



**DIN TUR**  
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten  
i Västernorrlands län

**Datum**

2025-10-17

**Diariennr**

25/00412

# **Tertialrapport augusti 2025**

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län**

**1 januari – 31 augusti 2025**

**Fastställd av förbundsdirectionen 2025-10-24**

# Innehåll

Ordförande har ordet.....	4
Vårt uppdrag .....	5
Årets åtta första månader .....	6
FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE.....	9
Översikt över verksamhetens utveckling.....	9
Fem år i sammandrag (T2).....	9
Kommunalförbundets koncern .....	10
Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning.....	12
Koncernen.....	12
Händelser av väsentlig betydelse .....	12
Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet .....	12
Metod.....	12
Vision och mål.....	13
Målområde: Nöjd resenär .....	14
Målområde: Hållbar organisation .....	15
God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning .....	16
Sammantagen bedömning av god ekonomisk hushållning.....	16
Koncernbolagens ekonomiska ställning.....	17
Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning.....	17
Balanskravsresultat .....	18
Väsentliga personalförhållanden.....	19
Hälsa och sjukfrånvaro .....	19
Personalstruktur .....	19
Förväntad utveckling .....	20
Koncernbolagens förväntade utveckling.....	20
Ekonomisk analys.....	22
Årets resultat – budgetföljsamhet .....	22
Jämförelse med föregående år .....	22
Driftsredovisning .....	23
Investeringsredovisning.....	23
Verksamhetens intäkter.....	23
Verksamhetens kostnader .....	24
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem .....	29
Prognos helår 2025 .....	30
Verksamhetens prognos intäkter.....	30
Verksamhetens prognos kostnader .....	31
Verksamhetens prognos över nettokostnad fördelad per medlem .....	33
EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING .....	34

Resultaträkning .....	34
Balansräkning .....	35
Kassaflödesanalys.....	36
Noter .....	37
Noter till resultaträkningen .....	37
Noter till balansräkningen.....	40
Noter till kassaflödesanalysen .....	41
Ekonomisk ordlista .....	42

## Ordförande har ordet

Tertialrapporten för augusti visar att vi fortsatt håller ett högt tempo i vårt gemensamma arbete. Under våren och sommaren har flera viktiga steg tagits för att stärka kollektivtrafiken i vår region – både på kort och lång sikt.

I mitten av juni startade serviceresor med nya leverantörer. Vi följer upp starten noggrant för att säkerställa att resenärerna får en trygg och tillgänglig trafik.

Vi arbetar också vidare enligt den nya förbundsordningen, som ger oss en tydligare struktur och bättre förutsättningar för samverkan mellan medlemskommunerna och regionen. Det är ett arbete som kräver både uthållighet och samsyn – och jag upplever att vi är på god väg.

Ett annat viktigt beslut under perioden är att vi har ställt oss bakom att ingå borgen för nya spårfordon – en satsning i linje med Tågvision 2040, under förutsättning att våra medlemmar godkänner beslutet. Det är en strategisk investering för framtidens tågtrafik, som kommer bidra till ökad kapacitet och bättre resmöjligheter.

Vi har mycket kvar att göra, men vi har också mycket att vara stolta över. Nu fortsätter vi det gemensamma arbetet för att öka måluppfyllelsen - för en stark och framtidsinriktad kollektivtrafik.

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 resenärsgupper samt
- verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet

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

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

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

## Årets åtta första månader

### *Telefontider*

Under januari införde Kundcenter telefontider för olika kundärenden. Syftet med införandet var att säkerställa att varje ärende hanteras av rätt kompetens, då Kundcenter från mitten av maj kopplade över samtalen till en extern aktör utanför ordinarie telefontider.

### *Serviceresor*

Den 1 april lanserades en resenärsapp för hantering av serviceresor. Inför lanseringen genomfördes förberedelser för att säkerställa både appens funktionalitet och att relevant information finns för användarna.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har på uppdrag av Region Västernorrland och länets kommuner upphandlat serviceresor i Västernorrland, undantaget Sundsvalls kommun, samt skolskjuts i tre kommuner.

Beslut om tilldelning av kontrakt för serviceresor meddelades den 10 januari och för skolskjutsen den 15 januari. Trafikområde 2 överprövades, vilket avslogs av förvaltningsrätten den 2 april, kammarrätten avvisar samma ärende den 5 maj.

Serviceresorna i länet är indelade i tre trafikområden med följande utförare av trafiken:

- Trafikområde 1, Ånge, Sundsvall, Timrå och Härnösands kommun: Samtrans Omsorgsresor AB
- Trafikområde 2, Sollefteå och Kramfors kommun: Byberg & Nordins Busstrafik Aktiebolag
- Trafikområde 3, Örnsköldsviks kommun: Björkstaden Beställningscentral AB

Inför trafikstarten genomfördes utbildning och förberedelser kopplade till Kundcenters uppdrag.

### *Hållplatsinventering*

En delinventering av länets hållplatser har genomförts för att kartlägga deras nuvarande status och identifiera behov av åtgärder, exempelvis där toptavlor saknas.

En samlad rapport kommer skickas till Trafikverket på hållplatserna längs E4 och E14, i syfte att initiera förbättringsåtgärder längs dessa sträckor.

### *Biljett- och betalsystem*

Under perioden har flera insatser genomförts för att underlätta övergången till det nya biljett- och betalsystemet. En omfattande kommunikationskampanj har rullats ut för att informera om förändringarna, däribland funktionerna i "Mina sidor" och de nya resekortet. Kampanjen har syns brett – i sociala medier, på digitala skärmar i matvarubutiker, ombord på bussarna, i dagspress samt genom riktade hushållsutskick.

För att uppmuntra fler att använda appen och därigenom underlätta bytet till de nya resekortet, har en särskild appkampanj genomförts med 10 procents rabatt på alla periodbiljetter vid köp i appen. Dessutom har ett kostnadsfritt reskort erbjudits vid Din Turs försäljningsställen.

För företagskunder har en ny företagsportal lanserats i syfte att förbättra servicen till företagskunder och förenkla hanteringen av deras resor. Från mitten av mars öppnades portalen för företagsansökningar.

Införandet av den nya portalen för hantering av skolkort som påbörjades i december 2024 har slutförts. Från och med januari administreras alla skolkort via det nya systemet.

Under maj genomfördes event runt om i länet för att hjälpa kunder byta reskort och registrera sig på mina sidor.

Som en del i att få fler att använda appen istället för reskort genomfördes en sommarkampanj med ett erbjudande om 25% rabatt på länskort i appen som köptes mellan den 16 juni -16 juli. Budskapet var också att upptäcka länets under sommaren och hemestern. Förutom merförsäljningen av länskort fick kampanjen också en bred och stor spridning i Myndighetens sociala mediekkanaler.

#### *Pris- och produktutredning*

Som ett första steg i den pågående pris- och produktutredningen har extra frågor om priskänslighet ställts till länets respondenter i Kollektivtrafikbarometern. Resultatet har sammanställts i en rapport som tagits fram och levererats till myndigheten och presenterats för berörda tjänstepersoner internt. Rapporten är en del av nulägesanalysen för rapporten och kommer spridas tillsammans med resterande data och fakta i nulägesanalysen.

#### *FORMEL 1*

Inom projektet FORMEL 1 har en invånarundersökning, dialogmöten och workshop med unga genomförts för att kartlägga resvanor inom samt till och från Sundsbruk. FORMEL1 har visat att det finns stora behov av att fortsätta utreda olika trafik- och mobilitetslösningar för att de boende ska kunna klara av sin vardagsmobilitet till studier, arbete och fritidsaktiviteter.

En ansökan lämnades in tillsammans med Sundsvalls kommun och Rise för projektet MOVE, med fokus på trafiktester och mobilitetslösning i Sundsbruk.

I slutet av augusti fick myndigheten och Sundsvalls kommun och RISE besked om att projektansökan för MOVE beviljas. Projektet ska bidra till att omvandla kollektivtrafikens roll från enbart **transportör** till en **möjliggörare** av rättvisa livsvillkor i Sundsbruk.

Projektet pågår i tre år med start i september 2025 och har en budget på ca 7,8 miljoner varav ca 5,6 miljoner är bidrag.

#### *Kollektivtrafik i glesbygd*

Ånge kommun har blivit beviljade 4 miljoner kronor från forskningsrådet Formas för projekt *Kollektivtrafik för alla (även) i landsbygd*. Projektet pågår 2025-01-01 – 2026-12-31 och ägs av Ånge kommun. Kommunalförbundet och Stockholms universitet är projektpartners.

Projektets syfte och mål är att finna och testa ny lösning för kollektivtrafik i landsbygd, vilket är i linje med kommunalförbundets nya förbundsordning och trafikförsörjningsprogram.

Som en del i arbetet startar ett Paxa-test i området Fränsta–Torpshammar den 18 augusti och kommer att pågå kvällstid måndag–fredag under hela höstterminen.

#### *Försäljningsställen*

Avtal med ett nytt försäljningsställe i Kramfors har tecknats under perioden, i samband med att den tidigare har stängts. Nu kan resenärerna köpa Din Turs biljetter på kiosken på resecentrum i Kramfors.

*Mittstråket*

Inom ramen för projekt Mittstråket 2.0 (investeringar och åtgärder mellan Sundsvall-Åre) har en omfattande studie för hållplatser och stationer påbörjats. Studien innehåller bland annat kartläggning och klassificering av stationer samt resvaneundersökningar. Myndigheten deltar med kunskap, statistik och stöd bland annat utifrån det regionala arbetet med hållplatshandboken.



# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

## Översikt över verksamhetens utveckling

### Fem år i sammandrag (T2)

Kommunalförbundets nettokostnad minskade med 27,5 mnkr från tertial 2 2024 till tertial 2 2025. Lägre indexkostnader i både den linjelagda trafiken och den särskilda persontrafiken samt lägre trafikavtalskostnader på grund av färre trafikdagar trafikåret 25 är de främsta orsakerna till minskningen.

