

## PROTOKOLL



Datum  
2025-06-24

Diariens  
25/00253-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

## Protokoll för Förbundsdirektionens sammanträde 2025-06-24

**Tid:** 08.30 – 13.51  
**Datum:** 2025-06-24  
**Plats:** Teamsmöte

**Närvarande ledamöter:**  
Se Tjänstgöringslistan

**Närvarande tjänstemän:**  
Thomas Olsson  
Camilla Norberg  
Stefan Väljjeesiö  
Eva Westin § 85  
Kristina Van Loveren § 91, 92  
Magnus Gode § 91, 92  
Christin Borg § 88

**Övriga närvarande:**  
Åke Söderberg  
Björn Hellquist  
Ingemar Nilsson § 86, 87, 91

**Justerare:**  
Andreas Jansson (C)

**Tid för justering:** 2025-06-26  
**Justering av protokollet sker med BankID**

**Underskrifter**  
Se sista sidan

### ANSLAG/BEVIS

Justering av förbundsdirektionens protokoll har tillkännagivits genom anslag på Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns anslagstavla på [www.dintur.se](http://www.dintur.se).

<b>Sammanträdesdatum</b>	<b>Anslaget uppsatt den</b>	<b>Anslaget nedtas den</b>
2025-06-24	2025-06-26	2025-07-19

**Förvaringsplats för protokollet**  
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning

Camilla Norberg, Stabsadministratör

# **PROTOKOLL**

Medlem Namn	När- varo	Tjg. Ers	Reservation §						Omröstning		Anteckning Justerare Tjänstgör T.o.m. Tjänstgör Fr.o.m.
									Ja	Nej	
Region Västernorrland Ordinarie											
Glenn Nordlund (S)	X										Ordförande
Henrik Sendelbach (KD)	X										Vice Ordförande
Region Västernorrland Ersättare											
Kristina Eriksson (C)	X										
Per Gybo (SJVP)	X										
Örnsköldsvik Ordinarie											
Andreas Jansson (C)	X										Justerare
Örnsköldsvik Ersättare											
Carolina Sondell (S)											
Kramfors Ordinarie											
Malin Svanholm (S)											
Kramfors Ersättare											
Jon Björkman (V)	X	X									
Härnösand Ordinarie											
Knapp Britta Thyr (MP)	X										Deltog på föredragning från revisorerna och Bussgods i Norr AB
Härnösand Ersättare											
Per-Eric Norberg (C)											
Sundsvall Ordinarie											
Hans Forsberg (C)											
Sundsvall Ersättare											
Sven Bredberg (M)	X	X									
Timrå Ordinarie											
Stefan Dalin (S)											
Timrå Ersättare											
Tony Andersson (M)											
Ånge Ordinarie											
Eva Mörk Månsson (S)	X										
Ånge Ersättare											
Daniel Bergström (SD)											
Sollefteå Ordinarie											
Johan Andersson (C)	X										
Sollefteå Ersättare											
John Åberg (S)	X										

