högre utfall på övriga indikatorer vilket var grunden till högre riktvärden. Värt att notera är att undersökningen har under året bytt leverantör och i samband med det har enkäten och metoden till viss del justerats för att öka representativiteten. Åtgärderna gör dels att vi når fler personer som sällan eller aldrig reser kollektivt, dels att vi fångar fler bilresor och det påverkar undersökningsresultaten.

**Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet**

| Indikatorer för att följa upp målet | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Utfall 2022 | Riktvärde 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort | 7 681 854 | 8 081 268 | 7 607 277 | 8 368 005 |
| Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet ”Avgångstiderna passar mina behov” (%) | 60/25 | 57/30 | 54/30 | 65/45 |
| *Nationellt snitt* [3] | *68/35* | *66/52* | *67/51* | |
| Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%) | 74/61 | 75/74 | 68/67 | 72/69 |
| *Nationellt snitt* | *78/76* | *78/78* | *78/78* | |
| Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att resa med Din Tur” (%) | 66/23 | 68/43 | 68/42 | 69/44 |
| *Nationellt snitt* | *72/35* | *73/61* | *75/60* | |
| Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det känns tryggt att resa med Din Tur” (%) | 72/32 | 70/59 | 69/58 | 73/62 |
| *Nationellt snitt* | *71/42* | *70/64* | *70/64* | |

[3] Nationellt snitt är medelvärdet i Kollbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet

## Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken inklusive skolresor

**Tabell över totalt påstigande resenärer per avtalsområde (inkl. skolresor) 2022-2024 inklusive förändring av påstigande 2023-2022**

| Trafikområde | Trafikering | 2024 | 2023 | 2022 | Förändring 2024 - 2023 | Förändring 2024 – 2023 (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| O2 | Höga Kusten | 43 722 | 46 324 | 44 889 | -2 602 | -5,6% |
| O3 | Sollefteå tätort | 78 304 | 64 551 | 64 896 | 13 753 | 21,3% |
| O45 | Sollefteå landsbygd | 88 238 | 82 061 | 80 168 | 6 177 | 7,5% |
| O6 | Örnsköldsviks tätort | 1 013 839 | 1 087 844 | 1 018 594 | -74 005 | -6,8% |
| O7 | Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö | 72 498 | 74 244 | 66 976 | -1 746 | -2,4% |
| O8 | Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn | 93 932 | 100 171 | 98 077 | -6 239 | -6,2% |
| O9 | Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen | 116 028 | 126 951 | 117 835 | -10 923 | -8,6% |
| O10 | Härnösands tätort | 773 244 | 883 455 | 710 287 | -110 211 | -12,5% |
| O1415 | Sundsvalls tätort | 4 272 508 | 4 505 602 | 4 324 990 | -233 094 | -5,2% |
| O16 | Sundsvall – Holm och Liden | 110 367 | 116 101 | 112 709 | -5 734 | -4,9% |
| O1721 | Njurunda – Sundsvall – Timrå | 846 204 | 958 686 | 935 981 | -112 482 | -11,7% |
| O18 | Sundsvall – Matfors | 177 638 | 191 859 | 186 014 | -14 221 | -7,4% |
| O20 | Sollefteå – Kramfors - Härnösand | 233 904 | 259 127 | 248 564 | -25 223 | -9,7% |
| O22 | Härnösand landsbygd | 97 898 | 104 548 | 95 347 | -6 650 | -6,4% |
| O23 | Ånge landsbygd | 120 315 | 132 034 | 130 939 | -11 719 | -8,9% |
| S3 | Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund | 51 633 | 55 756 | 52 664 | -4 123 | -7,4% |
| S4 | Linje 331 Sollefteå - Sundsvall | 17 153 | 16 695 | 15 476 | 458 | 2,7% |
| S5 | Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall | 198 248 | 211 427 | 196 337 | -13 179 | -6,2% |
| S6 | Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik | 44 879 | 45 313 | 41 652 | -434 | -1,0% |
| | **Totalt (ej tåg)** | **8 450 552** | **9 062 749** | **8 542 395** | **-612 197** | **-6,8%** |
| Tågtrafik | Mittbanan och Botniabanan | 491 587 | 494 406 | 440 041 | 54 365 | -0,6% |

## Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

| | Utfall 2024 |
|---|---|
| **Måluppfyllnad** | ⬇ |

**Anal**ys:

Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Noterat att utbudet eller tidtabeller inte har ändrats, vilket spelar störst roll för nöjda kunder. Värt att notera är att undersökningen har under året bytt leverantör och i samband med det har enkäten och metoden till viss del justerats för att öka representativiteten. Åtgärderna gör dels att vi når fler personer som sällan eller aldrig reser kollektivt, dels att vi fångar fler bilresor och det påverkar undersökningsresultaten.

**Antalet nöja och mycket nöjda kunder ska öka**

| Indikatorer för att följa upp målet[4] | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Utfall 2022 | Riktvärde 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) | 56/35 | 57/41 | 57/40 | 58/41 |
| *Nationellt snitt* | *56/41* | *57/52* | *60/52* | |
| Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%) | 75/75 | 77/78 | 78/78 | 79/79 |
| *Nationellt snitt* | *73/72* | *76/77* | *78/78* | |
| NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%) | -18/-59 | -28/-17 | -26/-16 | 30/20 |
| *Nationellt snitt* | *-5/-41* | *-31/-25* | *-33/-26* | |

## Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

| | Utfall 2024 |
|---|---|
| **Måluppfyllnad** | ⬇ |

**Analys:**

Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Resultatet speglas av den försenade implementeringen av det nya biljettsystemet och de åtgärder som myndigheten behövt genomföra. Till exempel borttagning av produkten reskassa och förändring för biljetter på reskort. Den nya appen har också drabbats av problem vid validering ombord vilket påverkat förare och resenärer.

**Kollektivtrafik bidrar till social inkludering**

| Indikatorer för att följa upp målet[5] | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Utfall 2022 | Riktvärde 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Antalet användare av Din Tur-app, *genomsnitt/mån* | 70 000[6] | 40 033[7] | 31 336 | 45 000 |
| Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande" | 74/62 | 76/76 | 73/73 | 77/76 |
| *Nationellt snitt* | *74/69* | *76/77* | *75/75* | |
| Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort" | 74/63 | 78/76 | 69/68 | 80/74 |
| *Nationellt snitt* | *83/78* | *84/83* | *80/79* | |

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

[5] Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = antal procent av resenärer/yy = antal procent av allmänheten)

[6] Framräknat genom 2/3 av antal nedladdningar

[7] Framräknat på grund av brist på data från leverantör.

## Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

| | Utfall 2024 |
|---|---|
| **Måluppfyllnad** | ↓ |

**Analys:**

Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Indikatorernas värde är dock markant lägre än föregående år. Värt att notera är att undersökningen har under året bytt leverantör och i samband med det har enkäten och metoden till viss del justerats för att öka representativiteten. Åtgärderna gör dels att vi når fler personer som sällan eller aldrig reser kollektivt, dels att vi fångar fler bilresor och det påverkar undersökningsresultaten.

**Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning**

| Indikatorer för att följa upp målet | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Utfall 2022 | Riktvärde 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet ”Personalen på kundcenter/ trafikupplysning har ett trevlig bemötande” | 68/51 | 70/70 | 54/51 | 68/68 |
| *Nationellt snitt* | *67/60* | *70/69* | *68/67* | |
| Information ombord: Andel som instämt i påståendet ”Jag får den information jag behöver ombord” | 55/54 | 59/61 | 55/56 | 59/59 |
| *Nationellt snitt* | *74/75* | *74/75* | *73/73* | |
| Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)” | 74/61 | 75/74 | 68/67 | 75/75 |
| *Nationellt snitt* | *78/76* | *78/78* | *78/78* | |

## Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

| | Utfall 2024 |
|---|---|
| **Måluppfyllnad** | → |

**Analys:**

Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls med vissa brister. Kollektivtrafiken innebär att många personer delar på samma transportresurs. I vårt län körs dessutom all trafik på grön el eller fossilfritt bränsle vilket ger en stor effekt jämfört med privatbilen som i de flesta fall körs på fossilt drivmedel. Kollektivtrafiken bidrar därför till minskad negativ miljöpåverkan.

På grund av brister i rapporteringssystemet finns viss osäkerhet i rapporterat data.

**Minskad negativ miljöpåverkan**

| Indikatorer för att följa upp målet | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Utfall 2022 | Riktvärde 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%) | 9,0 | 11,0 | 10,0 | 11,0 |
| Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilometer | 1,07 | 1,16 | 1,00 | 1,29 |
| Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km) | 3,12 | 3,30 | 3,30 | 3,00 |
| Biodrivmedel per produktionskilometer (%) | 100,0 | 99,5 | 99,1 | 99,0 |

## Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

| | Utfall 2024 |
|---|---|
| **Måluppfyllnad** | ↓ |

**Analys:**

Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Kostnaden för trafiken är fortsatt större än riktvärden. En förbättring av andel sjukresor och färdtjänstresor som samordnats jämfört med föregående år.