Kommunalförbundet					
MNKR	2025	2024	2023	2022	2021
<b>KOSTNADER</b>					
Allmän kollektivtrafik					-319,0
· landsbygdstrafik	-204,2	-209,0	-209,4	-199,1	
· tätortstrafik	-157,1	-164,1	-154,5	-142,6	
· tågtrafik	-77,9	-84,6	-82,2	-67,7	-67,8
Särskild persontrafik inkl miljöpremie	-78,5	-85,1	-83,8	-76,8	-71,9
Administrativa kostnader	-39,8	-40,3	-41,6	-41,7	-40,0
Stationsavgifter	-2,2	-1,8	-2,0	-1,5	-0,4
Övriga kostnader	-	-	-	-	-
<b>TOTALA KOSTNADER</b>	<b>-559,7</b>	<b>-584,9</b>	<b>-573,5</b>	<b>-529,4</b>	<b>-499,1</b>
<b>INTÄKTER</b>					
Allmän kollektivtrafik					
· biljettförsäljning <sup>1</sup>	65,5	69,1	61,0	52,9	34,6
· skolkort	15,5	9,7	10,0	9,5	7,9
Övriga intäkter	32,5	32,6	31,4	31,7	41,8
<b>TOTALA INTÄKTER</b>	<b>113,5</b>	<b>111,4</b>	<b>102,4</b>	<b>94,1</b>	<b>84,3</b>
Avskrivningar	-1,1	-1,2	-0,8	-0,9	-0,6
<b>NETTOKOSTNAD</b>	<b>-447,2</b>	<b>-474,7</b>	<b>-471,9</b>	<b>-436,2</b>	<b>-415,4</b>
Kommunala biljettsubventioner		56,6	61,2	56,2	68,0
Medlemsbidrag	446,4	418,8	409,2	379,9	347,4
<b>RESULTAT</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>-1,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Finansiella poster	0,8	1,8	1,5		
<b>RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER</b>	<b>0,0</b>	<b>2,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Extraordinära poster	0,0	-2,5	0,0	0,0	0,0
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

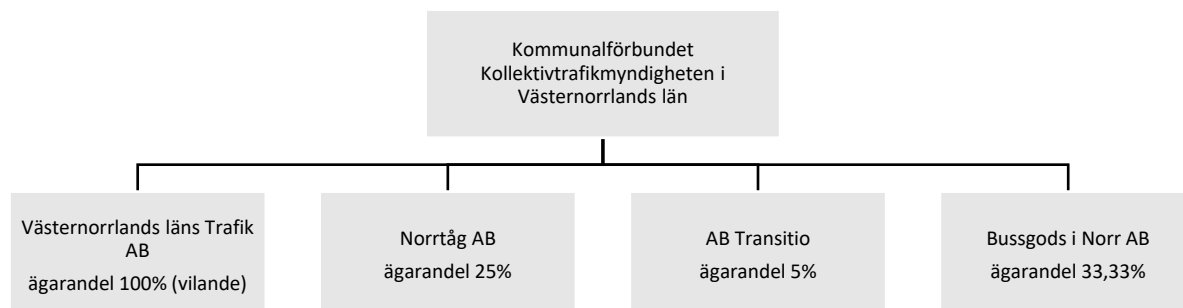
  

Produktionsinformation	2025	2024	2023	2022	2021
<b>PRODUKTIONSKILOMETER</b> (exkl särskild persontrafik)					
Landsbygdstrafik	5 382 296	5 503 795	5 483 795	5 801 129	5 621 957
Tätortstrafik	2 970 763	3 004 495	3 004 495	3 015 616	3 028 017
<b>TOTAL PRODUKTIONSKM</b>	<b>8 353 059</b>	<b>8 508 290</b>	<b>8 488 290</b>	<b>8 816 745</b>	<b>8 649 973</b>
<b>BRUTTOKOSTNAD KR/KM [1]</b>					
Landsbygdstrafik	-37,9	-38,0	-35,3	-32,04	-31,18
Tätortstrafik	-52,9	-54,6	-49,08	-44,09	-38,97
<b>TOTAL BRUTTOKOSTNAD/KM</b>	<b>-43,25</b>	<b>-43,85</b>	<b>-42,87</b>	<b>-38,76</b>	<b>36,88</b>
Förändring i %	-1%	2%	11%	-3%	3%
<b>SKATTESUBVENTIONSGRAD</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>SKATTESUBVENTION [2]</b>	82%	82%	84%	85%	81%

<sup>1</sup> Biljettförsäljning buss inkl. resplus, bussgodis

## 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 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 2022-06-01.

Norrtåg har under 2024 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 kvalitet 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. Den nya kostnadsfördelningsmodellen tillämpas från och med januari 2025 och 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.

En ny målstruktur och ny MRP utarbetades för 2025 – 2027 och antogs i Direktionen i december 2024.

Kommunalförbundet köpte 1/3 av Bussgods i Norr AB den 1 april 2024. I samband med köpet så likviderades Bussgods i Västernorrland. Avvecklingen avslutades 14 februari 2025.

## Koncernen

Trafikverket har minskat sin medfinansiering av tågtrafiken. Det minskade anslaget i T2 uppgår till drygt 26,0 mnkr för Norrtåg. För helår 2025 är minskningen 40 mnkr.

## Händelser av väsentlig betydelse

Överprövningen för ett av trafikområdena i tilldelningen av särskild persontrafik utföll till Din Turs fördel och avtalsspärren är upphävd.

## Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet

Kommunallagen och lag om kommunal bokföring och redovisning, 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. Metoden för att bedöma om god ekonomisk hushållning uppnås är att målområdet Hållbar organisation med målen Effektiv och Ekonomi i balans ska ha uppnått målvärdena.

Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi. Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att budget 2025 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

”**Tillsammans reser vi smartare**” är Kommunalförbundets vision för vår kollektivtrafik och fångar det fundamentala i varför fler borde välja kollektivt resande. Visionen betonar vikten av att öka det kollektiva resandet genom att skapa en attraktiv, tillgänglig och hållbar kollektivtrafik.

Visionen har sin utgångspunkt i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet 2024–2030 som styr hur kollektivtrafiken ska utvecklas under perioden 2024–2030. Det Regionala trafikförsörjningsprogrammet antogs av förbundsdirektionen i september 2024.

Programmets målmodell innehåller en vision, tre målområden och nio ledord med tillhörande inriktningsmål.

### Målområden

- Nöjd resenär
- Växande region
- Hållbart samhälle

De tre målområdena ska fänga upp den breda uppgift som kollektivtrafiken har i samhället och de olika perspektiv som finns från individnivå upp till övergripande samhällsnivå.

### Fokusområden MRP 2025 - 2027

I mål- och resursplanen för 2025–2027 fokuserar myndigheten på målområdet **Nöjd resenär**, vilket innebär att vi arbetar aktivt för att öka kundnöjdheten genom att erbjuda en enkel, trygg och attraktiv kollektivtrafikupplevelse samt det interna målområdet **Hållbar organisation**.

Hållbar organisation innehåller mål för verksamhetens medarbetare, effektivitet och ekonomi och utgör även kommunalförbundets finansiella mål.

Målområdena följs upp årligen.




Bilden ovan visas trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

**Bild 1:** Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Målområde: Nöjd resenär

Målområdet "Nöjd resenär" är kopplat till Trafikförsörjningsprogrammets mål om att skapa en kollektivtrafik som är enkel, trygg och attraktiv.

	Årsprognos T2 2025
Måluppfyllnad	
<p><b>Analys:</b></p> <p>Målområdet Nöjd resenär innebär att kollektivtrafiken ska vara enkel, trygg och attraktiv. För att kollektivtrafiken ska vara enkel mäter vi hur många som använder våra digitala försäljningskanaler, mina sidor och app. Allt fler resenärer börjar använda appen och mina sidor vilket är i linje med de målsättningar som är fastställda.</p> <p>Inga biljettkontroller är genomförda under perioden. Det beror bland annat på införandet av en ny biljett och betalsystem men också brist på kontrollutrustning. Eftersom målet är att det ska genomföras kontroller i fem av länets sju kommuner så uppnås alltså inte målsättningen.</p> <p>I den särskilda kollektivtrafiken har nya trafikavtal trätt i kraft under juni månad. Trots detta skifte är betyget för förarnas bemötande gott. Hela 96% anser att förarna har gott bemötande vilket kan jämföras med målet om 90%.</p> <p>NKI (Nöjd-kund-index) uppnår 52% och därmed nås målet om 42%. Under perioden har antalet kundsynpunkter som pekar på bristande kvalitet avseende städning och underhåll har dock ökat.</p>	

Mål: Enkelt

Vi arbetar med att öka kännedomen om kollektivtrafikens fördelar vilket gör det enklare för fler att välja kollektivt resande. Vi arbetar under året med att implementera ett nytt biljett- och betalsystem. Genom digitalisering och nya tjänster gör vi det enklare för våra resenärer att planera och genomföra en resa med kollektivtrafiken.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2025-08	Utfall 2024-08	Mål 2025
Antal registrerade användare i appen Din Tur ska öka från föregående år	Power BI	127 000	98 000	ja
Andel sålda biljetter på Mina sidor och i appen Din Tur ska öka från föregående år	Power BI	42,3%	39,9%	+ 5%

Mål: Tryggt

Vi säkerställer att kollektivtrafiken upplevs som trygg för våra resenärer genom förbättrad punktlighet och service. Vi jobbar aktivt med att utveckla och implementera realtidssystemet internt och med våra trafikföretag för våra resenärers trygghet.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2025-08	Utfall 2024-08	Mål 2025
Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken, Män/Kvinnor (kollektivtrafikresenärer, växlare och sällanresenärer i procent)	KOLLBAR	74/67	74/50	79/73
Biljettkontroller har genomförts (i antal av länets kommuner)		0	2	5 av 7
Vilket betyg vill du ge förarens bemötande? Andel som svarar 4 el 5) (sjukrese- och färdtjänstresenärer)	Anbarο	94%	94%	90%


Mål: Attraktivt

En attraktiv kollektivtrafik bidrar till nöjda resenärer. Attraktivitet uppnås genom ett relevant trafikutbud som är prisvärt och pålitligt. Vår trafik planeras utifrån resenärens behov med fokus på trafikutveckling utifrån behov och efterfrågan, i enighet med trafikförsörjningsprogrammets prioriterade målgrupper. Dessa insatser förväntas leda till ökat kollektivt resande.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2025–08	Utfall 2024–08	Mål 2025
Antal kollektivtrafikresenärer (buss) exkl. skolresor	Power Bi	4 537 682	4 869 356	+ 3%
Nöjd Kund Index NKI, totalt (inkl. icke kunder & bilister)	KOLLBAR	52%	56%	42%
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserande resandet (%) ska öka från föregående år	KOLLBAR	8%	8%	ja

Målområde: Hållbar organisation

Målområdet Hållbar organisation innehåller två verksamhetsmål och ett finansiellt mål. För att stärka kommunalförbundets roll som en attraktiv arbetsgivare arbetar vi utifrån verksamhetsmålen effektiv och attraktiv. Budget ska vara i balans och resurserna ska användas för rätt ändamål och utnyttjas effektivt.

	Årsprognos T2 2025
Måluppfyllnad	
<b>Analys:</b> Målet ekonomi i balans syftar till att skapa en förutsägbarhet och pålitlighet i de budgetsiffror som presenteras. Budgetföljksamheten är viktig för att kunna planera rätt efter den budget som presenteras. Utfallet för första tertialet visar på en budgetföljksamhet med –8,7%. En positiv avvikelse men uppfyller inte målet +/- 4%. Orsakerna är tidig budgetläggning och stora händelser i omvärlden som har lett till kraftiga indexförändringar. Prognosen för hela året är att det inte kommer att nås främst på grund av de stora indexförändringarna som lett till kraftigt minskade kostnader. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad bedöms som helhet uppfyllas för helåret. Prognosen för hela året är att det inte kommer att nås då intäkterna i förhållande till kostnaderna har minskat och bedöms fortsatt vara så under resterande delen av året. I målet effektiv har en av de tre indikatorerna uppnått målvärdet, prognosen för året är att målvärdena även för de andra två indikatorerna även kommer att uppnås. HME-enkäten görs i slutet på året varför inget utfall finns vid delår 2025-08.	