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

Webb/e-post:  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## PROTOKOLL

### Protokoll för Förbundsdirektionens sammanträde 2025-06-24

#### Innehåll

§ 74. Sammanträdet öppnande.....	4
§ 75. Upprop .....	4
§ 76. Val av justerare för sammanträdet .....	4
§ 77. Godkännande av dagordning.....	4
§ 78. Föregående protokoll.....	4
§ 79. Ordförande rapporterar.....	5
§ 80. Förbundsdirektören rapporterar .....	5
§ 81. Hel- och delägda bolag.....	6
§ 82. Beslutsuppföljning .....	6
§ 83. Delegationsbeslut.....	6
§ 84. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar .....	7
§ 85. Information förvaltningen.....	8
§ 86. Information från revisorerna.....	9
§ 87. Information från Bussgods i Norr AB.....	11
§ 88. Reklam på buss .....	12
§ 89. Återrapport resultat från utvärdering av framtagande av nytt .....	14
trafikförsörjningsprogram .....	14
§ 90. Handlingsplan revisionsrapport .....	15
§ 91. Tertialrapport april 2025 .....	16
§ 92. Mål- och resursplan samt budget 2026 med plan för 2027-2028 .....	17
§ 93. Biljettpris i projekt Kollektivtrafik för alla (även) i landsbygd.....	19
§ 94. Tilläggsutredning för övre Ådalsbanan .....	21
§ 95. Extern remiss – Förslag om nedläggning av spår, växlar och plattform .....	23
på driftplats Erikslund .....	23
§ 96. Uppsiktsplikt Bussgods i Norr AB.....	26
§ 97. Uppsiktsplikt Norrtåg AB .....	27
§ 98. Uppsiktsplikt Bussgods i Västernorrland AB.....	28
§ 99. Uppsiktsplikt AB Transitio .....	29
§ 100. Övriga frågor.....	30
§ 101. Sammanträdet avslutas .....	30

## PROTOKOLL

### Bilagor

#### § 74. Sammanträdets öppnande

#### § 75. Upprop

##### Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna uppropet av ledamöter.

#### § 76. Val av justerare för sammanträdet

##### Förbundsdirektionen beslutar

att välja Andreas Jansson (C) till justerare för sammanträdet.

#### § 77. Godkännande av dagordning

##### Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna dagordningen med följande justering.

– att lyfta ut ärendena *Biljettsamverkan tågtrafik* samt *Samverkansavtal X-trafik* för vidare beredning.

#### § 78. Föregående protokoll

##### Förbundsdirektionen beslutar

att lägga föregående protokoll från 13 och 21 maj 2025 till handlingarna.

##### Bakgrund

Protokollen har varit utsänd för påseende.

##### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

## PROTOKOLL

### § 79. Ordförande rapporterar

#### Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från ordförande till handlingarna.

#### Bakgrund

##### *Borgen för Tågupphandling*

Ordförande informerar om att hittills har det varit Region Västernorrland som ställt borgen för de tåg som AB Transitio upphandlat. Myndigheten har nu förtydligat vår roll som ägare, vilket har lett till att Transitio ändrat sin tidigare ståndpunkt. Tidigare menade Transitio att vi som myndighet inte kunde borgen, eftersom de inte kunde ta lån via Kommuninvest då. Därför var det regionen som tog på sig borgensansvaret.

Om regionen fortsatt skulle stå för borgen, hade de ställt krav på ansvarsförbindelser med övriga medlemmar. Nu har Transitio dock kommit fram till att myndigheten kan stå som borgensman. Det finns därför ett förslag att vi formellt fattar beslut om att ta på oss detta borgensåtagande. För att detta ska bli möjligt krävs att samtliga medlemmar godkänner att myndigheten åtar sig ett borgensåtagande.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

### § 80. Förbundsdirektören rapporterar

#### Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från förbundsdirektören till handlingarna.

#### Bakgrund

Direktionen har tillsammans med tjänstepersoner deltagit i flera möten med Norrtåg om framtida anskaffning av regionaltåg. De föreslagna att-satserna har delvis förankrats med Transitio, och förbundsdirektören redovisar det framtagna missivet.

Samtliga ägare måste ha fattat beslut senast i november i år. För att hinna med detta krävs att både direktionen och respektive medlems fullmäktige behandlar ärendet i god tid. Därför behöver beslut fattas innan sommarsemestrarna.

Den framtagna kostnadskalkylen bygger på antagandet om kraftigt ökade resandevolymer. Utöver ökad trafik och biljettintäkter förväntas även den statliga medfinansieringen öka. Enligt beräkningarna förväntas kostnaderna öka från och med år 2031, med en nettokostnadsökning på 135,8 miljoner kronor jämfört med 2026.

Underlaget skickas ut efter mötet. Frågor kan ställas till förbundsdirektören. Ett extra sammanträde för beslut i ärendet blir den 2 juli.

#### Föredragande:

Thomas Olsson, förbundsdirektör.