**Resurseffektiv kollektivtrafik**

| Indikatorer för att följa upp målet | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Utfall 2022 | Riktvärde 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Nettokostnad per resa (kr) | 62,4 | 61,0 | 61,1 | 45,0 |
| Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (%)[8] | 17,9 | 16,2 | 15,9 | 19,0 |
| *varav landsbygdstrafik* | *13,7* | *12,0* | *12,5* | *15,5* |
| *varav tätortstrafik* | *23,3* | *21,8* | *20,7* | *23,5* |
| Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur[9] | 24 | 28 | 25 | 23 |
| Andel samordnade sjukresor (%) | 45,85 | 51,75 | 43,38 | 52,00 |
| Andel samordnade färdtjänstresor (%) | 49,66 | 56,29 | 52,36 | 55,00 |
| Kostnad per produktionskilometer (kr) särskild persontrafik | 28,2 | 28,43 | 27,18 | 28,5 |

### Samordnade resor

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

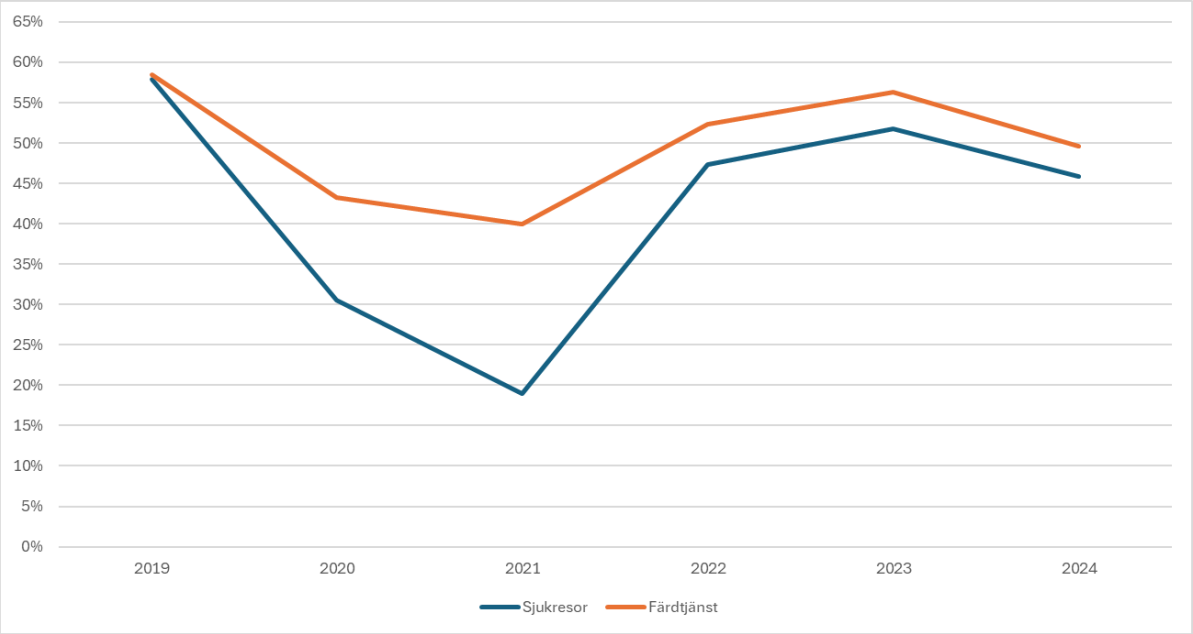



Diagram: Andel samordnade resor (%)

[8] Självfinansieringsgrad är andelen av trafikkostnader för tätort- och landsbygdstrafik, som täcks av externa biljettintäkter

[9] Totala antal kollektivtrafiklinjer i Västernorrland län är 119 linjer.

## Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

| | Utfall 2024 |
|---|---|
| **Måluppfyllnad** | ↓ |

**Analys:**

Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. 1 av 5 indikatorer uppnår riktvärdet för 2024 medan övriga 2 indikatorer är nära att uppnå riktvärdet. Problem med valideringar skapar brister i resandestatistiken, bedömningen är att resandet är något högre än vad resultatet visar.

**Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk**

| Indikatorer för att följa upp målet | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Utfall 2022 | Riktvärde 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Antal resor i de prioriterade stråken | 6 647 932 | 7 569 634 | 7 211 258 | 7 520 000 |
| Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142, 191, 201, 611) | 775 708 | 1 480 194 | 1 427 633 | 1 457 000 |
| Tätortstrafik (Sundsvall O14/15) | 4 358 492 | 4 507 190 | 4 324 990 | 4 602 000 |
| Tätortstrafik (Örnsköldsvik O6) | 1 022 145 | 1 087 844 | 1 018 594 | 997 000 |
| Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter) | 491 587 | 494 406 | 440 041 | 460 000 |

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

| | Utfall 2024 |
|---|---|
| **Måluppfyllnad** | → |

**Analys:**

Vår sammantagna bedömning är att målet delvis är uppfyllt. Viktiga faktorer för att nå riktvärdena är ökat utbud samt ökad biljettsamverkan, vilket inte varit möjligt att uppnå. Dock har frågan hanterats under året för vidare process 2025. Den nya appen har medfört en ökning av digitaliserade produkter. Skolkorten har dock inte blivit digitala ännu, vilket är orsaken till att riktvärdet inte uppnåtts.

**Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation**

| Indikatorer för att följa upp målet | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Utfall 2022 | Riktvärde 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Utbudsförändring genom biljettsamverkan | | | | |
| *SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *SJ Botniabanan/ostkustbanan (antal dubbelturer/må-fre)* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *X-trafik (antal dubbelturer/må-fre)*[10] | 22 | 22 | 22 | 22 |
| | 7tåg 7buss | 9tåg 7buss | 9tåg 7buss | |
| Antal produkter som är digitaliserade[11] (%) | 81 | 81 | 36 | 100 |

[10] Redovisningen avser enkelturer ej dubbelturer.

[11] Från dec 2023: enkelbiljett, 10-biljett, Flex 10/30, 30-dagar tätort, 30-dagar relation, 30-dagar kommun, 30-dagar län, Härnösandskortet, Sundsvall barn- och senior.
Reskassa är inte digitaliserad då den kommer utgå. Återstår gör skolkort & företagskort. De vi har i biljettsamverkan som gäller hos oss är inte våra biljetter och räknas därför inte

## Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

| | Utfall 2024 |
|---|---|
| **Måluppfyllnad** | ↓ |

**Analys:**

Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Delmålet följs upp vid både medarbetarsamtal och medarbetarundersökning. Ett arbete med översyn av de övergripande målen och målarbete kopplat till verksamhetsplan har genomförts under året. Baserat på svaren i enkätundersökning v.46 är i stor utsträckning de övergripande målen kända och medarbetarna har kunskap om vad som förväntas av dem i sitt arbete, men båda indikatorerna för målet nås inte fullt ut.

**Målen är välkända för våra medarbetare**

| Indikatorer för att följa upp målet | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Utfall 2022 | Riktvärde 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (index mellan 0-100) | 76 | 82 | - | 65 |
| Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (index mellan 0-100) | 70 | 73 | - | 80 |

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

| | Utfall 2024 |
|---|---|
| **Måluppfyllnad** | ↓ |

**Analys:**

Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Under v.46 genomfördes enkätundersökningen HME (Hållbart Medarbetarengagemang). Sammantaget uppgick medarbetarindex på dessa frågor till 66. HME-mätningen består av 3 delar och index i de olika delarna var Motivation 60, Ledarskap 74 och Styrning 64. En ökning av sjuktalet har skett och det är frånvaron kortare än 60 dagar som står för större delen av ökningen. För att främja medarbetarnas goda hälsa uppmuntras till friskvårdsaktiviteter.

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

| Indikatorer för att följa upp målet | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Utfall 2022 | Riktvärde 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%) | 66 | 68 | 67 | 70 |
| Sjuktal (%) | 7,0 | 5,0 | 4,6 | 3,5 |
| Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%) | 51 | 55 | 46 | 50 |

# God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning

## Utvärdering av mål- och riktlinjer för god ekonomisk hushållning

Målstyrning är Kommunalförbundets verktyg att svara upp till de krav kommunallagen ställer om god ekonomisk hushållning. Målstyrningens innehåll beskrivs och beslutas i kommunalförbundets mål- och resursplan och följs upp i delårs- och årsredovisning.

Målen består dels av fyra övergripande verksamhetsmål med delmål och ett finansiellt mål.

Bedömningen, utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att god ekonomisk hushållning inte nås för 2024. Främsta orsaken är att delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen om god ekonomisk hushållning inte uppfyllts. Det gäller målen *Vi ska resurseffektivt öka det kollektiva resandet, Minskad negativ miljöpåverkan* och *Resurseffektiv kollektivtrafik*. Resandet har återhämtat sig efter pandemin men inte på den nivå som krävs för ökad måluppfyllnad.

Någon Mål- och resursplan för koncernen har Kommunalförbundet ej upprättat tidigare år, ej heller för 2024, varför det inte finns någon sammanställning eller jämförelse av utfall mot budget på koncernnivå.

| Övergripande målområde | Verksamhetens mål | Analys 2024 | Måluppfyllelse |
|---|---|---|---|
| **Resenär** | Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet | Resandet 2024 minskade med fem procent jämfört med 2023. Bedömningen är därför att vi inte når målet utifrån det gamla trafikförsörjningsprogrammet som denna uppföljning grundar sig. Under 2024 antogs ett nytt program och en ny fullföljning av myndighetens mål är fastställd. Två av indikatorerna hör ökat jämfört med föregående år men inte uppnått riktvärdet. Tryggheten att resa har ökat något jämfört med föregående år vilket kan vara en positiv effekt av det nya realtidsinformationssystemet. Att veta när bussen kommer och går bidrar till ökad trygghet. Realtidssystemet väntades ge högre utfall på övriga indikatorer vilket var grunden till högre riktvärden. Värt att notera är att undersökningen har under året bytt leverantör och i samband med det har enkäten och metoden till viss del justerats för att öka representativiteten. Åtgärderna gör dels att vi når fler personer som sällan eller aldrig reser kollektivt, dels att vi fångar fler bilresor och det påverkar undersökningsresultaten. | Nej, målet uppfylls inte. |
| **Hållbarhet** | Minskad negativ miljöpåverkan | Vår sammantagna bedömning är att målet uppfylls med vissa brister. Kollektivtrafiken innebär att många personer delar på samma transportresurs. I vårt län körs dessutom all trafik på grön el eller fossilfritt bränsle vilket ger en stor effekt jämfört med privatbilen som i de flesta fall körs på fossilt drivmedel. Kollektivtrafiken bidrar därför till minskad negativ miljöpåverkan.<br><br>På grund av brister i rapporteringssystemet finns viss osäkerhet i rapporterat data. | Målet uppfylls med vissa brister. |
| **Hållbarhet** | Resurseffektiv kollektivtrafik | Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Kostnaden för trafiken är fortsatt större än riktvärden. En förbättring av andel sjukresor och färdtjänstresor som samordnats jämfört med föregående år. | Nej, målet uppfylls inte. |