Mål: Attraktiv

Tydliga roller och rätt förutsättningar ger en hållbar arbetsmiljö. En hållbar arbetsmiljö främjar hälsa och bidrar till att verksamhetens mål nås.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2025–08	Utfall 2024–08	Mål 2025
Sjukfrånvaron lägre än målvärdet	Agda	4,8%	7,7%	4,5%
Andel medarbetare som nyttjar friskvårdsbidrag ska öka från föregående år	Agda	51%	44%	ja
Medarbetarna upplever sitt arbete som meningsfullt	HME	-	-	70

Mål: Effektiv

Vi skapar smidiga och strukturerade arbetssätt genom digitalisering och tydliga rutiner som förenklar vardagen för medarbetarna.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2025–08	Prognos 2025	Utfall 2024–08	Mål 2025
Antalet upprättade och implementerade processer	HME	6	8	-	3
Medarbetarna vet vad som förväntas av dem i sitt arbete		-	70	-	70
Medarbetarnas befattningsbeskrivningar är genomarbetade och kända		14%	50%	-	50%

## Mål: Ekonomi i balans

Den fastställda budgeten följs upp kontinuerligt, för att minimera avvikelser och skapa tydliga, effektiva ekonomiska processer. Kostnader för trafik och verksamhet analyseras för resurseffektivitet. Biljettintäkterna är en viktig del i att öka självfinansieringsgraden.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2025-08	Prognos 2025	Utfall 2024-08	Mål 2025
Budgetföljsamhet (%) [1]	Excel	-8,7%	-6,3%	-2,8%	+/-4%
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (%) [2]		18,1	18,2	18,5 <sup>2</sup>	18,0
varav tätortstrafik [3]	Excel	22,7	22,5	23,2	23,0
varav landsbygdstrafik [4]		14,6	14,8	14,8	15,0

[1] Budget ska inte avvika mer än målvärdet.

[2] Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive SÄKO, som täcks av externa verksamhetsintäkter.

Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

[3] Trafikområden O3, O6, O10, O14-15.

[4] Övriga trafikområden.

## God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning

### Sammantagen bedömning av 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.

Metoden för att bedöma om god ekonomisk hushållning uppnås är att målområdet Hållbar organisation med målen Effektiv och Ekonomi i balans ska ha uppnått målvärdena.

Bedömningen, utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att målet delvis kommer att uppnås för 2025, men inte fullt ut. Kraftiga indexförändringar svåra att prognostisera har bidragit till minskade kostnader gentemot den lagda budgeten. Därmed bedöms målet budgetföljsamhet avvika med mer än 4%, visserligen i positiv riktning men måluppfyllelsen nås inte. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad bedöms som helhet uppfyllas för helåret men beståndsdelarna tätortstrafik och landsbygdstrafik är som mål felsatta i förhållande till den totala självfinansieringsgraden. Även om trafik kostnaderna har minskat, framför allt indexkostnaderna, så har även biljettintäkterna gjort det så förhållandet biljettintäkter/trafikkostnader är i nivå med föregående år. I målet effektiv har en av de tre indikatorerna uppnått målvärdet, prognosen för året är att målvärdena även för de andra två indikatorerna även kommer att uppnås. HME-enkäten görs i slutet på året varför inget utfall finns vid delår 2025-08.

Någon Mål- och resursplan för koncernen har Kommunalförbundet ej upprättat tidigare år, ej heller för 2025, varför det inte finns någon sammanställning eller jämförelse av utfall mot budget på koncernnivå.

<sup>2</sup> Omräkning från föregående års rapportering.



## Koncernbolagens ekonomiska ställning

### Norrtåg AB

Trafikkostnaden för Norrtåg uppgår till 343,9 mnkr för T2 2025, jämfört med budget en minskning med 30,5 mnkr och 15,5 mnkr mot prognos.

Den största avvikelser på trafikkostnad mot budget per tertial 2 är elindex som är 12,3 mnkr lägre än budget på grund av sjunkande elpriser sedan budgeten antogs. Mot prognos är elindexkostnader 4,1 mnkr lägre som beror på lägre elpriser och krediteringar för lägre kostnader för köp av ursprungsströmmar för fossilfri el. Operatörsersättningen är 7,0 mnkr lägre än budget och 3,7 mnkr lägre än prognos beroende på lägre inflationstakt och indextal än vid budgeteringstillfället och mot prognos en högre nedsättning under främst augusti månad för ej utförd trafik i samband med banarbete. Bolagsförvaltnings- och projektkostnader uppgår till 6,5 mnkr totalt, 12,2 mnkr lägre än budgeterat och 15,8 mnkr lägre än prognos. Den stora avvikelser beror på att kostnaden för anskaffningsprojektet för nya fordon kraftigt har sänkts efter en ny bedömning av leverantören. Bolaget har därmed återfört tidigare reserverat belopp per 31/8, vilket ger stor effekt på resultatet med 11,4 mnkr lägre kostnader mot prognos. Övrig avvikelse består bland annat av kostnader för biljettsystem och hemsida som inte hunnits upparbetats under perioden enligt prognos.

Intäkterna uppgick totalt till 350,5 mnkr, en avvikelse med minus 42,6 mnkr mot budget och 31,3 mnkr mot prognos.

Trafikverket har minskat sin medfinansiering av tågtrafiken. Det minskade anslaget i T2 uppgår till drygt 26,0 mnkr för Norrtåg mot budget. Biljettintäkterna avviker med 9,8 mnkr lägre än budget och 7,5 mnkr lägre än prognos. Vid budgetering av biljettintäkter för året beräknades det skadade fordonet vara tillbaka under hela året. Vid utgången av tertial 1 var bedömningen att fordonet är åter i trafik först till hösten. Även ett minskat resande på långa sträckor i Norrbotten ger en betydande effekt på intäkterna.

Regionernas medfinansiering uppgick till 148,4 mnkr, en minskning mot budget med 10,4 mnkr och 22,7 mnkr lägre än prognos. För Västernorrlands del är utfallet 50,9 mnkr, 4,3 mnkr lägre än budget och 7,8 mnkr lägre än prognos. Västernorrlands utestående skuld till Norrtåg är 10,2 mnkr.

### AB Transitio

Transitio har påbörjat anskaffningen av regionaltåg för Norrtågs framtida trafik. Syftet är att Norrtåg ska ha nya fordon för passagerartrafik i full drift när befintliga fordon når sin tekniska livslängd, planerade trafikökningar förväntas att ske samt när Norrbottenbanan öppnar. Bolagets ekonomi har utvecklats över förväntan under perioden framför allt på grund av en lägre räntenivå för Stibor3M i jämförelse med budgeterad räntenivå i bolagets fordonshyror. Förväntan är att vissa krediteringar av fordonshyra till hyrestagarna kan ske när helårsresultatet för 2025 fastställs. Resultatet efter finansiella poster är 13,8 mnkr vilket är 18,6 mnkr bättre än budget framför allt på grund av lägre kostnader för räntor och fordonförvaltning.

### Bussgods i Norr AB

Bussgods i Norr uppvisar ett rörelseresultat på 0,2 mnkr för tertial 2 2025 vilket är 0,5 mnkr lägre än budgeterat. Intäktsavvikelsen är 3,4 mnkr lägre än budget och beror på den svaga tillväxten i samhället. Kostnaderna ligger också lägre än budget, en positiv avvikelse på 3,0 mnkr. Det är främst utkörningskostnader som minskat med 3,1 mnkr. Bolaget har jobbat hårt under andra halvåret 2024 och tertial 1 2025 med kostnadsanpassningar och bedöms nu vara i rätt nivå men ändå vara förberedda på kommande tillväxt. Godsmarknaden är mycket hårt konkurrensutsatt och i stället för att konkurrera på lägst pris vill Bussgods leverera andra fördelar såsom hög service, kvalitet, snabbhet och pålitlighet.

## 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	2025	2024	2023	2022	2021
<b>Årets resultat enligt resultaträkningen</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
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
<b>Årets resultat efter balanskravsjusteringar</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Periodens balanskravsresultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

## Väsentliga personalförhållanden

### Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per augusti redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Tabell översikt av sjukfrånvaro

Tabellen visar frånvaro per augusti respektive år

Sjukfrånvaro (%)	2025	2024	2023	2022	2021
Total sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid	4,8	7,7	4,1	5,0	4,1

#### Sjukfrånvaro

Sjuktalet har minskat med 2,9 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Det är långtidsfrånvaron mer 60 dagar som står för minskningen. Frånvaron mindre än 60 dagar ligger i stort på oförändrad nivå.

#### Löne- och medarbetarsamtal

Kollektivtrafikmyndigheten tillämpar individuell lönesättning. Med anledning av att de centrala löneavtalen med giltighet fr.o.m. 2025-04-01 blev klara i slutet på mars var förutsättningarna inför årets löneöversyn inte kända i tid för att de nya lönerna skulle hinna utbetalas i april. Löneöversynsprocessen hade dock startats upp med lönesamtal under början av året och de nya lönerna blev klara för utbetalning på junilönen med retroaktivitet från april.

#### 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 vecka 19 genomfördes en pulsmätning med fokus välmående. Svarsfrekvensen uppgick till 92%, samma nivå som vid mätningen i november 2024. Resultatet används som diskussionsunderlag kring arbetsmiljö vid personalmöten och i medarbetarsamtal.

#### 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 fyra män och en kvinna. Av de 42 tillsvidareanställda är 54 procent kvinnor och 46 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 61 procent kvinnor och 39 procent män. Bland visstidsanställda är könsfördelningen 47 procent kvinnor och 53 procent män.

### Personalstruktur

Tabell översikt av personalstruktur

Tabellen visar anställda per augusti respektive år

Antal	2025	2024	2023	2022	2021
<b>Kvinnor</b>	33	37	32	30	33
varav tillsvidareanställda	26	29	29	26	29
<b>Män</b>	24	21	19	21	22
varav tillsvidareanställda	16	14	15	18	20
<b>Summa</b>	57	58	51	51	55
varav tillsvidareanställda	42	43	44	44	49

Det totala antalet medarbetare har minskat med en jämfört med samma period föregående år och avser tillsvidareanställda. Visstidsanställningarna avser föräldraledighetsvikariat samt timvikarier vid Kundcenter.