## PROTOKOLL

### § 81. Hel- och delägda bolag

#### Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen om hel- och delägda bolag till handlingarna,

att direktionens medlemmar haft möjlighet att ställa frågor kring inkomna dokument.

#### Bakgrund

##### *Bussgods i Norr AB*

Styrelseprotokoll 2025-02-04

##### *Norrtåg AB*

Styrelseprotokoll 2025-04-02

Protokoll årsstämma 2025-05-22

##### *AB Transitio*

Styrelseprotokoll nr 195 2025-04-24

##### *Västernorrlands läns Trafik AB*

Protokoll årsstämma 2025-05-28

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

### § 82. Beslutsuppföljning

Beslutsuppföljning

#### Förbundsdirektionen beslutar

att lägga beslutsuppföljningen till handlingarna.

#### Bakgrund

Beslutsuppföljningen har varit utsänt för påseende.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

### § 83. Delegationsbeslut

Delegationsbeslut

#### Förbundsdirektionen beslutar

att lägga delegationsbesluten till handlingarna.

#### Bakgrund

Delegationsbesluten har varit utsänt för påseende.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

## PROTOKOLL

### § 84. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar

Inkomna protokoll,  
skrivelser och  
delgivningar

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** lägga inkomna protokoll, skrivelser och delgivningar till handlingarna.

#### Bakgrund

Inkomna protokoll, skrivelser och delgivningar har varit utsänt för påseende.

Diskussioner fördes kring den skrivelse som inkommit från Region Västernorrland gällande Regional kollektivtrafikberedning. I skrivelsen står att beredningen också är en förberedelse för en skatteväxling av ansvaret för den regionala kollektivtrafiken från kommunerna till Region Västernorrland, vilket är regionens och samtliga kommuners inriktning i och med kommunalförbundets antagande av en ny förbundsordning som trädde i kraft 2025.

Detta synsätt delas dock inte av delar av förbundsdirektionens ledamöter, som menar att det inte speglar medlemskommunernas uppfattning. Vägen fram till en eventuell skatteväxling bedöms som lång och regionen måste infria sina löften, bland annat kring tågtrafiken. Ett förtroendearbete krävs innan några sådana förändringar kan bli aktuella.

Ordförande kommer att återkoppla ovanstående synpunkter till regionala nämndens ordförande.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

## PROTOKOLL

### § 85. Information förvaltningen

#### Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från förvaltningen till handlingarna.

#### Bakgrund

##### Information systematiskt arbetsmiljöarbete

###### Löneöversyn 2025

Löneöversynsprocessen för 2025 är nu färdigställd. Det totala utfallet för hela myndigheten landade på 3,1 %.

###### Kompetensutveckling

Under våren har utbildningsinsatser genomförts i kundbemötande för medarbetare vid Kundcenter, en satsning som kommer att fortsätta under hösten. Det är en aktivitet som utgör en del av handlingsplanen för arbetsmiljöarbetet.

Inom Trafikenheten har personalen utbildats i FRIDA-systemet – ett verktyg som används för rapportering och uppföljning inom miljö, avtal och kvalitet. Denna insats har haft ett kompetenshöjande syfte.

###### Bemanning

Flera förändringar har skett inom personalstyrkan under året. En ny trafikchef tillträdde den 1 februari, och den 22 april påbörjade den nya chefen för verksamhetsstöd sin tjänst. Under våren har två pensionsavgångar ägt rum. En beredskapssamordnare är nu rekryterad och kommer att tillträda den 29 september. Samtidigt pågår en rekrytering av en IT-specialist – tjänsten är annonserad men ännu inte tillsatt. Även en trafikstrateg söks för närvarande, med annons ute nu.

###### Trivsel och arbetsmiljö

Arbetsgrupper för ökad trivsel och förbättrad arbetsmiljö har initierats vid båda arbetsplatserna. I samband med detta görs en översyn av inköp av kontorsmöbler samt en genomgång av kontorsrummen i Kramfors. Sommaravslutningar har hållits både för kundcenter och kontoret i Kramfors.