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

| Övergripande målområde | Verksamhetens mål | Analys 2024 | Måluppfyllelse |
|---|---|---|---|
| **Resenär** | Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka | Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Noterat att utbudet eller tidtabeller inte har ändrats, vilket spelar störst roll för nöjda kunder. Värt att notera är att undersökningen har under året bytt leverantör och i samband med det har enkäten och metoden till viss del justerats för att öka representativiteten. Åtgärderna gör dels att vi når fler personer som sällan eller aldrig reser kollektivt, dels att vi fångar fler bilresor och det påverkar undersökningsresultaten. | Nej, målet uppfylls inte. |
| **Hållbarhet** | Kollektivtrafik bidrar till social inkludering | Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Resultatet speglas av den försenade implementeringen av det nya biljettsystemet och de åtgärder som myndigheten behövt genomföra. Till exempel borttagning av produkten reskassa och förändring för biljetter på reskort. Den nya appen har också drabbats av problem vid validering ombord vilket påverkat förare och resenärer. | Nej, målet uppfylls inte. |
| **Hållbarhet** | Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning | Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Indikatorernas värde är dock markant lägre än föregående år. Värt att notera är att undersökningen har under året bytt leverantör och i samband med det har enkäten och metoden till viss del justerats för att öka representativiteten. Åtgärderna gör dels att vi når fler personer som sällan eller aldrig reser kollektivt, dels att vi fångar fler bilresor och det påverkar undersökningsresultaten. | Nej, målet uppfylls inte. |
| **Tillväxt** | Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk | Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. 1 av 5 indikatorer uppnår riktvärdet för 2024 medan övriga 2 indikatorer är nära att uppnå riktvärdet. Problem med valideringar skapar brister i resandestatistiken, bedömningen är att resandet är något högre än vad resultatet visar. | Nej, målet uppfylls inte. |
| **Tillväxt** | Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation | Vår sammantagna bedömning är att målet delvis är uppfyllt. Viktiga faktorer för att nå riktvärdena är ökat utbud samt ökad biljettsamverkan, vilket inte varit möjligt att uppnå. Dock har frågan hanterats under året för vidare process 2025. Den nya appen har medfört en ökning av digitaliserade produkter. Skolkorten har dock inte blivit digitala ännu, vilket är orsaken till att riktvärdet inte uppnåtts. | Målet uppfylls med vissa brister. |
| **Medarbetare** | Målen är välkända för våra medarbetare | Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Delmålet följs upp vid både medarbetarsamtal och medarbetarundersökning. Ett arbete med översyn av de övergripande målen och målarbete kopplat till verksamhetsplan har genomförts under året. Baserat på svaren i enkätundersökning v.46 är i stor utsträckning de övergripande målen kända och medarbetarna har kunskap om vad som förväntas av dem i sitt arbete men båda indikatorerna för målet nås inte fullt ut. | Nej, målet uppfylls inte. |
| **Medarbetare** | Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten | Vår sammantagna bedömning är att målet inte är uppfyllt. Under v.46 genomfördes enkätundersökningen HME (Hållbart Medarbetarengagemang). Sammantaget uppgick medarbetarindex på dessa frågor till 66. HME-mätningen består av 3 delar och index i de olika delarna var Motivation 60, Ledarskap 74 och Styrning 64. En ökning av sjuktalet har skett och det är frånvaron kortare än 60 dagar som står för större delen av ökningen. För att främja medarbetarnas goda hälsa uppmuntras till friskvårdsaktiviteter. | Nej, målet uppfylls inte. |

## Koncernenbolagens ekonomiska ställning

### Norrtåg AB

Trafikkostnaden för Norrtåg uppgår till 523,3 mnkr för 2024, jämfört med budget en minskning med 4,3 mnkr.

Årets banavgifter blev lägre än budgeterat med – 5,5mnkr. till följd av infrastrukturproblem som har lett till inställelse av trafik i högre utsträckning än budgeterat. Inställelser har även gett lägre operatörsersättning till följd av nedsättningar samt lägre elförbrukning tillsammans med sänkta elpriser under året. De trafikkostnader som överstiger budget är fordonshyra, ökad kostnad för bussersättning samt tekniskt underhåll. Fordonshyran höjdes under 2024 över budgeterad nivå. En översyn är gjord över 2024 års tekniska förbättringar för att säkerställa hyresnivån för kommande år. Bussersättning översteg budget med 4,1mnkr, som orsak av svåra väderförhållandena och ett stort antal olyckor. Det tekniska underhållet avser kraftigt ökad kostnad för viltskador samt tekniska investeringar i bland annat bättre internet ombord och luftkonditionering. Sammantaget är kostnaden 6,1mnkr högre än budget för året.

Intäkterna uppgick totalt till 549,2 mnkr, en avvikelse med minus 6,7 mnkr mot budget.

Efter sommaren minskade resandet och biljettintäkterna och understiger budgeterad nivå med -8,5 mnkr. Andra intäkter för försäkringsersättning och intäkt från staten för utförd trafik på Botniabanan avviker från budget med 2,6 mnkr och 6,8 mnkr högre intäkter.

Regionernas medfinansiering uppgick till 248,6 mnkr, en minskning mot budget med 8,8 mnkr. För Region Västernorrlands del utgjorde det en minskning med 4,3 mnkr mot budgeterat driftsbidrag. Den utestående fordran ackumulerat över åren som vi har på Norrtåg är 5,7 mnkr.

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.

### AB Transitio

Nettoomsättningen uppgår till 1 020 mnkr 2024 jämfört med samma period föregående år på 966 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 0,1 mnkr för 2024 jämfört med 0 mnkr för samma period föregående år. Rörelseresultatet är 24 mnkr bättre än budgeterat. Denna förbättring beror på lägre vagnskostnader. Bolagets nettoinvesteringar under perioden uppgår till 466 mnkr jämfört med föregående år samma period på 702 mnkr. I huvudsak betalningar för övertagande av Dostofordon samt utköp av Reginafordon ur leasingkontrakt.

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.

### Bussgods i Norr AB

Bussgods i Norr uppvisar ett rörelseresultat på -0,5 mnkr för 2024 vilket är 2,0 mnkr lägre än budgeterat. 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 har bolagets bemanning reducerats och flera besparingsåtgärder genomförts.

## Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning

Effekterna av covid-19 och krigsutbrottet i Ukraina innebär att förutsättningarna för kollektivtrafiken väsentligt förändrats. Att öka resandet är en central del för att uppnå målet om god ekonomisk hushållning. Resandet förutspås öka i samband med att alternativkostnaden för bilpendling ökat.

Myndigheten arbetar med biljettutbudet för att tillgodose fler resenärers behov av flexibla biljettlösningar. Det pågår även ett stort arbete med att utveckla nya tekniska lösningar genom ett gemensamt projekt med övriga aktörer i norra Sverige vilket på sikt väntas underlätta för resenären. Myndigheten arbetar även med ett flertal andra åtgärder vilka syftar till att göra det kollektiva resandet mer attraktivt.

## Balanskravsresultat

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

| 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 |
| Samtliga realisationsförluster | 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 |
| **Årets 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** |

# Väsentliga personalförhållanden

## Hälsa och sjukfrånvaro

**Tabell översikt av sjukfrånvaro**

| Sjukfrånvaro (%) | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| Total sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid | 7 | 5 | 4,6 | 4,3 | 6 |
| Andel som avser långtidsfrånvaro (minst 60 dgr) | 2,5 | 2,2 | 0,7 | 0,6 | 10,9 |
| Sjukfrånvaro kvinnor | 7,1 | 5,4 | 5,2 | 3,1 | 6,7 |
| Sjukfrånvaro män | 6,7 | 4,3 | 3,4 | 6 | 5 |
| Sjukfrånvaro 29 år och yngre | 10,6 | 4,4 | 5,6 | 3,9 | 2 |
| Sjukfrånvaro 30 – 49 år | 6 | 3,6 | 5,4 | 6 | 4,3 |
| Sjukfrånvaro 50 år och äldre | 6,4 | 6,8 | 3,6 | 3,4 | 3,7 |

### Sjukfrånvaro

Sjuktalet har ökat med 2 procentenheter jämfört med föregående år och riktvärdet på 3,5 procent har därmed inte uppnåtts vid årets slut. Det är frånvaron i åldersintervallet 29 år och yngre och kortare än 60 dagar som står för det ökade sjuktalet

### 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 har genomförts under hösten 2024 och en ny mall har tagits fram och används som stöd vid samtalen.

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

### Arbetsmiljö

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. Medarbetarupplevelsen följs upp genom kortare pulsmätningar med syfte att möjliggöra en kontinuerlig dialog kring hur det är att jobba hos Din Tur för att tillsammans skapa en ännu bättre arbetsplats. Resultatet används som diskussionsunderlag kring arbetsmiljö vid personalmöten och i medarbetarsamtal.
Under året har tre pulsmätningar genomförts, två med fokus välmående. Den senaste mätningen som gjordes v.46 var Hållbart Medarbetarengagemang, HME och uppföljning organisatorisk och social arbetsmiljö. Medarbetarnas deltagande vid denna mätning var mycket stort med svarsfrekvens 92%.

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

Ett arbete med friskfaktorer har startats upp inom myndigheten, bl.a. har workshops i mindre grupper hållits med medarbetarna vid Kundcenter. Arbetsplatserna har tagit fram handlingsplan för arbetsmiljö utifrån utvalda friskfaktorer.

### Jämställdhet och mångfald

Myndigheten eftersträvar att kunna erbjuda arbetsvillkor som gör att medarbetare har möjlighet att få sitt livspussel att gå ihop och att balans ska finnas mellan familjeliv och arbetsliv. Inom myndigheten är fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen två män och två kvinnor.

Av de 45 tillsvidareanställda är 60 procent kvinnor och 45 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 76 procent kvinnor och 24 procent män. Bland visstidsanställda är könsfördelningen 42 procent kvinnor och 58 procent män.

## Personalstruktur

**Tabell översikt av personalstruktur**

| Antal | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| Kvinnor | 36 | 31 | 31 | 30 | 34 |
| varav tillsvidareanställda | 31 | 29 | 28 | 29 | 32 |
| Män | 21 | 20 | 21 | 22 | 24 |
| varav tillsvidareanställda | 14 | 16 | 18 | 21 | 21 |
| Summa | 57 | 51 | 52 | 51 | 58 |
| varav tillsvidareanställda | 45 | 45 | 45 | 49 | 53 |

Det totala antalet medarbetare har ökat med 6 från föregående år. Ökningen består av visstids-anställningar varav 2 vid Kramforskontoret respektive 4 vid Din Tur Kundcenter. De tjänster som hållits vakanta vid Kundcenter i avvaktan på resultatet av genomlysningen 2023 har bemannats.