## Förväntad utveckling

Under 2024 har vi infört delar av vårt nya biljett- och betalsystem. Införandet fortsätter under 2025. Dessvärre har detta inte fungerat felfritt utan vi har under året blivit uppmärksammade att vi har problem med validering av våra biljetter. På grund av detta är det svårt att bedöma resandeutvecklingen då det är vår enda resandestatistik. Vi fortsätter jobba intensivt med att komma till rätta med problemen.

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. Den positiva utvecklingen fortsätter under 2025 där index som beräknas på trafikavtalen går ner något.

Utifrån de problem som finns med biljett- och betalsystem är det svårt att mäta hur utvecklingen kommer att se ut. Samtidigt sker inga minskningar i kollektivtrafikutbud under 2025 vilket sannolikt betyder att resandet minst kommer bestå på samma nivå förutsatt att befolkningsutvecklingen i länet inte blir allt för negativ.

## Koncernbolagens förväntade utveckling

### Norrtåg AB

Den statliga medfinansieringen minskar med 40,0 mnkr mot budget samtidigt som försäljning av biljettintäkter bedöms minska med 18,6 mnkr mot budget till följd av ett skadat fordon som inte väntas åter förrän sommar/höst samt minskad försäljning på grund av färre resenärer från anslutande tåg. Det skadade fordonet beräknas medföra en övrig intäkt på 5,0 mnkr i form av försäkringsersättning. Sammantaget innebär förändringen i intäkter 51,8 mnkr lägre än budget.

Vid budgetering var prognoserna om inflation betydligt högre än utfallet 2025. Det innebär en minskad kostnad för operatörsersättning på 9,8 mnkr till följd av lägre indexuppräknning än budgeterat. En större kreditering av kostnaden för operatörsavtalet och beräknade krediteringar för det skadade fordonet och nedsättningar av trafik som inte kunnat genomföras ger ytterligare 3,3 mnkr i minskade trafik kostnader. Elpriserna har sjunkit kraftigt sedan budgetering och beräknas därför bli 15,7 mnkr lägre än budget. Fordonshyran har också sjunkit med 7,2 mnkr mot budget till följd av lägre upprustningskostnader och ökad uthyrning av fordon.

I samband med nytt trafikavtal under december 2025 kommer Norrtåg AB att bedriva marknadsavdelning och biljettsystem i egen regi. Bolaget har därför rekryterat två tjänster till marknadsavdelningen under våren och projektet med att byta biljettsystem pågår. Estimeringar om projektkostnader för förstudier om fordonsanskaffning och depåutredning är gjorda enligt uppskattningar från leverantörer. Dessa uppskattningar har kraftigt reviderats ned med 5,0 mnkr. Sammantaget är de totala trafik- och administrationskostnaderna 43,6 mnkr lägre än budget.

Minskade intäkter och lägre kostnader bedöms i nya prognosen sammanlagt medföra en ökad regional finansiering om 8,2 mnkr mot budget vilket är en minskning mot tidigare prognos med 13,3 mnkr. För Västernorrlands del innebär prognosen en ökning med 1,3 mnkr mot tidigare budgeterat belopp.

### AB Transitio

Transitio har inte lämnat prognos för 2025 i tertial 2.

### Bussgods i Norr AB

Bolaget är fortfarande drabbat av den svaga tillväxten i samhället och den ihållande konjunkturen. Under året har det jobbats med förberedelser för flera stora upphandlingar hos Regionerna i verksamhetsområdet för att vara förberedda för tillkommande volymer. Bussgods har vunnit några upphandlingar varav den största och viktigaste är att sköta transportlogistiken för Region Västerbottens 3PL lager.

Bussgods jobbar även i ett antal projekt som gäller framtida logistiklösningar där drönare ska leverera gods.

Intäktsbudgeten beräknas i prognosen för helåret bli svår att nå på grund av osäkerhet i omvärlden där kunders försäljning påverkar bolagets tjänster. Prognosen är en intäktsminskning med 4,0 mnkr mot budget. Resultatet bedöms till 1,0 mnkr jämfört med budgetens 1,8 mnkr.

Ändrade busslinjer gällande godsfordon hos ägarna ses som den största ekonomiska risken hos Bussgods. Även Force majeure händelser kan ha stor påverkan på godsflöden.

## Ekonomisk analys

### Årets resultat – budgetföljsamhet

Perioden januari till augusti visar att nettokostnaderna uppgår till 447,2 mnkr. Vid en jämförelse med budget för motsvarande period är verksamhetens nettokostnader 42,7 mnkr lägre, en minskning med 8,7%. Verksamhetens intäkter har minskat med 0,9 mnkr där biljettintäkterna minskat med 5,5 mnkr, och intäkter skolkort ökat med 4,0 mnkr. Verksamhetens kostnader har minskat med 42,5 mnkr jämfört med budget. Här står tågtrafiken för 5,4 mnkr lägre kostnader, tåghyra 2,0 mnkr lägre kostnader, den linjelagda busstrafiken minskade med 20,5 mnkr och den särskilda persontrafiken med 8,9 mnkr. Utfallet på administrativa kostnader är 4,7 mnkr lägre än budget.

Tabell över verksamhetens resultat mnkr

RESULTATRÄKNING (MNKR)	Utfall T2 2025	Budget T2 2025	Avvikelse	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	113,5	114,4	-0,9	-0,8
Verksamhetens kostnader	-559,6	-602,1	42,5	-7,1
Avskrivningar	-1,1	-2,2	1,1	-51,3
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-447,2</b>	<b>-489,9</b>	<b>42,7</b>	<b>-8,7</b>
Kommunala biljettsubventioner	0,0	0,0	0,0	0,0
Medlemsbidrag	446,4	489,3	-42,9	-8,8
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,2</b>	<b>25,7</b>
Finansiella intäkter	1,5	0,7	0,8	120,0
Finansiella kostnader	-0,6	0,0	-0,6	0,0
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

### Jämförelse med föregående år

Vid en jämförelse med föregående år är avvikelsen 27,5 mnkr lägre nettokostnader vilket motsvarar 5,8%. Verksamhetens totala intäkter ligger 2,1 mnkr högre i jämförelse med motsvarande period föregående år. Biljettintäkterna har dock minskat med 3,2 mnkr och skolkortsintäkterna ökat med 5,9 mnkr. Verksamhetens kostnader har minskat med 25,3 mnkr jämfört med föregående år. Den särskilda persontrafiken står för en minskning med 6,7 mnkr. Beståndsdelarna där redovisas i separat stycke längre ner. Den linjelagda busstrafiken har minskat kostnaderna med 11,6 mnkr. De kommunala biljettsubventionerna utgår från och med 2025 i och med den nya kostnadsfördelningsmodellen som ett resultat av den nya förbundsordningen.

Tabell över verksamhetens resultat mnkr

RESULTATRÄKNING (MNKR)	Utfall T2 2025	Utfall T2 2024	Förändring 2025–2024	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	113,5	111,4	2,1	1,9
Verksamhetens kostnader	-559,6	-584,9	25,3	-4,3
Avskrivningar	-1,1	-1,2	0,1	-9,1
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-447,2</b>	<b>-474,7</b>	<b>27,5</b>	<b>-5,8</b>
Kommunala biljettsubventioner	0,0	56,6	-56,6	-100,0
Medlemsbidrag	446,4	418,8	27,5	6,6

<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>-1,6</b>	<b>100,0</b>
Finansiella intäkter	1,5	1,8	-0,3	100,0
Finansiella kostnader	-0,6	0,0	-0,6	0,0
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>0,0</b>	<b>2,5</b>	<b>-2,5</b>	<b>0,0</b>
<b>Extraordinära poster</b>	<b>0,0</b>	<b>-2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>0,0</b>
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

## Driftsredovisning

Driften framgår av resultatrapporten.

## Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 2,0 mnkr för tertial 2 2025. Hela summan ligger i princip på pågående arbete, fördelat på immateriella med 1,0 mnkr och materiella med 0,9 mnkr. Stora delar av det nya biljett- och betalsystemet är aktiverat, men vissa delar återstår att färdigställa under 2025.

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 och kommer att bytas när den nya driverappen installeras i bussarna.

Tabell med översikt av investeringar

MNKR	Utfall T2 2025	Budget T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T2 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Biljettmaskiner	0,1	0,0	0,1	0,0%	0,1	0,0	-28,6%
Trafikledning realltid	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Inventarier	0,0	0,3	-0,3	-100,0%	0,2	-0,2	-100,0%
Reseplanerare	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,5	-0,5	-100,0%
Händläggningssystem SÄKO	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
BOB - biljettsystem	0,0	0,5	-0,5	-100,0%	3,2	-3,2	-100,0%
Betalkortsterminaler bussar	0,0	1,7	-1,7	-100,0%	0,0	0,0	0,0%
Intäktsfördelningssystem	0,0	0,2	-0,2	-100,0%	0,0	0,0	0,0%
Pågående immateriella	1,0	0,0	1,0	0,0%	-1,4	2,4	-171,4%
Pågående materiella	0,9	0,0	0,9	0,0%	1,3	-0,4	-30,8%
<b>SUMMA</b>	<b>2,0</b>	<b>2,7</b>	<b>-0,7</b>	<b>-26,2%</b>	<b>4,0</b>	<b>-2,0</b>	<b>-49,7%</b>

## Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 113,5 mnkr vilket är 0,9 mnkr lägre än budget för motsvarande period. Fakturering av skolkort har förändrats från att faktureras 9 månader till att spridas ut över fler månader och faktureras över 11 månader i stället. Detta som en följd av lanseringen av den nya skolportalen som krävde vissa förändringar i rutiner. Tidigare har validerade skolkort fakturerats

men i nya skolportalen faktureras alla utställda skolkort. Detta möjliggör ett mer automatiserat flöde. Skolkortsintäkterna har ökat med 4,0 mnkr mot budget.

Biljettintäkternas minskning mot budget med 5,5 mnkr är svår att analysera eftersom det för närvarande är brister i resandestatistiken på grund av skiftet till ett nytt biljett- och betalsystem.

Tabell över verksamhetens intäkter

INTÄKTER, MNKR	Utfall T2 2025	Budget T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T2 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Biljettintäkter busstrafik	62,6	68,1	-5,5	-8,1%	65,8	-3,2	-4,9
Intäkter skolkort	15,5	11,5	4,0	34,8%	9,7	5,9	60,7
Intäkter tågtrafik	3,2	4,0	-0,8	-20,0%	3,2	-0,1	-1,9
Bidrag, Samverkande system	2,3	2,3	0,0	0,2%	2,3	0,0	0,3
Tåghyra	22,9	22,9	0,0	0,0%	23,4	-0,6	-2,4
Resplusintäkter	2,7	2,8	0,0	-1,2%	3,1	-0,4	-13,5
Kundservice och anropsstyrd trafik	0,9	0,5	0,4	87,8%	1,6	-0,8	-47,1
Reklam på buss	0,6	0,5	0,1	17,0%	0,4	0,1	30,8
Bussgodsintäkter	0,2	0,1	0,0	36,0%	0,1	0,1	55,3
Färdtjänsthandläggning	0,8	0,7	0,2	22,4%	0,7	0,1	16,3
Färdtjänstsamordning	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
Persontransporter	0,2	0,4	-0,2	-49,4%	0,2	0,1	31,7
Avgift för kortämne	0,3	0,0	0,3	0,0%	0,2	0,1	69,6
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,3	-0,3	-95,1%	0,1	0,0	-72,8
Övriga intäkter	1,3	0,4	0,9	264,6%	0,5	0,8	158,6
<b>SUMMA</b>	<b>113,5</b>	<b>114,4</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,8%</b>	<b>111,4</b>	<b>2,1</b>	<b>1,7</b>

### Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

Biljettintäkterna har minskat med 3,2 mnkr från tertial 2 2024 till tertial 2 2025.