###### Samverkan

Den lokala fackliga klubben Vision Din Tur har avvecklats. I Kramfors finns nu ett arbetsplatsombud från Vision, och lokala skyddsombud är utsedda både i Kramfors och på kundcenter.

#### Föredragande:

Eva Westin, HR-ansvarig.

#### Information trafikplan

Trafikplanen är en bilaga till regionalt trafikförsörjningsprogram. Gällande trafikplan antogs i oktober 2024, och arbetades fram parallellt med trafikförsörjningsprogrammets huvuddokument utifrån inspel och i dialog med berörda.

Trafikplanen ska revideras årligen. I den kommande revideringen kommer de fyra grundprinciperna för trafikplanering att ligga fast. Principerna "jämlikt" och "behovsstyrt" styr hur trafikutbudet fördelas mellan länets olika linjer, medan "effektivt" och "utbyggbart" möjliggör smartare trafiklösningar och anpassningar utifrån lokala behov.

De förändringar som görs i revideringen är:



## PROTOKOLL

- uppdaterad struktur med planeringsprinciper för sig och insatser för sig. Avsikten med förändringen är att renodla dokumentet och underlätta kommande revideringar.
- tydligare motiveringar till vad insatsen ska leda till och vad anledningen är. Avsikten är att tydliggöra insatsernas koppling till trafikförsörjningsprogrammet.
- minskat fokus på att lägga grunden till arbetet med kostnadsfördelning. Skälet är att arbetet med kostnadsfördelningen är gjort och att behovet därför är ett annat.
- uppgifter om kostnadstäckning läggs till i listan över dagens trafik. Skälet är att det efterfrågats och att det ger en fördjupad bild av områdena.
- insatserna/trafikförändringarna är nytillkomna eller uppdaterade.

### Föredragande:

Stefan Välijeesiö, trafikchef.

## § 86. Information från revisorerna

### Förbundsdirektionen beslutar

**att** lägga informationen från revisorerna till handlingarna.

### Bakgrund

Under 2024 har revisorerna genomfört tre granskningar. För granskningen av årsredovisningen bedömer revisorerna att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande. Detta är andra året med den nya räkenskapsrevisionen.

Revisorerna uppmanar myndigheten att se över rutinen för attestering av manuella bokföringsordrar och säkerställa att avstämmningar attesteras av annan än den som upprättat dem. Samt att utveckla processen för den interna kontrollen.

Målen nås i likhet med föregående år i väldigt låg grad, och det har varit en diskussion om målsättning under åren.

I den grundläggande granskningen bedömer revisorerna samtliga mål. Tre delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att förbundet ska kunna redovisa att det har uppnått god ekonomisk hushållning är dessa mål:

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

Direktionen har bedömt att inget av de nio verksamhetsmålen uppnåtts under året.

Ekonomi är inte fullt tillfredsställande med anledning av att förbundets finansiella mål för resurseffektiv kollektivtrafik inte har uppnåtts. Betalningsförmågan är fortsatt svag. Förbundets nettokostnader är lägre än budget och det förklaras av minskade indexkostnader för den linjelagda trafiken och lägre kostnader för driften av Norrtåg.

Internkontrollplanen har följts upp inom föreskriven tid, processen behöver dock säkerställa att internkontrollpolicyns syfte tillgodoses. Av policyn framgår bland annat att med en god intern styrning och kontroll kan misstag förebyggas och oegentligheter upptäckas. Hur oegentligheter upptäckts utgår inte av planen. Det har skett förändringar och revisorerna hoppas på att det kommer bli ännu bättre.

## PROTOKOLL

Revisorerna bedömer att verksamheten inte har bedrivits på ett fullt ut ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt eftersom få av förbundets mål för verksamheten har uppnåtts samt det finansiella målet inte har uppnåtts.

Revisorerna bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande. Att internkontrollen behöver utvecklas och detsamma med attestrutinerna.

Revisorerna tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna i densamma.

**Föredragande:**

Åke Söderberg, förbundets revisor.