Under året har 2 medarbetare avslutat sina tillsvidareanställningar,

# Förväntad utveckling

Under 2024 har vi infört delar av vårt nya biljett- och betalsystem. Dessvärre har detta inte fungerat felfritt utan vi har under året blivit uppmärksamma allt eftersom vi har haft problem med validering av våra biljetter. På grund av detta är det svårt att bedöma resandeutvecklingen då det är vår enda resandestatistik. Under året har vi jobbat intensivt med att komma till rätta med problemen av valideringarna samt att vi har haft manuella passagerarräknare i trafik för att bedöma potentiellt tapp i våra system i jämförelse med det faktiska resandet.

Sett till den faktiska resandestatistiken har resandet i den allmänna kollektivtrafiken minskat med drygt 5% jämfört med 2023. Detta uppskattas dock ej som den faktiska resandeutvecklingen sett till att biljettintäkterna har ökat kraftigt. En stor del av ökningen tros dock härröra sig till den prishöjning på 13% som gjordes på enkelbiljetter och vissa andra produkter. Något färre resor kan dock redovisas till följd av billigare bränslepriser för privatpersoner vilket tros ha en negativ påverkan på resandeutvecklingen.

År 2024 vände inflationen och ränteläget till det positivare vilket även är positivt för kollektivtrafiken där indexkorgarna sänktes något som till följd innebär stabilare kostnader för kollektivtrafiken.

Trots att kollektivtrafiken under många år har kantats av minskat resande till följd av pandemin samt höga kostnader har satsningar gjorts. Bland annat har pilotprojekt för on demand trafik, Paxa Din Tur, i Sollefteå lett till drygt 20% resandeökning i avtalsområdet O03. Liknande projekt i Sundsvalls tätort resulterade i 9% resandeökning i området. Utökningar av kollektivtrafik till Bredsand i Sundsvalls kommun har även genomförts under året. Fortsatta satsningar på resandeutbud i kombination med utredning av våra priser och produkter tros ge en positiv effekt på resandeutvecklingen 2025.

# Koncernenbolagens förväntade utveckling

### Norrtåg AB

2025 är sista året med nuvarande operatör och 2026 är det uppstartsår för den nya operatören. Det gör att det finns uppstartskostnader framför allt 2026 som påverkar kostnadsbilden. En effekt som avtar till 2027 där kostnaden för trafiken beräknas minska. I både nuvarande och kommande trafikavtal finns en begränsad möjlighet att påverka trafikbeställningen.

Bolagets organisation kommer att förändras med en egen marknadsavdelning och biljettsystem.

### AB Transitio

För 2025 förväntas verksamheten präglas av fortsatt tillväxt med ett flertal nya, kommande projekt samtidigt som genomförandefasen för vissa tidigare projekt försenats. Det höga ränteläget har inför 2024 lett till hyreshöjningar för merparten av bolagets fordonsflotta, men krediteringar har kunnat ske vid årets slut och vissa fordonshyror har också sänkts inför verksamhetsåret 2025. Företagets verksamhet präglas av stabilitet med svenska regioner som kunder och tillika ägare. Företaget anskaffar och förvaltar endast fordon på uppdrag av ägarkretsen med borgen från dessa som säkerhet.

### Bussgods i Norr AB

Bolaget står inför flera utmaningar samtidigt som många möjligheter finns att utvecklas. Den hårda konkurrensen i branschen gör det till en utmaning att både behålla kunder och värva nya. Att utöka tjänsteutbudet och samarbetet med fler aktörer på marknaden är en förutsättning för att bredda möjligheterna till effektiva transportlösningar. Ett mål är ett närmare samarbete med bolagets ägare för att öka volymerna och effektiviteten i transportlösningarna. Målet är också att bolagets ekonomi ska vara så stabil att ersättningen till ägarna kan öka varje år från dagens 19% per fraktintäkt på buss.

Bolaget har påbörjat förberedelser för implementationen av ett nytt ekonomisystem som skall driftsättas under 2025.

# Ekonomisk analys

## Årets resultat – budgetföljsamhet

Perioden januari till december visar att nettokostnaderna uppgår till 706,4 mnkr. Vid en jämförelse med budget för motsvarande period är verksamhetens nettokostnader 23,3 mnkr lägre, en minskning med 3,2%. Verksamhetens intäkter har ökat med 0,8 mnkr där biljettintäkterna minskat med 1,2 mnkr och intäkter tåghyra ökat med 3,1 mnkr. Verksamhetens kostnader har minskat med 22,5 mnkr jämfört med budget. Här står driften av Norrtåg för 4,3 mnkr lägre kostnader. Den linjelagda trafikens indexkostnader minskade med 14,3 mnkr. Utfallet på administrativa kostnader är 6,6 mnkr lägre än budget. Trafikkostnader är 5,9 mnkr högre än budget och aktieägartillskott Bussgods har belastat kostnaderna med 2,5 mnkr. Det har resultatförts då det avser att täcka driftskostnader.

| RESULTATRÄKNING (MNKR) | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | Förändring (%) |
|---|---|---|---|---|
| Verksamhetens intäkter | 171,3 | 170,5 | 0,8 | 0,5 |
| Verksamhetens kostnader | -875,9 | -898,4 | 22,5 | -2,5 |
| Avskrivningar | -1,8 | -1,8 | 0,0 | -0,5 |
| **Verksamhetens nettokostnader** | **-706,4** | **-729,7** | **23,3** | **-3,2** |
| | | | | |
| Kommunala biljettsubventioner | 86,5 | 101,4 | -14,9 | -14,7 |
| Medlemsbidrag | 619,8 | 627,3 | -7,5 | -1,2 |
| **Verksamhetens resultat** | **-0,1** | **-1,0** | **0,9** | **-91,3** |
| | | | | |
| Finansiella intäkter | 2,6 | 1,0 | 1,6 | 159,1 |
| 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** |

## Jämförelse med föregående år och årsprognos

Vid en jämförelse med föregående år är avvikelsen 8,7 mnkr lägre nettokostnader vilket motsvarar 1,2 %. Verksamhetens intäkter har ökat med 12,0 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 2,6 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 9,6 % jämfört med föregående år vilket är 9,2 mnkr lägre.

| RESULTATRÄKNING (MNKR) | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | Förändring (%) | Årsprognos 2024 | Prognos-avvikelse | Prognos-avvikelse (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verksamhetens intäkter | 171,3 | 159,3 | 12,0 | 7,5 | 167,0 | 4,3 | 2,6% |
| Verksamhetens kostnader | -875,9 | -873,3 | -2,6 | 0,3 | -889,0 | 13,1 | -1,5% |
| Avskrivningar | -1,8 | -1,2 | -0,6 | 53,1 | -1,6 | -0,2 | 11,7% |
| **Verksamhetens nettokostnader** | **-706,4** | **-715,2** | **8,7** | **-1,2** | **-723,6** | **17,2** | **-2,4%** |
| Kommunala biljettsubventioner | 86,5 | 95,7 | -9,2 | -9,6 | 87,8 | -1,3 | -1,5% |
| Medlemsbidrag | 619,8 | 618,4 | 1,5 | 0,2 | 635,6 | -15,8 | -2,5% |
| **Verksamhetens resultat** | **-0,1** | **-1,1** | **1,0** | **100,0** | **-0,2** | **0,1** | **-51,5%** |
| Finansiella intäkter | 2,6 | 2,8 | -0,2 | 100,0 | 2,7 | -0,1 | -3,2% |
| Finansiella kostnader | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0% |
| **Resultat efter finansiella poster** | **2,5** | **1,7** | **0,8** | **0,0** | **2,5** | **0,0** | **0,0%** |
| **Extraordinära poster** | -2,5 | -1,7 | -0,8 | 32,0 | -2,5 | 0,0 | 0,0% |
| **ÅRETS RESULTAT** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0%** |

## Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 5,3 mnkr för helår 2024. Stora delar av det nya biljett- och betalsystemet är aktiverat, på grund av förseningar har årets budget överskridits. Investeringar i datorer och strömförsörjningsenhet till Kundcenter i Ånge har gjorts med 0,3 mnkr.

Pågående projekt ännu ej färdigställda är det nya biljett- och betalsystemet som dras med förseningar och inköp nya betalterminaler som ännu inte är monterade i bussarna. Betalterminaler i bussarna är utgående versioner som måste bytas senast våren 2025 och det fanns inte med i budget då det inte fanns kännedom om detta.

**Tabell med översikt av investeringar**

| MNKR | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | (%) | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Biljettmaskiner | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0% | 0,0 | 0,1 | 0,0% |
| Trafikledning realtid | 1,2 | 1,5 | -0,3 | -20,8% | 0,0 | 1,2 | 0,0% |
| Inventarier | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 60,7% | 0,2 | 0,1 | 26,6% |
| Reseplanerare | 0,5 | 0,3 | 0,2 | 69,4% | 0,0 | 0,5 | 0,0% |
| Händläggningssystem SÄKO | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0% | 0,0 | 0,0 | 0,0% |
| BOB - biljettsystem | 3,3 | 2,3 | 1,1 | 48,4% | 0,0 | 3,3 | 0,0% |
| Pågående immateriella | -1,4 | 0,0 | -1,4 | 0,0% | 2,1 | -3,5 | -167,4% |
| Pågående materiella | 1,3 | 0,0 | 1,3 | 0,0% | 0,0 | 1,3 | 0,0% |
| **SUMMA** | **5,3** | **4,2** | **1,1** | **25,8%** | **2,3** | **3,0** | **128,5%** |

## Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För 2024 uppgår likviditeten till 88 procent och ligger på en lägre nivå jämfört föregående år. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent.

Rörelsekapitalet uppgår till –28,7 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder.

Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet uppgår till 0,6 procent, i paritet med föregående år.

Eget kapital uppgår till 1,3 mnkr och är oförändrat de fem senaste åren.

| | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| Likviditet (%) | 88 | 91 | 91 | 93 | 93 |
| Rörelsekapital, mnkr | -28,7 | -20,8 | -19,7 | -18,4 | -17,7 |
| Soliditet enligt balansräkningen (%) | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,5 |
| Eget kapital, mnkr | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |

## Intäkts- och kostnadsutveckling

Intäkterna har ökat med 7,5 procent från föregående år till följd av framför allt prishöjning på enkelbiljetter som gett högre biljettintäkter. Ökningen av avskrivningar med drygt 53 procent härrör sig till förseningar i det nya biljett- och betalsystemet som inte aktiverats förrän under 2024. Verksamhetens nettokostnader har minskat med 1,2 procent.

| Förändring i procent | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| Verksamhetens Intäkter | 7,5 | 0,9 | 6,7 | -5,8 | 2,1 |
| Verksamhetens kostnader | 0,3 | 7,3 | 1,0 | 4,0 | 6,6 |
| Avskrivningar | 53,1 | -15,7 | 0,0 | -36,0 | 2,5 |
| Verksamhetens nettokostnad | -1,2 | 8,8 | -0,3 | 6,0 | 7,9 |

# Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 171,3 mnkr vilket nästan ligger i linje med budget, 0,8 mnkr lägre motsvarande 0,5 procent.