Biljettintäkternas fördelning mellan medlemmarna har tidigare redovisats i separat tabell. Denna tabell utgår eftersom medlemmarna finansierar trafiken gemensamt och i tillköp enligt den nya förbundsordningen och den kostnadsfördelningsmodell som följer på det.

### Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 559,6 mnkr för tertial 2 2025 och budget för motsvarande period till 602,2 mnkr, vilket innebär lägre kostnader än budget motsvarande 42,6 mnkr. Den största minskningen står den linjelagda busstrafiken och den särskilda persontrafiken för med 20,5 mnkr respektive 8,9 mnkr. För den linjelagda busstrafiken är det indexkostnaderna som minskat mest. I kostnaderna för tågtrafiken ingår även kostnad för biljettgiltigheten med 3,2 mnkr. Den kostnaden återspeglar sig dock i intäkterna också med motsvarande 3,2 mnkr, ett nollsummespel. Dessa intäkter är sålda i våra system och faktureras i sin tur från Norrtåg. Fordonshyra tåg ligger 3,4 mnkr lägre i utfallet för 2025 än 2024. Detta bland annat till följd av ett lägre ränteläge och minskade kostnader. De administrativa kostnaderna för förvaltningen i Kramfors och Kundcenter i Ånge ligger 4,7 mnkr lägre än budget.

Tabell över verksamhetens kostnader

KOSTNADER, MNKR	Utfall T2 2025	Budget T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T2 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Linjelagd busstrafik	-360,2	-380,7	20,5	-5,4%	-371,9	11,6	-3,1%
Särskild persontrafik inkl. miljöincitament	-78,5	-87,3	8,9	-10,1%	-85,1	6,7	-7,8%
Tågtrafik inkl. biljettgiltighet	-54,1	-59,4	5,4	-9,0%	-57,3	3,2	-5,6%
Fordonshyra	-20,9	-22,9	2,0	-8,6%	-24,4	3,4	-14,1%
Administrativa kostnader	-35,9	-40,5	4,7	-11,5%	-36,7	0,8	-2,3%



Bankkostnad inkl. försäljningsprovision	-3,4	-4,2	0,9	-20,9%	-3,0	-0,3	11,3%
Stationsavgifter	-2,2	-2,1	-0,1	4,9%	-1,8	-0,4	23,5%
Biljettsamverkan X-trafik, SJ	-2,9	-2,9	0,1	-1,9%	-3,0	0,1	-4,1%
Kompletteringstrafik	-1,0	-1,2	0,2	-13,9%	-1,1	0,0	-4,3%
Realtid, drift och underhåll	-0,5	-0,8	0,2	-29,5%	-0,6	0,08	-13,4%
<b>SUMMA</b>	<b>-559,6</b>	<b>-602,2</b>	<b>42,6</b>	<b>-7,1%</b>	<b>-584,9</b>	<b>25,3</b>	<b>-4,3%</b>

### Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 360,2 mnkr för tertial 2 2025 och ligger 20,5 mnkr lägre jämfört med budget. Jämfört med föregående år är kostnaden 11,6 mnkr lägre och den främsta orsaken är indexkostnader som minskat till följd av lägre index.

### Avtalade trafik kostnader

I jämförelse med budget har kostnaderna minskat med 5,3 mnkr för de avtalade trafik kostnaderna. En minskning av antalet trafikdagar för trafikåret 2025 var inte budgeterat för vilket utgör en lägre kostnad. I budget för 2025 lades även en kostnad för hyra Gärdedepån på som inte finns med i utfallet. För tertial 2 utgör det 1,3 mnkr lägre kostnader jämfört med budget.

I jämförelse med föregående år motsvarande period har de avtalade trafik kostnaderna minskat med 3,9 mnkr.

Skillnad mot föregående år och budget är bland annat Paxa bussar i både Sundsvall och Sollefteå. I Sundsvall har Paxa bussen utgått och i Sollefteå har det tillkommit en Paxabuss. Stadstrafiken i Sollefteå har dock minskat vilket till stora delar väger upp kostnadsökningen från en ytterligare Paxabuss.

### Index

Trafikavtalen vilka utgör majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumtprisindex), ITPI 29–30 SPIN 2015 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja).

Indexkorgarna har under de närmast föregående åren 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 2025 är indexuppräknings 44 % för både tätortstrafiken i Örnsköldsvik och Sundsvall där Nobina är trafikoperatör och för landsbygdstrafiken och tätort Härnösand där Mittbuss är trafikoperatör. De indexerade kostnaderna är 15,9 mnkr lägre i utfallet jämfört med budget. Snittindex i utfallet för tertial 2 2025 ligger på ungefär 38,3% för tätortstrafiken och 37,5% för landsbygdstrafiken.

För jämförelsen med föregående år är indexkostnaderna 7,9 mnkr lägre i utfallet för tertial 2 2025. Föregående låg snittindex på ungefär 41,0% för tätortstrafik och 40,0% för landsbygdstrafik motsvarande period.

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

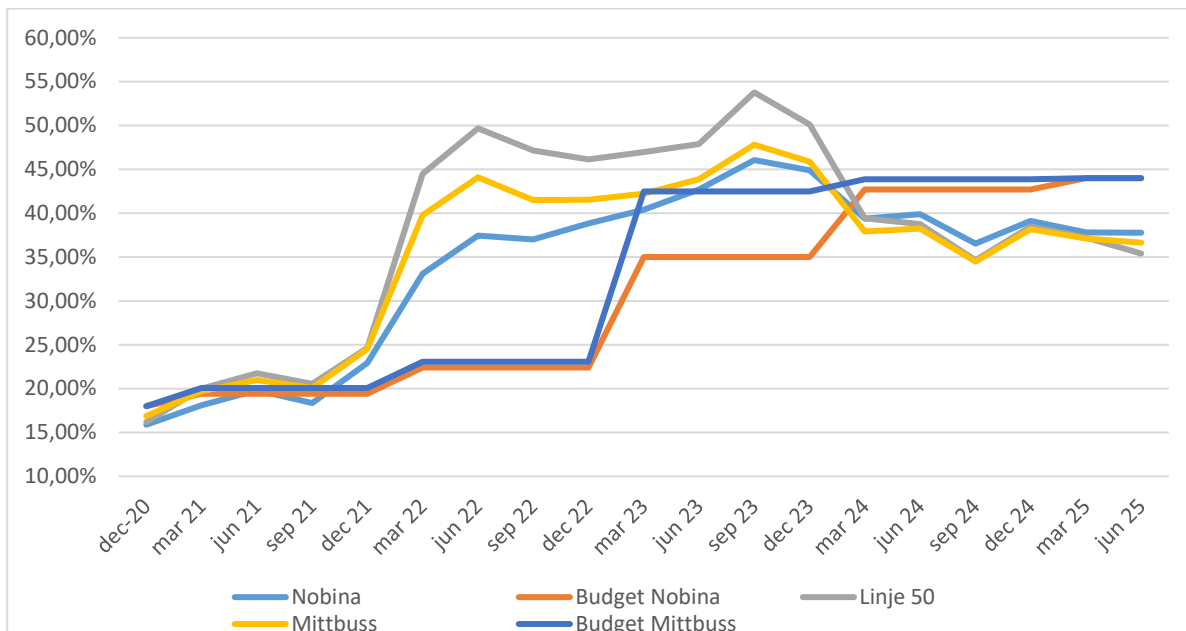


Diagram 1: Indexutveckling dec 2020-jun 2025 utfall SCB

### Miljöincitament

Miljöincitamentet, som baseras på i hur stor andel av drivmedel som körs på förnyelsebara drivmedel, ligger 0,5 mnkr högre än budget men i nivå med föregående år.

### Förstärkningstrafik

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

Tabell över kostnader linjelagd trafik

MNKR	Utfall T2 2025	Budget T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T2 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Avtalade Trafikkostnad	-260,9	-266,2	5,3	-2,0%	-264,8	3,9	-1,5%
Indexerade trafik kostnader	-98,0	-113,9	15,9	-14,0%	-105,9	7,9	-7,4%
Miljöincitament	-1,1	-0,5	-0,5	100,4%	-1,0	-0,1	7,7%
Förstärkningstrafik	-0,3	-0,3	0,0	0,9%	-0,2	-0,1	30,1%
<b>SUMMA</b>	<b>-360,2</b>	<b>-380,9</b>	<b>20,7</b>	<b>-5,4%</b>	<b>-371,9</b>	<b>11,7</b>	<b>-3,1%</b>

### Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 78,4 mnkr per tertial 2 och budgeten motsvarande period uppgår till 87,3 vilket medför en avvikelse om 10,2 procent.

Nya trafikavtal för särskilda persontransporter trädde i kraft i mitten av juni. Den geografiska utformningen av avtalen möjliggör att kapaciteten kan nyttjas över ett större område och anpassas bättre till efterfrågan. Ersättningsmodellen består av en kombination av fast och rörlig ersättning.

Kostnaden för Region Västernorrlands sjukresor uppgår till 42,4 mnkr och avvikelsen visar 15 procent vilket motsvarar 7,8 mnkr i budgetavvikelse. Sedan mitten av juni har sjukreselinjen mellan Ånge och

Sundsvall ett minskat turutbud och bedrivs endast med ett fordon vilket ger en kostnadsbesparing. Under tertial 2 minskade antalet sjukresor med 3 056 resor jämfört med samma period föregående år. En stor minskning gäller längre resor vilket ger lägre kostnader. Minskat antal resor ger sämre möjlighet till samordning vilket bidrar till lägre besparing.

Budgetavvikelsen för Ånge kommun visar 0,9 mnkr lägre kostnader jämfört mot budget. Resandeutvecklingen har per tertial 2 minskat med 17 procent till 6 696 och kostnaden är 1,2 mnkr lägre än föregående år.

För Timrå kommun visar avvikelsen mellan utfall och budget 8 procent vilket motsvarar 0,3 mnkr. Antal resor har för perioden minskat med 873 till 17 232 vilket medför lägre kostnader.

Kostnaden för Härnösands kommun har i jämförelse med föregående år ökat med 0,5 mnkr. Budgetavvikelsen redovisar ökade kostnader med 0,5 mnkr vilket motsvarar 14 procent.

I Sollefteå kommun visar budgetavvikelsen 0,5 mnkr lägre kostnader. Jämfört mot föregående år är kostnaden 0,2 mnkr lägre vilket motsvarar 3 procent.

För Kramfors kommun visar utfallet för perioden på per tertial 2 på 0,4 mnkr lägre kostnader i jämförelse mot föregående år. Resandevolymen har minskat med 1269 till 25 838 resor.

Örnsköldsviks kommun har en budgetavvikelse om 0,1 mnkr vilket motsvarar 1 procent. Utfallet per tertial 2 jämfört med samma period föregående år redovisar 0,1 mnkr lägre kostnader.

Tabell med kostnader särskild persontrafik per medlem

MNKR	Utfall T2 2025	Budget T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T2 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Region Västernorrland	-42,4	-50,1	7,8	-15,5%	-47,6	5,2	-17,0%
Ånge kommun	-3,4	-4,3	0,9	-21,6%	-4,6	1,2	-23,0%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Timrå kommun	-3,7	-3,5	-0,3	8,2%	-4,0	0,2	-2,0%
Härnösands kommun	-4,2	-3,7	-0,5	13,8%	-3,7	-0,5	-6,0%
Kramfors kommun	-9,8	-10,1	0,3	-3,4%	-10,2	0,4	-6,0%
Sollefteå kommun	-4,9	-5,4	0,5	-10,1%	-5,0	0,2	-15,0%
Örnsköldsviks kommun	-10,0	-10,1	0,1	-1,2%	-10,1	0,1	-7,0%
<b>SUMMA</b>	<b>-78,4</b>	<b>-87,3</b>	<b>8,9</b>	<b>-10,2%</b>	<b>-85,1</b>	<b>6,7</b>	<b>-7,9%</b>

## Administration – Förvaltningens nettokostnader

De administrativa kostnaderna för förvaltningen i Kramfors ligger 3,6 mnkr lägre än budget. Det är framför allt lägre kostnader för personal som bidrar till kostnadsminskningen, där avslut av tjänster innan ny tillsättning och vakanta tjänster har varit orsaken. Det har även varit högre intäkter jämfört med budget på både förvaltning och Kundcenter. På Kundcenter är det externa avtal som har utfallit högre än budgeterat. Dessa avtal är uppsagda med olika utgångstid och har fortsatt längre än budgeterat. Andra befintliga avtal har utfallit högre på grund av årsindexering som inte var med i budgetkalkylen. På förvaltningssidan har intäkter för projekt och skolskjutsupphandlingshjälp till kommuner genererat intäkter som inte var budgeterat för.

Tabell över administrativa kostnader

MNKR	Utfall T2 2025	Budget T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T2 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Förvaltning Kramfors	-24,5	-28,1	3,6	-12,7%	-24,2	-0,3	1,4%
Kundcenter Ånge	-10,6	-11,6	1,0	-8,5%	-11,1	0,5	-4,6%
Central bedömning	-0,7	-0,8	0,1	0,0%	-1,3	0,7	-49,0%

<b>SUMMA</b>	<b>-35,9</b>	<b>-40,5</b>	<b>4,7</b>	<b>-11,5%</b>	<b>-36,7</b>	<b>0,8</b>	<b>-2,3%</b>
--------------	--------------	--------------	------------	---------------	--------------	------------	--------------

Tabell över administrativa intäkter

MNKR	Utfall T2 2025	Budget T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T2 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Förvaltning Kramfors	1,2	0,8	0,4	47,9%	0,9	0,4	43,2%
Kundcenter Ånge	1,7	1,1	0,6	49,2%	2,4	-0,6	-27,2%
Central bedömning	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
<b>SUMMA</b>	<b>2,9</b>	<b>2,0</b>	<b>1,0</b>	<b>48,6%</b>	<b>3,2</b>	<b>-0,3</b>	<b>-8,5%</b>

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

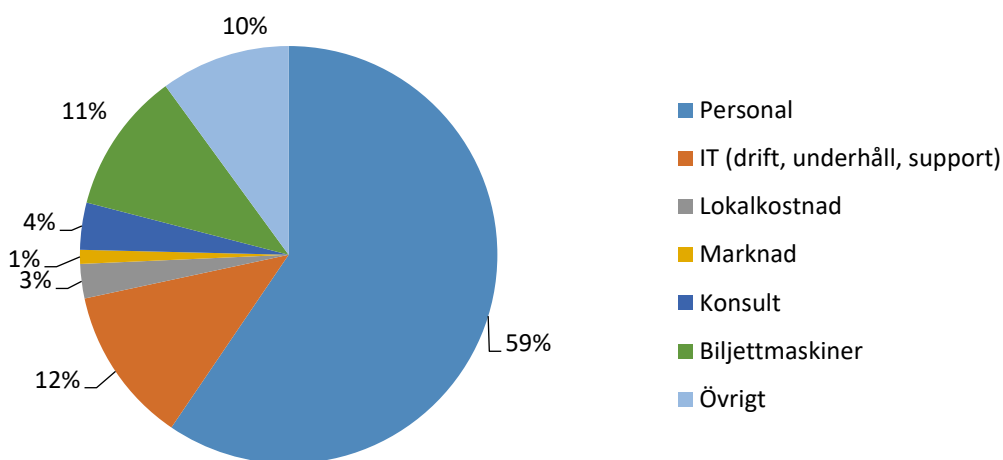


Diagram 2: Procentuell fördelning av administrationskostnader

### Avskrivningar

Under tidigare år 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.

Tabell med avskrivningskostnader

MNKR	Utfall T2 2025	Budget T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T2 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Immateriella tillgångar	-0,6	-0,9	0,3	-35%	-0,6	0,0	0,0%
Optiska läsare	0,0	0,0	0,0	0,0%	-0,1	0,1	-100,0%
Inventarier	-0,2	-0,1	-0,1	119,9%	-0,1	-0,1	56,0%
Biljettmaskin	-0,1	-0,6	0,5	0,0%	-0,1	0,0	-28,6%
Fordon	-0,1	-0,1	0,0	0,0%	0,0	-0,1	-250,0%
Realtid	-0,2	-0,5	0,3	0,0%	-0,2	0,1	-29,3%
<b>SUMMA</b>	<b>-1,1</b>	<b>-2,2</b>	<b>1,0</b>	<b>-47,7%</b>	<b>-1,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-2,7%</b>

## Norrtåg

Driften av Norrtåg är 4,6 mnkr lägre än budget. Den statliga medfinansieringen har minskat med 26,6 mnkr för Norrtågs del under tertial 2 2025. Lägre kostnader har dämpat effekten av det i form av lägre elindexkostnader på grund av sjunkande elpriser jämfört med budget. Även kostnader som operatörsersättning, tekniskt underhåll och banavgifter är lägre för perioden jämfört med budget.

Kostnad fordonshyra ligger lägre för perioden på grund av att vissa tåghyrejusteringar för 2024 inte hade inkommit och inte var helt kända vid årsbokslutet 2024. Dessa krediteringar ligger med för 2025.

Jämfört med föregående år samma period så ligger nettoutfallet för tertial 2 2025 6,1 mnkr lägre. Driften var 3,1 mnkr högre och kostnaden för tåghyrorna var 3,5 mnkr högre på grund av högre ränteläge 2024 och ovannämnda periodisering som utföll T1 2025 i stället för under T3 2024.

Tabell över Norrtåg resultaträkning

MNKR	Utfall T2 2025	Budget T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T2 2024	Förändring 2025-2024	(%)
<b>Norrtåg</b>							
Intäkter	3,2	4,0	-0,8	-20,0%	3,2	0,0	-0,8%
Fordonshyra	22,9	22,9	0,0	0,0%	23,4	-0,5	-2,2%
<b>INTÄKTER</b>	<b>26,0</b>	<b>26,8</b>	<b>-0,8</b>	<b>-3,0%</b>	<b>26,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-2,1%</b>
Kostnad Drift Norrtåg	-50,9	-55,5	4,6	-8,3%	-54,0	3,1	-5,8%
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-3,2	-4,0	0,8	-20,0%	-3,2	0,0	-0,8%
Kostnad fordonshyra	-20,9	-22,9	2,0	-8,6%	-24,4	3,5	-14,3%
<b>KOSTNADER</b>	<b>-75,0</b>	<b>-82,3</b>	<b>7,3</b>	<b>-8,9%</b>	<b>-81,6</b>	<b>6,6</b>	<b>-8,1%</b>
<b>NETTOKOSTNAD</b>	<b>-48,9</b>	<b>-55,5</b>	<b>6,5</b>	<b>-11,8%</b>	<b>-55,0</b>	<b>6,1</b>	<b>-11,0%</b>

## Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Nedan redovisas nettokostnad per medlem. Nettokostnaden inklusive finansiella kostnader och intäkter är den tabell som fortsatt redovisas och som också är lika med det medlemsbidrag som belastar medlemmarna.

Utfallet för verksamhetens nettokostnader uppgår till 446,4 mnkr för tertial 2 2025. I budget låg nettokostnaderna på 489,3 mnkr och utfall föregående år uppgick till 474,8 mnkr.

Tabell över medlemmarnas nettokostnad/medlemsbidrag

MNKR	Utfall T2 2025	Budget T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T2 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Region Västernorrland	-176,5	-196,8	20,3	-10,3%	-186,0	9,5	-5,1%
Ånge kommun	-9,4	-10,9	1,5	-13,9%	-10,9	1,5	-14,1%
Sundsvalls kommun	-108,1	-117,8	9,7	-8,2%	-114,7	6,6	-5,7%
Timrå kommun	-16,4	-17,3	0,9	-5,3%	-18,1	1,7	-9,5%
Härnösands kommun	-30,2	-32,1	1,9	-5,9%	-31,4	1,2	-3,7%
Kramfors kommun	-22,7	-24,4	1,6	-6,6%	-24,1	1,4	-5,6%
Sollefteå kommun	-17,3	-19,1	1,8	-9,2%	-20,1	2,8	-13,8%
Örnsköldsviks kommun	-65,6	-70,9	5,2	-7,4%	-69,5	3,9	-5,5%
<b>SUMMA</b>	<b>-446,4</b>	<b>-489,3</b>	<b>42,9</b>	<b>-8,8%</b>	<b>-474,8</b>	<b>28,4</b>	<b>-6,0%</b>

## Prognos helår 2025

Prognosen för helåret justeras med intäkterna från de kommunala biljettsubventionerna eftersom de utgår som enskild fakturering månatligt och i stället har beräknats ingå i medlemsbidraget enligt den nya kostnadsfördelningsmodellen som har tagits fram i samband med den nya förbundsordningen. Resultatet redovisas och fördelas till medlemmarna efter nettokostnaden.

Helårsprognos visar att verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 688,3 mnkr jämfört med budgeterade 734,9 mnkr. Avvikelsen uppgår till 46,6 mnkr. De finansiella intäkterna uppgår till 2,2 mnkr i prognosen jämfört med budget på 1,0 mnkr.