Jämfört med motsvarande period föregående år har dock intäkterna ökat med 12,1 mnkr. Det är främst biljettintäkterna som bidragit till ökningen där vissa justeringar i biljettpriser gjorts.

**Tabell över verksamhetens intäkter**

| INTÄKTER, MNKR | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | (%) | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Biljettintäkter busstrafik | 99,0 | 100,2 | -1,2 | -1,2% | 89,6 | 9,5 | 10,6 |
| Intäkter skolkort | 17,4 | 16,6 | 0,8 | 4,6% | 17,8 | -0,4 | -2,5 |
| Intäkter tågtrafik | 5,3 | 9,0 | -3,7 | -41,0% | 6,3 | -1,0 | -15,7 |
| Bidrag, Samverkande system | 3,5 | 3,5 | 0,0 | -0,1% | 3,5 | 0,0 | 0,0 |
| Tåghyra | 34,9 | 31,8 | 3,1 | 9,6% | 31,4 | 3,5 | 11,0 |
| Vinst försälj mat anlägg tillgångar | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0% | 0,3 | -0,3 | -106,2 |
| Resplusintäkter | 5,0 | 4,0 | 1,0 | 25,4% | 4,8 | 0,2 | 4,8 |
| Kundservice och anropsstyrdtrafik | 2,4 | 1,6 | 0,8 | 49,5% | 2,1 | 0,3 | 13,9 |
| Reklam på buss | 0,6 | 0,8 | -0,2 | -20,3% | 1,0 | -0,3 | -33,3 |
| Bussgodsintäkter | 0,2 | 0,2 | 0,0 | 6,4% | 0,1 | 0,1 | 146,0 |
| Färdtjänsthandläggning | 1,1 | 1,1 | 0,0 | -0,2% | 1,0 | 0,1 | 5,3 |
| Färdtjänstsamordning | 0,0 | 0,6 | -0,6 | -100,0% | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Persontransporter | 0,2 | 0,6 | -0,4 | -64,2% | 0,7 | -0,5 | -69,7 |
| Avgift för kortämne | 0,8 | 0,0 | 0,8 | 0,0% | 0,3 | 0,6 | 232,0 |
| Tilläggsavgift biljettkontroll | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0% | 0,1 | 0,0 | 78,1 |
| Övriga intäkter | 0,7 | 0,5 | 0,2 | 49,0% | 0,3 | 0,4 | 119,2 |
| **SUMMA** | **171,3** | **170,5** | **0,8** | **0,5%** | **159,2** | **12,1** | **7,5** |

### 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 9,5 mnkr från 2023 till 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 år 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 1,2 mnkr lägre intäkter. Budgeten baserades på utfall tertial 1 med uppräkning för helår och prisförändringarna.

Avvikelsen mot årsprognosen på -1,8 mnkr beror på att årsprognosen i tertial 2 baserades på utfall vid samma tidpunkt som då visade lite lägre intäkter.

**Tabell med biljettintäkter per medlem**

| MNKR | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | (%) | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Härnösand | 1,3 | 1,3 | 0,0 | -1,7% | 1,1 | 0,1 | 9,7% |
| Kramfors | 2,1 | 1,9 | 0,2 | 9,6% | 1,9 | 0,2 | 9,0% |
| Sollefteå | 3,0 | 3,7 | -0,7 | -19,4% | 2,7 | 0,2 | 8,1% |
| Sundsvall | 56,1 | 55,3 | 0,8 | 1,5% | 50,5 | 5,6 | 11,1% |
| Timrå | 4,2 | 4,1 | 0,1 | 1,8% | 3,3 | 0,9 | 26,6% |
| Ånge | 0,4 | 0,5 | -0,1 | -28,8% | 0,3 | 0,1 | 18,9% |
| Örnsköldsvik | 12,2 | 14,3 | -2,1 | -14,5% | 11,2 | 1,0 | 9,2% |
| Region Västernorrland | 19,8 | 19,1 | 0,7 | 3,7% | 18,4 | 1,4 | 7,6% |
| **SUMMA** | **99,0** | **100,2** | **-1,2** | **-1,2%** | **89,6** | **9,5** | **10,6%** |

## Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 875,9 mnkr för 2024 och budget till 898,4 mnkr, vilket innebär lägre kostnader än budget motsvarande 22,4 mnkr. Den största minskningen står den linjelagda busstrafiken och driften av tågtrafiken för med 9,0 mnkr respektive 8,1 mnkr. För den linjelagda busstrafiken är det främst indexkostnaderna som minskat. I kostnaderna för tågtrafiken ingår även kostnad för biljettgiltigheten med 5,3 mnkr. Den kostnaden återspeglar sig dock i intäkterna också med en minskning på motsvarande 5,3 mnkr, ett nollsummespel. Fordonshyra tåg ligger 5,0 mnkr högre i utfallet för 2024 än 2023. Detta bland annat till följd av ett högre ränteläge.

De administrativa kostnaderna för förvaltningen i Kramfors ligger 6,6 mnkr lägre än budget. Det är framför allt lägre kostnader i samband med drift av biljett-och betalsystemet som budgeterades med beräknad drift i två system under en period. Reklamationer av kostnader har också gjorts i projektet vilka inte var budgeterade för.

**Tabell över verksamhetens kostnader**

| KOSTNADER, MNKR | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | (%) | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Linjelagd busstrafik | -550,4 | -559,4 | 9,0 | -1,6% | -553,7 | 3,4 | -0,6% |
| Särskild persontrafik inkl miljöincitament | -126,0 | -128,1 | 2,1 | -1,7% | -129,1 | 3,1 | -2,4% |
| Tågtrafik inkl biljettgiltighet | -90,3 | -98,4 | 8,1 | -8,2% | -86,6 | -3,8 | 4,4% |
| Fordonshyra | -36,9 | -31,8 | -5,0 | 15,8% | -32,0 | -4,9 | 15,3% |
| Administrativa kostnader | -57,5 | -64,1 | 6,6 | -10,2% | -56,8 | -0,7 | 1,3% |
| Bankkostnad inkl försäljningsprovision | -5,0 | -6,3 | 1,2 | -19,7% | -5,8 | 0,7 | -12,7% |
| Stationsavgifter | -3,3 | -2,8 | -0,5 | 16,9% | -2,9 | -0,3 | 11,8% |
| Biljettsamverkan Xtrafik | -4,0 | -4,0 | 0,0 | -1,1% | -4,0 | 0,0 | -1,1% |
| Kompletteringstrafik | -1,8 | -1,6 | -0,2 | 13,2% | -1,5 | -0,3 | 21,4% |
| Realtid, drift och underhåll | -0,8 | -1,8 | 1,1 | -58,0% | -1,0 | 0,2 | -19,9% |
| **SUMMA** | **-875,9** | **-898,4** | **22,4** | **-2,5%** | **-873,3** | **-2,7** | **0,3%** |

### Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 550,4 mnkr för 2024 och ligger 9,0 mnkr lägre jämfört med budget. Jämfört med föregående år är kostnaden 3,4 mnkr lägre och den främsta orsaken är indexkostnader som minskat till följd av lägre index.

### Avtalade trafikkostnader

I jämförelse med budget har kostnaderna ökat med 5,9 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 8,9 mnkr. Skillnad mot föregående år är bland annat Paxa bussar i både Sundsvall och Sollefteå.

### 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 indexuppräkningen 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 14,3 mnkr lägre i utfallet jämfört med budget. Snittindex i utfallet för år 2024 ligger på ungefär 39,8% för tätortstrafiken och 38,7% för landsbygdstrafiken.

För jämförelsen med föregående år är indexkostnaderna 12,1 mnkr lägre i utfallet för 2024. Föregående låg snittindex på ungefär 42,3% för tätortstrafik och 44,0% för landsbygdstrafik.

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

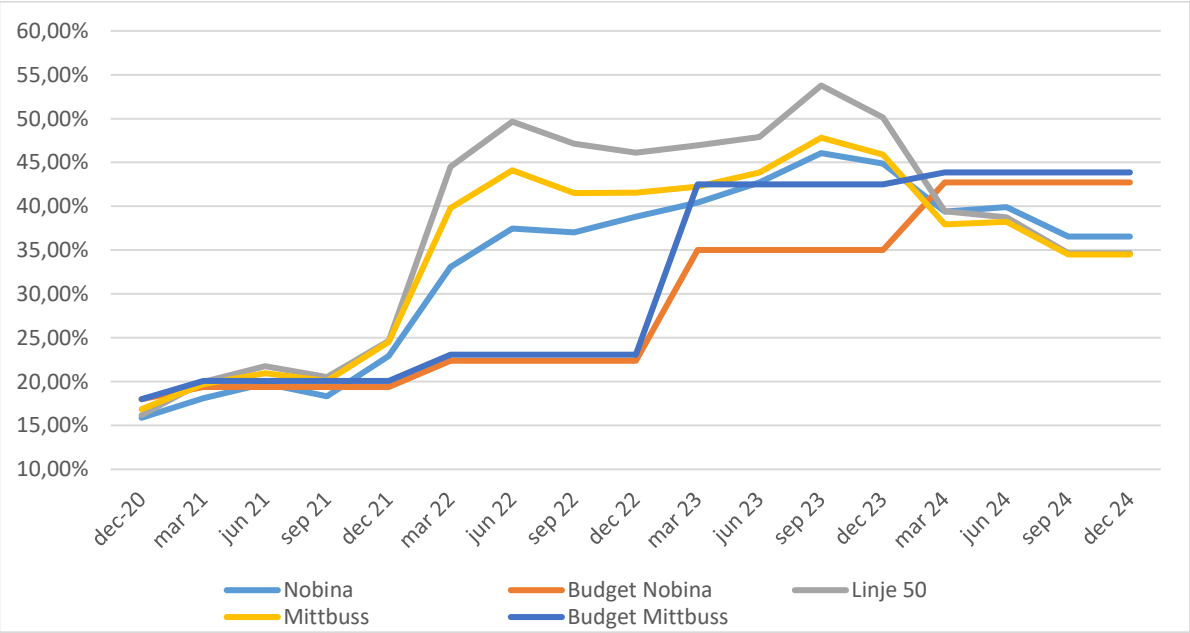



*Diagram 1: Indexutveckling dec 2020-dec2024 utfall och prel dec2024 SCB*

### Miljöincitament

Miljöincitamentet, som baseras på i hur stor andel av drivmedel som körs på förnyelsebara drivmedel, har minskat med 0,5 mnkr jämfört med budget, beroende på att i budgetsiffran ingår även indexkostnaden men i utfallet ligger den i indexerade trafikkostnader.