Tabell över verksamhetens resultat mnkr

RESULTATRÄKNING (MNKR)	Årsbudget 2025	Årsprognos 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Verksamhetens intäkter	171,6	169,5	-2,1	-1,2%	171,3
Verksamhetens kostnader	-903,5	-854,7	48,7	-5,4%	-875,9
Avskrivningar	-3,1	-3,1	0,0	0,0%	-1,8
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-734,9</b>	<b>-688,3</b>	<b>46,6</b>	<b>-6,3%</b>	<b>-706,4</b>
Kommunala biljettsubventioner	0,0	0,0	0,0	0,0%	86,5
Medlemsbidrag	733,9	686,7	-47,2	-6,4%	619,8
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>60,8%</b>	<b>-0,1</b>
Finansiella intäkter	1,0	2,2	1,2	119,1%	2,6
Finansiella kostnader	0,0	-0,6	-0,6	100%	0,0
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>2,5</b>
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0%	-2,5
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0</b>

## Verksamhetens prognos intäkter

Verksamhetens intäkter är prognostiserade med 169,5 mnkr vilket är en minskning med 2,1 mnkr mot budgetens 170,5 mnkr. Intäkternas prognostisering baseras på det utfall som varit under T2 2025. Intäkter Tågtrafik är i prognos 1,1 mnkr lägre än budget. Det är en post som redovisas med samma värde på kostnadssidan. Det är Norrtågs biljettintäkter som går via våra system men som faktureras av Norrtåg. Denna post ger alltså netto ingen resultateffekt vare sig negativt eller positivt.

Tabell över verksamhetens intäkter

INTÄKTER, MNKR	Årsbudget 2025	Årsprognos T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Biljettintäkter busstrafik	102,1	93,9	-8,2	-8,8%	99,0
Intäkter skolkort	17,3	23,3	6,0	25,8%	17,4
Intäkter tågtrafik	5,9	4,8	-1,2	-24,9%	5,3
Bidrag, Samverkande system	3,5	3,5	0,0	0,0%	3,5
Tåghyra	34,3	34,2	-0,1	-0,3%	34,9
Resplusintäkter	4,1	4,1	-0,1	-1,3%	5,0
Kundservice och anropsstyrdtrafik	0,7	1,0	0,3	31,7%	2,4
Reklam på buss	0,7	0,8	0,1	7,5%	0,6
Bussgodsintäkter	0,2	0,3	0,1	26,5%	0,2
Färdtjänsthandläggning	1,0	1,1	0,1	5,8%	1,1
Färdtjänstsamordning	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Persontransporter	0,6	0,3	-0,3	-103,6%	0,2
Avgift för kortämne	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,8
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,5	0,3	-0,2	-65,0%	0,1

Övriga intäkter	0,5	2,0	1,5	73,5%	0,7
<b>SUMMA</b>	<b>171,6</b>	<b>169,5</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,2%</b>	<b>171,3</b>

## Verksamhetens prognos kostnader

Verksamhetens kostnader har i prognosen beräknats till 854,7 mnkr jämfört med budget på 903,5 mnkr. En kostnadsminskning med 48,7 mnkr. Den största minskningen står den linjelagda trafiken, den särskilda persontrafiken och administrativa kostnader för.

Tabell över verksamhetens kostnader

KOSTNADER, MNKR	Årsbudget 2025	Årsprognos T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Linjelagd busstrafik	-571,5	-537,7	33,8	-5,9%	-550,4
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-131,0	-124,2	6,8	-5,2%	-126,0
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-89,2	-89,3	-0,2	0,2%	-90,3
Fordonshyra	-34,3	-32,2	2,2	-6,3%	-36,9
Administrativa kostnader	-61,0	-55,5	5,5	-9,0%	-57,5
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-6,4	-5,0	1,4	-21,3%	-5,0
Stationsavgifter	-3,2	-3,4	-0,2	4,9%	-3,3
Biljettsamverkan Xtrafik, SJ	-4,4	-4,4	0,0	0,0%	-4,0
Kompletteringstrafik	-1,4	-1,9	-0,5	35,4%	-1,8
Realtid, drift och underhåll	-1,1	-1,1	0,0	0,0%	-0,8
<b>SUMMA</b>	<b>-903,5</b>	<b>-854,7</b>	<b>48,7</b>	<b>-5,4%</b>	<b>-875,9</b>

### Linjelagd busstrafik

De totala trafik kostnaderna för linjelagd busstrafik prognostiseras till 537,7 mnkr. Budget för året uppgår till 571,5 mnkr vilket medför en avvikelse om 33,8 mnkr i lägre kostnader.

Indexkostnader i prognosen är beräknade till 25,4 mnkr i lägre kostnader jämfört med budget. 4,0 mnkr härrör sig till minskningen av avtalskostnaderna beroende på färre trafikdagar samt övriga förändringar. Resterande dryga 20,0 mnkr är hänförligt till den differensen som beror på lägre index i utfall och prognos än det som budgeterades.

Index som har använts i prognosen som snitt för 2025 är för landsbygdstrafiken 37,43% och för tätortstrafiken 38,22%. I jämförelse med budget som på både tätort och landsbygd ligger på 44%. Prognosen är gjord med hänsyn till att senast kända index ligger under 38% på bägge indexkorgarna. HVO har gått upp under hösten. Övriga beståndsdelar i indexkorgen är till exempel KPI som är ett index på inflationstakten, AKI som är arbetskraftsindex, ITPI prisindex för inhemsk tillgång och Stibor som är en referensränta. Alla dessa index bedöms ligga ungefär på motsvarande nivåer som senast kända.

Förstärkningstrafikens prognos är baserat på utfall. Avtalade trafik kostnader har en samlad differens på 8,8 mnkr i lägre kostnader mot budget. Här utgörs differensen mot budget av färre antal trafikdagar för trafikåret 2025 som inte kunde beräknas vid budgetläggningen. Trafikområde O3 har minskat utbudet vilket medfört en sänkning av kostnader men det vägs upp av anskaffning av en till Paxabuss för drygt 1,8 mnkr i samma område. För trafikområde O14/15 utgår Paxabussar som var med i budget men i stället tillkommer Birstalinjen för ungefär motsvarande kostnad, drygt 4,0 mnkr. 2,0 mnkr lägre kostnader beror på den hyra för Gärdedepån som lades till i budgeten för 2025 men där det inte finns något utfall.

Tabell över kostnader linjelagd trafik

MNKR	Årsbudget 2025	Årsprognos T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Avtalade Trafikkostnad	-399,2	-390,3	8,8	-2,2%	-398,2
Indexerade trafikkostnader	-170,9	-145,5	25,4	-14,8%	-150,8
Miljöincitament	-1,0	-1,1	0,0	1,6%	-1,1
Förstärkningstrafik	-0,4	-0,4	0,0	0,0%	-0,3
<b>SUMMA</b>	<b>-571,5</b>	<b>-537,3</b>	<b>34,2</b>	<b>-6,0%</b>	<b>-550,4</b>

### Särskild persontrafik

Den särskilda persontrafiken är prognostiserad med 6,8 mnkr lägre än budget. Prognosen följer det utfall som varit under året med hänsyn tagen till eventuella fluktuationer på resandemönstret sett över året och med de indexförändringar som varit.

Tabell med kostnader särskild persontrafik per medlem

MNKR	Årsbudget 2025	Årsprognos T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Region Västernorrland	-75,2	-66,8	8,4	-11,2%	-69,54
Ånge kommun	-6,5	-5,1	1,4	-21,9%	-6,74
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0%	0
Timrå kommun	-5,2	-6,2	-1,0	18,8%	-6
Härnösands kommun	-5,6	-7,5	-1,9	33,1%	-5,6
Kramfors kommun	-15,2	-15,1	0,1	-0,4%	-15,6
Sollefteå kommun	-8,1	-8,0	0,1	-1,8%	-7,5
Örnsköldsviks kommun	-15,2	-15,6	-0,4	2,5%	-15
<b>SUMMA</b>	<b>-131,0</b>	<b>-124,2</b>	<b>6,8</b>	<b>-5,2%</b>	<b>-126,0</b>

### Administration – Förvaltningens nettokostnader

De administrativa kostnaderna för förvaltningen i Kramfors och Kundcenter i Ånge är prognostiserade till 5,5 mnkr lägre än budget. Det är framför allt lägre kostnader för personal som bidrar till kostnadsminskningen. där avslut av tjänster innan ny tillsättning, vakanta tjänster, föräldraledighet och delvis sjukfrånvaro har varit orsaken. Även högre intäkter på både Kundcenter och Förvaltningen bidrar till differensen. Intäkterna har justerats i prognosen efter utfallet.

Tabell över administrativa kostnader

MNKR	Årsbudget 2025	Prognos T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Förvaltning Kramfors	-42,3	-38,0	4,3	-10,2%	-38,6
Kundcenter Ånge	-17,1	-15,9	1,1	-7,2%	-16,7
Central bedömning	-1,6	-1,6	0,0	0,0%	-2,2
<b>SUMMA</b>	<b>-61,0</b>	<b>-55,5</b>	<b>5,5</b>	<b>-9,0%</b>	<b>-57,5</b>

Tabell över administrativa intäkter

MNKR	Årsbudget 2025	Prognos T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Förvaltning Kramfors	1,2	1,4	0,2	13,4%	1,3
Kundcenter Ånge	1,7	2,3	0,6	25,3%	3,5



Central bedömning	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
<b>SUMMA</b>	<b>3,0</b>	<b>3,7</b>	<b>0,7</b>	<b>25,3%</b>	<b>4,8</b>

## Norrtåg

I Norrtågs prognos där delarna är beskrivna under rubriken ”Koncernbolagens förväntade utveckling” förväntas minskade intäkter och lägre kostnader sammantaget medföra en ökad regional finansiering om 8,2 mnkr mot budget. För Västernorrlands del innebär det en höjning med 1,3 mnkr i prognosen jämfört med budgeten. Kostnaden för fordonshyra bedöms dock till 2,2 mnkr lägre kostnader jämfört med budget. Det är dels lägre räntekostnader som medför lägre tåghyror och den periodisering som ligger på T1 2025 och som härrörde sig till T3 2024.

Tabell över Norrtåg resultaträkning

MNKR	Årsbudget 2025	Prognos T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
<b>Norrtåg</b>					
Intäkter	5,9	4,8	-1,2	-20,0%	5,3
Fordonshyra	34,3	34,2	-0,1	-0,3%	34,9
<b>INTÄKTER</b>	<b>40,3</b>	<b>39,0</b>	<b>-1,3</b>	<b>-3,2%</b>	<b>40,2</b>
Kostnad Drift Norrtåg	-83,2	-84,6	-1,3	1,6%	-85,0
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-5,9	-4,8	1,2	-20,0%	-5,3
Kostnad fordonshyra	-34,3	-32,2	2,2	-6,3%	-36,9
<b>KOSTNADER</b>	<b>-123,5</b>	<b>-121,5</b>	<b>2,0</b>	<b>-1,6%</b>	<b>-127,3</b>
<b>NETTOKOSTNAD</b>	<b>-83,2</b>	<b>-82,5</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,8%</b>	<b>-87,1</b>

## Verksamhetens prognos över nettokostnad fördelad per medlem

Sammantaget är medlemsbidraget beräknat till 686,7 mnkr i prognosen. Det är en minskning med 47,2 mnkr jämfört med budget. Fördelning mellan medlemmarna redovisas i tabellen nedan.

Tabell över medlemmarnas nettokostnad/medlemsbidrag

MNKR	Årsbudget 2025	Prognos T2 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Region Västernorrland	-294,4	-272,8	21,5	-7,3%	-282,3
Ånge kommun	-16,3	-14,2	2,0	-12,5%	-16,0
Sundsvalls kommun	-177,4	-164,5	12,9	-7,3%	-167,6
Timrå kommun	-25,7	-25,5	0,1	-0,5%	-26,0
Härnösands kommun	-48,6	-47,1	1,5	-3,2%	-46,8
Kramfors kommun	-36,6	-35,1	1,6	-4,2%	-35,9
Sollefteå kommun	-28,6	-27,1	1,5	-5,3%	-28,4
Örnsköldsviks kommun	-106,3	-100,4	5,9	-5,6%	-103,3
<b>SUMMA</b>	<b>-733,9</b>	<b>-686,7</b>	<b>47,2</b>	<b>-6,4%</b>	<b>-706,4</b>

# EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING

## Resultaträkning

Tabell över resultaträkning

MNKR	Not	Kommunalförbundet			
		T2 2025	T2 2024	Prognos T2 2025	Budget 2025
Verksamhetens intäkter	2	113,5	111,4	169,5	171,6
Verksamhetens kostnader	3	-559,6	-584,9	-854,7	-903,5
Avskrivningar	4	-1,1	-1,2	-3,1	-3,1
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<b>-447,2</b>	<b>-474,7</b>	<b>-688,3</b>	<b>-734,9</b>
Kommunala biljettsubventioner	5	0,0	56,6	0,0	0,0
Medlemsbidrag	6	446,4	418,8	686,7	733,9
<b>Verksamhetens resultat</b>		<b>-0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>-1,6</b>	<b>-1,0</b>
Finansiella intäkter	7	1,5	1,8	2,2	1,0
Finansiella kostnader	7	-0,6	0,0	-0,6	0,0
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>0,0</b>	<b>2,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Jämförelsestörande poster	8	0,0	-2,5	0,0	0,0
Skatt/latent skatt		0,0	0,0	0,0	0,0
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

# Balansräkning

Tabell över balansräkning

Tabell över balansräkning			
MNKR	Not	Kommunalförbundet	
		20250831	20241231
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	9	7,5	7,3
Maskiner och inventarier	9	2,9	2,1
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterbolag och intressebolag	10	20,0	20,6
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0
Långfristiga fordringar		0,0	0,0
Summa anläggningstillgångar		30,4	30,1
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga placeringar		0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	11	34,4	141,9
Kassa och bank	14	109,4	74,8
Summa omsättningstillgångar		143,8	216,7
SUMMA TILLGÅNGAR		174,3	246,8
EGET KAPITAL, AVSTÄTTNINGAR OCH SKULDER			
Eget kapital			
Eget kapital		0,0	0,0
Reservfond		0,0	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,34
Årets resultat		0,0	0,0
Summa eget kapital		1,3	1,34
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0
Summa avsättningar		0,0	0,0
Skulder			
Långfristiga skulder		0,0	0,0
Kortfristiga skulder	12	172,9	245,4
Summa skulder		172,9	245,4
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		174,3	246,8

# Kassaflödesanalys

Tabell med kassaflödesanalys

Förberett med kassaflödesanalys

MNKR	Not	Kommunalförbundet	
		20250831	20241231
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Årets resultat		0,0	0,0
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	13	1,1	1,8
Betald inkomstskatt		0,0	0,0
<b>Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>1,1</b>	<b>1,8</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning (-) minskning (+) av kortfristiga fordringar		107,5	-51,3
Ökning (+) minskning (-) av kortfristiga skulder		-72,5	5,4
<b>Kassaflöden från den löpande verksamheten</b>		<b>35,0</b>	<b>-45,9</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Lämnat kapitaltillskott		0,0	0,0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2,1	-6,2
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	0,0
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0
Avyttring immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0
Förvärv av finansiella tillgångar		0,0	-3,5
Avyttring av finansiella tillgångar		0,6	0,0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-1,5</b>	<b>-9,7</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån		0,0	0,0
Amortering		0,0	0,0
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>34,6</b>	<b>-53,8</b>
Likvida medel vid periodens början	14	74,8	128,6
Likvida medel vid periodens slut	14	109,4	74,8

## 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 redovisas som huvudregel till anskaffningsvärde. Om det verkliga värdet på balansdagen bedöms vara lägre och värdenedgången bedöms som bestående, kan en nedskrivning göras till det lägre värdet.

#### 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 hänförliga till att en ökad service potentiellt kan uppnås. Immateriella anläggningstillgångar avskrivs på fem år. Omprövning av nyttjandeperiod ska ske i slutet av varje räkenskapsår och eventuellt en annan avskrivningsperiod fastställas.

### Gränsdragning mellan kostnad och investering

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

### Skulder

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

### Avsättningar

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

### Leasing

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

Tabell med noter till resultaträkningen

Not 2 Verksamhetens intäkter	Kommunalförbundet	
	20250831	20240831
Biljettintäkter	62,6	65,8
Skolkortsintäkter	15,5	9,7
Resplusintäkter	2,7	3,1
Fraktintäkter	0,2	0,1
Bidrag Trafikverket samverkande system	2,3	2,3
Tåghyror	22,9	23,4
Ersättning resande med RKTМ färdbevis	3,2	3,2
Övriga intäkter	4,1	3,8
<b>Summa verksamhetens intäkter</b>	<b>113,5</b>	<b>111,4</b>

Not 3 Verksamhetens kostnader	Kommunalförbundet	
	20250831	20240831

Trafikkostnader	498,9	514,3
Tåghyra	20,9	24,4
Personalkostnader inkl direktionen	21,3	23,6
IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	4,4	5,8
Lokalkostnader	1,0	0,9
Konsultkostnader	1,3	1,1
Övriga kostnader	11,7	14,8
<b>Summa verksamhetens kostnader</b>	<b>559,6</b>	<b>584,9</b>

Not 4 Av- och nedskrivningar	Kommunalförbundet	
	20250831	20240831
Avskrivning immateriella tillgångar	0,8	0,6
Avskrivning maskiner och inventarier	0,,3	0,6
Nedskrivning	0,0	0,0
<b>Summa av- och nedskrivningar</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>

Not 5 Kommunal biljettsubvention	Kommunalförbundet	
	20250831	20240831
Sundsvalls kommun	0,0	22,4
Örnsköldsviks kommun	0,0	18,6
Härnösands kommun	0,0	15,7
<b>Summa av- och nedskrivningar</b>	<b>0,0</b>	<b>56,7</b>

Not 6 Nettokostnad/Medlemsbidrag	Kommunalförbundet	
	20250831	20240831
Region Västernorrland	176,5	186,2
Sundsvalls kommun	108,1	92,1
Örnsköldsviks kommun	65,6	51,1
Härnösands kommun	30,2	16
Kramfors kommun	22,7	24,2
Sollefteå kommun	17,3	20,2
Timrå kommun	16,4	18,1
Ånge kommun	9,4	11
<b>Summa medlemsbidrag</b>	<b>446,4</b>	<b>418,8</b>

Not 7 Finansiella intäkter och kostnader	Kommunalförbundet	
	20250831	20240831
Avyttring finansiella tillgångar	-0,6	0,0
Erhållna räntor	1,5	1,8
<b>Summa finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>0,8</b>	<b>1,8</b>

Not 8 Jämförelsestörande poster	Kommunalförbundet	
	20250831	20240831
Tillskott Bussgods i Västernorrland AB	0,0	2,5
<b>Summa jämförelsestörande poster</b>	<b>0,0</b>	<b>2,5</b>

## Noter till balansräkningen

Tabell med noter till balansräkningen

Not 9 Materiella och immateriella tillgångar	Kommunalförbundet	
	20250831	20241231
Ingående anskaffningsvärden	43,3	38,9
Årets anskaffningar	0,1	5,3
Pågående materiella och immateriella	2,0	1,0
Försäljningar och utrangeringar	0,0	-1,8
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	<b>45,4</b>	<b>43,3</b>
Ingående avskrivningar	-33,9	-33,9
Försäljningar och utrangeringar	0,0	1,8
Avskrivningar	-1,1	-1,8
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	<b>-35,0</b>	<b>-33,9</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>10,4</b>	<b>9,4</b>

Not 10 Finansiella anläggningstillgångar	Kommunalförbundet	
	20250831	20241231
	Antal	Kvotvärde
Transitio AB	1000	100
Norrtåg AB	500	1000
Västernorrlands Läns Trafik AB	15 000	1000
Bussgods i Västernorrland AB	3000	629
Bussgods i Norr AB	15	23 415
Bussgods ek förening	3	1500
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>20,0</b>	<b>20,6</b>

Not 11 Kortfristiga fordringar	Kommunalförbundet	
	20250831	20241231
Kundfordringar	-4,0	98,9
Förutbetalda kostnader och uppl. intäkter	15,0	28,1
Övriga kortfristiga fordringar	23,5	14,9
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>34,4</b>	<b>141,9</b>

Not 12 Kortfristiga skulder	Kommunalförbundet	
	20250831	20241231
Leverantörsskulder	34,0	35,2
Uppl. kostnader och förutbetalda intäkter	8,9	17,5
Övriga kortfristiga skulder	130,0	192,7
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>172,9</b>	<b>245,4</b>



## Noter till kassaflödesanalysen

Tabell med noter till kassaflödet

Not 13 Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	Kommunalförbundet	
	20250831	20241231
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	0,0	0,0
Avskrivningar	1,1	1,8
Förändring avsättningar	0,0	0,0
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>1,1</b>	<b>1,8</b>

Not 14 Likvida medel	Kommunalförbundet	
	20250831	20241231
Kortfristig placering	0,0	0,0
Kassa och bank	109,4	74,8
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>109,4</b>	<b>74,8</b>

# Ekonomisk ordlista

## Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

## Avskrivning

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

## Balansräkning

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

## Budget

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

## Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

## Finansiella kostnader & intäkter

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

## Intäkt

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

## Jämförelsestörande poster

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

## Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

## Kostnader

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

## Långfristiga fordringar och skulder

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

## Omsättningstillgång

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

## Resultaträkning

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