### 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.

**Tabell över kostnader linjelagd trafik**

| MNKR | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | (%) | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Avtalade Trafikkostnad | -398,2 | -392,3 | -5,9 | 1,5% | -389,2 | -8,9 | 2,3% |
| Indexerade trafikkostnader | -150,8 | -165,1 | 14,3 | -8,7% | -162,9 | 12,1 | -7,4% |
| Miljöincitament | -1,1 | -1,6 | 0,5 | -33,3% | -1,0 | -0,1 | 7,7% |
| Förstärkningstrafik | -0,3 | -0,3 | 0,1 | -19,1% | -0,5 | 0,2 | -46,1% |
| **SUMMA** | **-550,4** | **-559,4** | **9,0** | **-1,6%** | **-553,7** | **3,3** | **-0,6%** |

### Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 126,0 mnkr och budgeten uppgår till 128,1 mnkr. Budgetavvikelsen är 2,1 mnkr vilket motsvarar en avvikelse på 1,6 procent. Budgetavvikelsen beror främst på utvecklingen av indexrelaterade trafikkostnader. Justering av index i den särskilda persontrafiken sker fyra gånger per år utifrån en liknande indexkorg som används i den allmänna kollektivtrafiken. Index har minskat i snitt med 9 procent jämfört från januari till december.

Kostnaden för regionens sjukresor uppgår till 69,5 mnkr med en avvikelse om 8 procent vilket motsvarar 5,8 mnkr i budgetavvikelse. I jämförelse mellan åren är kostnadsminskningen 5,7 mnkr. Resandet har minskat med 3 006 till 123 547 resor vilket motsvarar 3 procent. Resandeminskningen består till större delen av längre resor vilket bidrar till lägre kostnader. Minskat antal resande ger mindre möjlighet till samordning som bidrar lägre besparing per resa.

Budgetavvikelsen för Timrå kommun visar 1,1 mnkr vilket motsvarar 23 procent. I jämförelse med föregående år redovisas en kostnadsökning på 1,1 mnkr. Resandevolymen har ökat med 841 till 28 094 vilket är en bidragande orsak till ökade kostnader. Antalet tillstånd för färdtjänst har förändrats med 19 färre till 623.

Kostnadsökningen för Kramfors kommun jämfört mellan åren är 10 procent och budgetavvikelsen visar 1,6 mnkr i högre kostnader. Antal resor har ökat med 12 procent till 42 666. Antalet färdtjänsttillstånd uppgår till 811 vilket är en minskning med 32 mot föregående år.

För Ånge kommun är budgetavvikelsen 0,3 mnkr högre kostnader vilket motsvarar 4 procent. Resandet har ökat med 4 procent till 11 708 vilket är en bidragande orsak till ökade kostnader på 0,2 mnkr. Antalet färdtjänsttillstånd har ökat 8 till 310 jämfört mot föregående år.

Utfallet för Örnsköldsviks kommun redovisar 0,5 mnkr i ökade kostnader jämfört mot föregående år. Resandevolymen jämfört mellan åren har ökat med 2 procent till 48 473 resor. Budgetavvikelsen är 1,0 mnkr vilket motsvarar en avvikelse om 7 procent.

Avvikelsen för Sollefteå kommun visar 5 procent lägre kostnader vilket motsvarar 0,4 mnkr i budgetavvikelse. Utfallet jämfört mot föregående år visar 0,4 mnkr lägre kostnader.

Härnösands kommun ligger i paritet mot budget och har 0,3 mnkr lägre kostnader i jämförelse mellan åren.

**Tabell med kostnader särskild persontrafik per medlem**

| MNKR | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | (%) | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Region Västernorrland | -69,5 | -75,3 | 5,8 | -8,0% | -75,2 | 5,7 | -8,0% |
| Ånge kommun | -6,7 | -6,4 | -0,3 | 4,0% | -6,5 | -0,2 | 2,0% |
| Sundsvalls kommun | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0% | 0,0 | 0,0 | 0,0% |
| Timrå kommun | -6,0 | -4,9 | -1,1 | 23,0% | -4,9 | -1,1 | 23,0% |
| Härnösands kommun | -5,6 | -5,6 | 0,0 | 0,0% | -5,9 | 0,3 | -5,0% |
| Kramfors kommun | -15,6 | -14,0 | -1,7 | 12,0% | -14,2 | -1,4 | 10,0% |
| Sollefteå kommun | -7,5 | -7,9 | 0,4 | -5,0% | -7,9 | 0,4 | -5,0% |
| Örnsköldsviks kommun | -15,0 | -14,0 | -1,0 | 7,0% | -14,5 | -0,5 | 4,0% |
| **SUMMA** | **-126,0** | **-128,1** | **2,1** | **-1,6%** | **-129,1** | **3,1** | **-2,4%** |

### Administration – Förvaltningens nettokostnader

Regionens administrativa nettokostnader uppgår till 57,5 mnkr vilket är 6,6 mnkr lägre än budget. Lägre kostnader för nya Biljett- och betalsystemet bland annat beroende på reklamationer mot leverantören FARA samtidigt som det togs höjd för delvis dubbla system vid övergång till nya biljettsystemet står för den största avvikelsen.

En utbetalning av engångskaraktär gällande pensioner med 0,5 mnkr har inte budgeterats för. Intäkter på förvaltningen som härrör sig till biljettkontrollintäkter och fakturering till Norrtåg avseende konsultkostnader var inte heller med i budget. Utfallet på intäkterna på Kundcenter på befintliga avtal blev högre än budgeterat på grund av årsindexeringar som ej var medräknade i budget.

| MNKR | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | (%) | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Förvaltning Kramfors | -38,6 | -44,7 | 6,1 | -13,6% | -39,9 | 1,3 | -3,2% |
| Kundcenter Ånge | -16,7 | -17,0 | 0,3 | -1,9% | -14,9 | -1,8 | 12,1% |
| Central bedömning | -2,2 | -2,3 | 0,1 | -6,0% | -2,0 | -0,2 | 10,0% |
| **SUMMA** | **-57,5** | **-64,1** | **6,6** | **-10,2%** | **-56,8** | **-0,7** | **1,3%** |

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

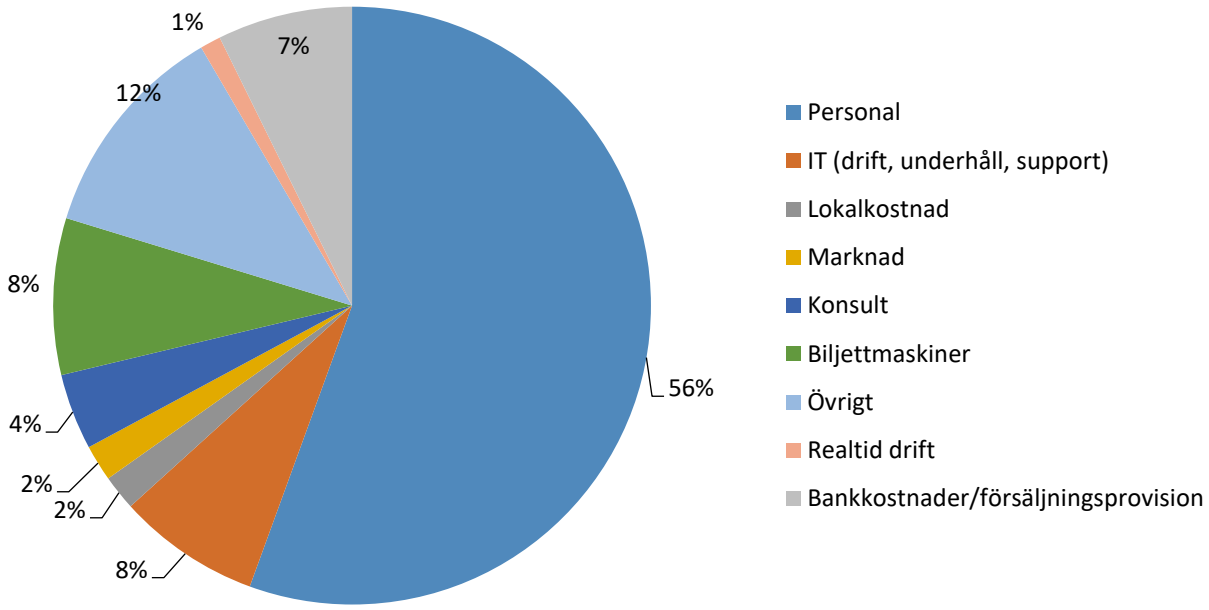



*Diagram 2: Procentuell fördelning av administrationskostnader*

### 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.

| MNKR | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | (%) | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Immateriella tillgångar | -0,9 | -1,2 | 0,4 | -32% | -0,2 | -0,7 | 327,2% |
| Optiska läsare | -0,1 | -0,5 | 0,4 | 0,0% | -0,1 | 0,0 | 0,0% |
| Inventarier | -0,3 | -0,1 | -0,2 | 193,2% | -0,3 | 0,0 | -13,0% |
| Biljettmaskin | -0,2 | -0,2 | 0,0 | 0,0% | -0,3 | 0,1 | -27,5% |
| Fordon | -0,1 | -0,1 | 0,0 | 0,0% | -0,1 | 0,0 | -40,0% |
| Realtid | -0,3 | -0,2 | -0,1 | 0,0% | -0,2 | -0,1 | 62,3% |
| **SUMMA** | **-1,8** | **-2,3** | **0,5** | **-21,3%** | **-1,2** | **-0,6** | **51,5%** |

### Norrtåg

Nettokostnad för driften av Norrtåg är 2,3 mnkr lägre än budget. För 2024 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 för året 2024 6,2 mnkr högre.

| MNKR | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | (%) | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Norrtåg** | | | | | | | |
| Intäkter | 5,3 | 9,0 | -3,7 | -41,0% | 6,3 | -1,0 | -15,8% |
| Fordonshyra | 34,9 | 31,8 | 3,1 | 9,6% | 31,4 | 3,5 | 11,0% |
| **INTÄKTER** | **40,2** | **40,8** | **-0,6** | **-1,6%** | **37,7** | **2,5** | **6,5%** |
| Kostnad Drift Norrtåg | -85,0 | -89,3 | 4,3 | -4,8% | -80,3 | -4,7 | 5,9% |
| Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg | -5,3 | -9,0 | 3,7 | -41,0% | -6,3 | 1,0 | -15,8% |
| Kostnad fordonshyra | -36,9 | -31,8 | -5,1 | 16,0% | -32,0 | -4,9 | 15,3% |
| **KOSTNADER** | **-127,2** | **-130,1** | **2,9** | **-2,2%** | **-118,6** | **-8,6** | **7,3%** |
| **NETTOKOSTNAD** | **-87,1** | **-89,3** | **2,3** | **-2,5%** | **-80,9** | **-6,2** | **7,6%** |

## 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 706,4 mnkr. I budget låg nettokostnaderna på 729,7 mnkr och utfall föregående år uppgick till 715,2 mnkr.

| MNKR | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | (%) | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Region Västernorrland | -282,3 | -302,4 | 20,0 | -6,6% | -287,3 | 5,0 | -1,7% |
| Ånge kommun | -16,0 | -15,5 | -0,5 | 3,5% | -16,2 | 0,2 | -1,2% |
| Sundsvalls kommun | -167,6 | -173,8 | 6,2 | -3,6% | -173,1 | 5,5 | -3,2% |
| Timrå kommun | -26,0 | -22,8 | -3,2 | 14,0% | -26,7 | 0,7 | -2,5% |
| Härnösands kommun | -46,8 | -47,7 | 0,9 | -2,0% | -45,5 | -1,3 | 2,8% |
| Kramfors kommun | -35,9 | -35,7 | -0,2 | 0,6% | -35,3 | -0,6 | 1,8% |
| Sollefteå kommun | -28,4 | -28,9 | 0,5 | -1,7% | -26,3 | -2,1 | 8,0% |
| Örnsköldsviks kommun | -103,3 | -102,8 | -0,5 | 0,4% | -104,9 | 1,6 | -1,5% |
| **SUMMA** | **-706,4** | **-729,7** | **23,3** | **-3,2%** | **-715,2** | **8,8** | **-1,2%** |

## Medlemsbidrag fördelad per medlem

I medlemsbidraget ingår även intäkter för subventionerade produkter. Medlemsbidraget uppgår till 619,8 mnkr vilket kan jämföras med budget på 627,3 mnkr och utfall 2023 med 618,4 mnkr. Störst avvikelse har Regionen på -20,0 mnkr och Härnösands kommun på 12,5 mnkr.

För Region Västernorrland består differensen mot budget bland annat på lägre administrationskostnader 6,6 mnkr, lägre nettokostnader Norrtåg med 2,3 mnkr, lägre indexkostnader 3,2 mnkr, lägre kostnader särskild persontrafik 5,8 mnkr.

För Härnösand består differensen av att subventionsintäkterna minskat med 12,6 mnkr. Detta som en trolig följd av att subventionen till resenären minskade med 150 kr per periodkort.

Timrås medlemsbidrag ökade med 3,3 mnkr mot budget. Den särskilda persontrafiken utgjorde 1,1 mnkr och trafikkostnaderna med 2,0 mnkr. Fördelningen av trafikkostnaderna mellan de tre aktörerna i område O17/O21 låg fel i budgetunderlaget.

Örnsköldsviks medlemsbidrag ökade med 2,6 mnkr gentemot budget. Subventionsintäkterna minskade med 2,0 mnkr. Den särskilda persontrafikens kostnader ökade med 1,0 mnkr.

| MNKR | Utfall 2024 | Budget 2024 | Avvikelse | (%) | Utfall 2023 | Förändring 2024-2023 | (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Region Västernorrland | 282,3 | 302,4 | -20,0 | -6,6% | 284,1 | -1,8 | -0,6% |
| Ånge kommun | 16,0 | 15,4 | 0,6 | 3,7% | 16,2 | -0,2 | -1,2% |
| Sundsvalls kommun | 132,9 | 139,0 | -6,1 | -4,4% | 141,5 | -8,6 | -6,1% |
| Timrå kommun | 26,0 | 22,8 | 3,2 | 14,2% | 26,7 | -0,7 | -2,5% |
| Härnösands kommun | 23,2 | 10,7 | 12,5 | 116,9% | 12,6 | 10,6 | 84,0% |
| Kramfors kommun | 35,9 | 35,7 | 0,3 | 0,7% | 35,3 | 0,6 | 1,8% |
| Sollefteå kommun | 28,4 | 28,9 | -0,5 | -1,7% | 26,2 | 2,2 | 8,2% |
| Örnsköldsviks kommun | 75,1 | 72,5 | 2,6 | 3,5% | 75,8 | -0,7 | -1,0% |
| **SUMMA** | **619,8** | **627,3** | **-7,6** | **-1,2%** | **618,4** | **1,4** | **0,2%** |

# EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING

## Resultaträkning

**Tabell över resultaträkning**

| MNKR | Not | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Verksamhetens intäkter | 2 | 171,3 | 159,3 | 326,9 | 280,8 |
| Verksamhetens kostnader | 3 | -875,9 | -873,3 | -1043,6 | -1008,2 |
| Avskrivningar | 4 | -1,8 | -1,2 | -25,9 | -22,3 |
| **Verksamhetens nettokostnader** | | **-706,4** | **-715,2** | **-742,6** | **-749,7** |
| Kommunala biljettsubventioner | 5 | 86,5 | 95,7 | 86,5 | 95,7 |
| Medlemsbidrag | 6 | 619,8 | 618,4 | 660,7 | 657,7 |
| **Verksamhetens resultat** | | **-0,1** | **-1,1** | **4,7** | **3,7** |
| Finansiella intäkter | 7 | 2,6 | 2,8 | 3,4 | 3,6 |
| Finansiella kostnader | 7 | 0,0 | 0,0 | -8,5 | -7,4 |
| **Resultat efter finansiella poster** | | **2,5** | **1,7** | **-0,4** | **-0,2** |
| Extraordinära poster | 8 | -2,5 | -1,7 | 0,0 | 0,0 |
| Skatt/latent skatt | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **ÅRETS RESULTAT** | | **0,0** | **0,0** | **-0,4** | **-0,2** |

# Balansräkning

**Tabell över balansräkning**

| MNKR | Not | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| **TILLGÅNGAR** | | | | | |
| **Anläggningstillgångar** | | | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar | 9 | 7,3 | 3,8 | 7,4 | 3,8 |
| Maskiner och inventarier | 9 | 2,1 | 1,2 | 449,4 | 423,9 |
| | | | | | |
| *Finansiella anläggningstillgångar* | 10 | | | | |
| Aktier i dotterbolag och intressebolag | | 20,6 | 17,1 | 0,0 | 0,0 |
| Andra långfristiga värdepappersinnehav | | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 |
| Långfristiga fordringar | | 0,0 | 0,0 | 5,3 | 3,8 |
| *Summa anläggningstillgångar* | | *30,1* | *22,1* | *462,2* | *431,6* |
| | | | | | |
| **Omsättningstillgångar** | | | | | |
| Kortfristiga placeringar | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Kortfristiga fordringar | 11 | 141,9 | 90,6 | 173,1 | 128,9 |
| Kassa och bank | 14 | 74,8 | 128,6 | 117,8 | 164,6 |
| *Summa omsättningstillgångar* | | *216,7* | *219,2* | *291,0* | *293,5* |
| | | | | | |
| **SUMMA TILLGÅNGAR** | | **246,8** | **241,3** | **753,2** | **725,1** |
| | | | | | |
| **EGET KAPITAL, AVSTÄTTNINGAR OCH SKULDER** | | | | | |
| *Eget kapital* | | | | | |
| Eget kapital vid årets ingång | | 1,3 | 1,3 | 1,8 | 2,0 |
| Årets resultat | | 0,0 | 0,0 | -0,4 | -0,2 |
| *Summa eget kapital vid årets slut* | | *1,3* | *1,3* | *1,5* | *1,8* |
| | | | | | |
| **Obeskattade reserver** | | *0,0* | *0,0* | *0,0* | *0,0* |
| | | | | | |
| **Avsättningar** | | | | | |
| Avsättningar för pensioner | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Andra avsättningar | | 0,0 | 0,0 | 23,5 | 19,9 |
| *Summa avsättningar* | | *0,0* | *0,0* | *23,5* | *19,9* |
| | | | | | |
| **Skulder** | | | | | |
| Långfristiga skulder | | 0,0 | 0,0 | 373,7 | 371,0 |
| Kortfristiga skulder | 12 | 245,4 | 240,0 | 354,4 | 332,4 |
| *Summa skulder* | | *245,4* | *240,0* | *728,2* | *703,4* |
| | | | | | |
| **SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER** | | **246,8** | **241,3** | **753,2** | **725,1** |

# Kassaflödesanalys

**Tabell med kassaflödesanalys**

| MNKR | Not | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| **Den löpande verksamheten** | | | | | |
| Årets resultat | | 0,0 | 0,0 | -0,4 | -0,2 |
| Justering för poster som ej ingår i kassaflödet | 13 | 1,8 | 1,2 | 28,9 | 24,1 |
| Betald inkomstskatt | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital** | | **1,8** | **1,2** | **28,5** | **23,8** |
| *Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital* | | | | | |
| Ökning (-) minskning (+) av kortfristiga fordringar | | -51,3 | 57,4 | -44,4 | 36,6 |
| Ökning (+) minskning (-) av kortfristiga skulder | | 5,4 | 27,5 | 22,0 | 51,1 |
| **Kassaflöden från den löpande verksamheten** | | **-44,1** | **86,0** | **6,1** | 111,5 |
| **Investeringsverksamheten** | | | | | |
| Lämnat kapitaltillskott | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Förvärv av materiella anläggningstillgångar | | -6,2 | -2,3 | -54,0 | -58,3 |
| Avyttring av materiella anläggningstillgångar | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Förvärv av immateriella anläggningstillgångar | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Avyttring immateriella anläggningstillgångar | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Förvärv av finansiella tillgångar | | -3,5 | 0,0 | -1,7 | -0,6 |
| Avyttring av finansiella tillgångar | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Kassaflöde från investeringsverksamheten** | | **-9,7** | **-2,3** | **-55,7** | **-58,9** |
| **Finansieringsverksamheten** | | | | | |
| Upptagna lån | | 0,0 | 0,0 | 2,8 | 11,4 |
| Amortering | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Kassaflöde från finansieringsverksamheten** | | **0,0** | **0,0** | **2,8** | **11,4** |
| **Årets kassaflöde** | | **-53,8** | **83,8** | **-46,8** | **64,0** |
| **Likvida medel vid periodens början** | 14 | 128,6 | 44,9 | 164,6 | 100,6 |
| **Likvida medel vid periodens slut** | 14 | 74,8 | 128,6 | 117,8 | 164,6 |

# Noter

## Noter till resultaträkningen

### Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

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

#### Intäkter

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

#### Periodiseringar

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

#### Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

#### Jämförelsestörande poster

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

#### Tillgångar/Skulder

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

#### Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar värderas till som huvudregel till anskaffningsvärdet, men om värdet är lägre på balansdagen kan det väljas.

#### Materiella och immateriella anläggningstillgångar

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

| TILLÄMPADE AVSKRIVNINGSTIDER | ÅR |
|---|---|
| Inventarier | 5 |
| Biljettmaskiner | 5 |
| Datorer | 3 |
| Immateriella tillgångar | 5 |

RKR:s rekommendation 11.4 om materiella anläggningstillgångar, innehåller explicit krav på komponentavskrivning, vilket ej tillämpas, då skillnaden i förbrukningen av de materiella tillgångarna inte är väsentlig.

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

### Gränsdragning mellan kostnad och investering

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

### Skulder

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

### Avsättningar

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

### Leasing

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

### Koncernen

Syftet med de sammanställda räkenskaperna är att ge en sammanfattande bild av koncernens ekonomiska ställning. Klyvningsmetoden (proportionell konsolidering) används vid framtagandet av de sammanställda räkenskaperna. Förutom Kommunalförbundet ingår de helägda bolagen Bussgods i Västernorrland AB och Västernorrlands läns Trafik AB. Dessutom ingår det till 25 % ägda bolaget Norrtåg AB, Bussgods i Norr 33,33% samt det till 5% ägda bolaget AB Transitio.

### Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enlig indirektmetod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- och utbetalningar. Som likvida medel klassificeras kassa- och banktillgodohavanden.

**Tabell med noter till resultaträkningen**

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 2 Verksamhetens intäkter** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Biljettintäkter | 99,0 | 89,6 | 89,6 | 89,6 |
| Skolkortsintäkter | 17,4 | 17,8 | 17,8 | 17,8 |
| Resplusintäkter | 5,0 | 4,8 | 4,8 | 4,8 |
| Fraktintäkter | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Bidrag Trafikverket (biljett) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Bidrag Trafikverket samverkande system | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| EU-bidrag | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Tåghyror | 34,9 | 31,4 | 31,4 | 31,4 |
| Ersättning resande med RKTM färdbevis | 5,3 | 6,3 | 6,3 | 6,3 |
| Driftsbidrag | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Övriga intäkter | 5,9 | 5,8 | 173,4 | 127,3 |
| **Summa verksamhetens intäkter** | **171,3** | **159,3** | **326,9** | **280,8** |

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 3 Verksamhetens kostnader** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Trafikkostnader | 775,8 | 777,7 | 897,1 | 884,6 |
| Transportkostnader | 0,0 | 0,0 | 1,1 | 0,0 |
| Tåghyra | 36,9 | 32,0 | 32,0 | 32,0 |
| Personalkostnader inkl direktionen | 37,8 | 34,7 | 61,9 | 46,2 |
| IT-system (avtal, drift, underhåll, support) | 14,1 | 11,1 | 11,1 | 11,1 |
| Lokalkostnader | 1,4 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| Konsultkostnader | 1,1 | 2,9 | 2,9 | 2,9 |
| Övriga kostnader | 8,9 | 13,8 | 36,4 | 30,3 |
| **Summa verksamhetens kostnader** | **875,9** | **873,3** | **1043,6** | **1008,2** |

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 4 Av- och nedskrivningar** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Avskrivning immateriella tillgångar | 1,0 | 0,2 | 1,0 | 0,3 |
| Avskrivning maskiner och inventarier | 0,8 | 1,0 | 24,9 | 17,9 |
| Nedskrivning | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Summa av- och nedskrivningar** | **1,8** | **1,2** | **25,9** | **18,2** |

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 5 Kommunal biljettsubvention** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Sundsvalls kommun | 34,7 | 31,7 | 34,7 | 31,7 |
| Örnsköldsviks kommun | 28,2 | 29,2 | 28,2 | 29,2 |
| Härnösands kommun | 23,6 | 34,8 | 23,6 | 34,8 |
| **Summa kommunala biljettsubventioner** | **86,5** | **95,7** | **86,5** | **95,7** |

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 6 Medlemsbidrag** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Region Västernorrland | 282,3 | 284,1 | 282,3 | 284,1 |
| Sundsvalls kommun | 132,9 | 141,5 | 132,9 | 141,5 |
| Örnsköldsviks kommun | 75,1 | 75,8 | 75,1 | 75,8 |
| Härnösands kommun | 23,2 | 12,6 | 23,2 | 12,6 |
| Kramfors kommun | 35,9 | 35,3 | 35,9 | 35,3 |
| Sollefteå kommun | 28,4 | 26,2 | 28,4 | 26,2 |
| Timrå kommun | 26,0 | 26,7 | 26,0 | 26,7 |
| Ånge kommun | 16,0 | 16,2 | 16,0 | 16,2 |
| Norrtåg AB | 0,0 | 0,0 | 40,9 | 39,3 |
| **Summa medlemsbidrag** | **619,8** | **618,4** | **660,7** | **657,7** |

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 7 Finansiella intäkter och kostnader** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Erlagda räntor | 0,0 | 0,0 | -8,5 | -7,4 |
| Erhållna räntor | 2,6 | 2,8 | 3,4 | 3,6 |
| **Summa finansiella intäkter och kostnader** | **2,5** | **2,8** | **-5,1** | **-3,8** |

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 8 Extraordinära poster** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Tillskott Bussgods i Västernorrland AB | 2,5 | 1,7 | 0,0 | 0,0 |
| **Summa extraordinära poster** | **2,5** | **1,7** | **0,0** | **0,0** |

# Noter till balansräkningen

**Tabell med noter till balansräkningen**

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 9 Materiella och immateriella tillgångar** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Ingående anskaffningsvärden | 38,9 | 42,6 | 557,2 | 505,3 |
| Årets anskaffningar | 5,3 | 2,3 | 53,0 | 58,3 |
| Pågående materiella och immateriella | 1,0 | 0,0 | 1,0 | 0,0 |
| Tillkommande bolag | 0,0 | 0,0 | 3,2 | 0,0 |
| Försäljningar och utrangeringar | -1,8 | -6,0 | -2,8 | -6,4 |
| Utgående ackumulerade anskaffningsvärden | **43,3** | **38,9** | **611,8** | **557,2** |
| Ingående avskrivningar | -33,9 | -38,6 | -129,4 | -113,2 |
| Tillkommande bolag | 0,0 | 0,0 | -2,0 | 0,0 |
| Försäljningar och utrangeringar | 1,8 | 6,0 | 2,1 | 6,1 |
| Avskrivningar | -1,8 | -1,2 | -25,9 | -22,3 |
| Utgående ackumulerade anskaffningsvärden | **-33,9** | **-33,9** | **-155,1** | **-129,4** |
| **Utgående redovisat värde** | **9,4** | **5,0** | **456,7** | **427,8** |

| | | | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Not 10 Finansiella anläggningstillgångar** | | | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| | **Antal** | **Kvotvärde** | | | | |
| Transitio AB | 1 000 | 100 | 1,0 | 1,0 | 5,3 | 3,8 |
| Norrtåg AB | 500 | 1 000 | 0,5 | 0,5 | 0,0 | 0,0 |
| Västernorrlands Läns Trafik AB | 15 000 | 1 000 | 15,0 | 15,0 | 0,0 | 0,0 |
| Bussgods i Västernorrland AB | 3 000 | 629 | 0,7 | 0,6 | 0,0 | 0,0 |
| Bussgods i Norr AB | 15 | 23 415 | 3,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Bussgods ek förening | 3 | 1 500 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Samtrafiken i Sverige AB | 30 | 1 000 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Sveriges kommunikationer AB | 15 | 100 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Utgående redovisat värde** | | | **20,6** | **17,1** | **5,4** | **3,8** |

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 11 Kortfristiga fordringar** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Kundfordringar | 98,9 | 16,2 | 109,9 | 39,5 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 28,1 | 27,7 | 42,3 | 45,5 |
| Övriga kortfristiga fordringar | 14,9 | 46,7 | 20,9 | 43,9 |
| **Utgående redovisat värde** | **141,9** | **90,6** | **173,1** | **128,9** |

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 12 Kortfristiga skulder** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Leverantörsskulder | 35,2 | 86,8 | 51,5 | 59,1 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 17,5 | 6,7 | 56,9 | 52,3 |
| Övriga kortfristiga skulder | 192,7 | 146,5 | 246,0 | 183,7 |
| **Utgående redovisat värde** | **245,4** | **240,0** | **354,4** | **295,1** |

# Noter till kassaflödesanalys

**Tabell med noter till kassaflödet**

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 13 Justering för poster som ej ingår i kassaflödet** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 0,3 |
| Avskrivningar | 1,8 | 1,2 | 25,9 | 22,3 |
| Tillkommande bolag | 0,0 | 0,0 | -1,2 | 0,0 |
| Förändring avsättningar | 0,0 | 0,0 | 3,6 | 1,5 |
| **Utgående redovisat värde** | **1,8** | **1,2** | **29,0** | **24,1** |

| | Kommunalförbundet | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|
| **Not 14 Likvida medel** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Kortfristig placering | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Kassa och bank | 74,8 | 128,6 | 117,8 | 164,6 |
| **Utgående redovisat värde** | **74,8** | **128,6** | **117,8** | **164,6** |