Ingemar Nilsson, förbundets revisor.

## PROTOKOLL

### § 87. Information från Bussgods i Norr AB

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** lägga informationen från Bussgods i Norr AB till handlingarna.

#### Bakgrund

Kommunalförbundet har nu varit delägare i Bussgods i Norr AB i drygt ett år. Under perioden har företaget fortsatt att verka i en utmanande lågkonjunktur, med fortsatt låga volymer. Trots detta är läget något bättre jämfört med 2024. Räntesänkningar har börjat ge effekt, vilket bidrar till en viss återhämtning i volymutvecklingen.

Ett särskilt problemområde är busstrafiken längs Norrlandskusten, där flera godsbussar står på verkstad. Bussgods väntar även på större upphandlingar från Region Västerbotten och Region Norrbotten. På dessa linjer transporteras prover och hjälpmedel.

Samtidigt har Bussgods har fått nya uppdrag från både Postnord och Schenker.

Personalsituationen är stabil, men många är oroliga då volymerna inte ökar. Det är lättare att hitta vikarier. Det kommer bli stora pensionsavgångar de närmaste två åren vilket kommer leda till organisationsförändringar.

Redovisning av status på Bussgods mål och aktiviteter i verksamhetsplanen.

Ekonomiskt har året inletts starkare än 2024, men fortfarande inte i nivå med företags egna förväntningar. Resultat från det första tertialet 2025 visar viss förbättring. Bussgods följer även upp avräkningen på busstransporter för delägarna.

Statusen för Västernorrland i juni 2025 kan sammanfattas med låg volym, det är svårt att övertyga kunderna, men de gamla kunderna är stabila. Det är dock mer förfrågningar från i höst. Hoppas på att volymen ska kunna växa. Övertagande av drift i lågkonjunktur är utmanande. Det är positivt med den delaktighet Bussgods fått ha i Din Turs upphandlingar inför ny trafik 2027 och kommer ha en bra spridning på godsrumsbussar som kommer kunna nyttjas på ett bra sätt, det kommer öka volymen radikalt på bussarna från 2027.

Bussgods har ett nytt ekonomisystem från 1 april som heter Xledger. Överföringen till nya ekonomisystemet har gått väldigt bra med få störningar.

Inom ramen för projektet *Fram 3.0* genomfördes en förstudie under 2024. Just nu pågår en konsekvensanalys och kostnadsberäkningar har påbörjats.

Bussgods driver två innovationsprojekt i samarbete med Vinnova, Energimyndigheten och Trafikverket, med fokus på leveransrobotar och drönarteknik. Under de senaste två veckorna har drönartransporter testats till en ö utanför Umeå. Syftet är att erbjuda fossilfria leveranser av gods i glesbygd. Projektet har mottagits positivt av både Postnord och de boende. Fortsatta tester planeras i vinter, inklusive utveckling av automatisk laddning vid busstation. Drönartransporterna är tänkta att fungera som ett komplement till den ordinarie busstrafiken.

Lekmannarevisorerna har gett Bussgods i uppdrag att genomföra en analys av den kommunala kompetensen. Denna utredning kommer behandlas i styrelsen i september och därefter skickas till Bussgods ägare.

#### Föredragande:

Niclas Strandberg, Bussgods i Norr AB.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## PROTOKOLL

### § 88. Reklam på buss

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** uppdra till förbundsdirektören att förlänga nuvarande avtal med Nalta Media fram till december 2025.

#### Bakgrund

I dag har vi ett upphandlat avtal med Nalta Media som gäller från 2018 fram till oktober 2025. Avtalet omfattar en fast årlig ersättning för upplåtelse av koncessionen, samt en rörlig ersättning baserad på en andel av annonsintäkterna över en viss nivå, efter omkostnader.

Din Tur har tillgång till reklamplats bakom föraren under två veckor per år utan kostnad. För all annan annonsering står vi själva för kostnaderna. Under innevarande år har vi exempelvis köpt reklamplats på bussarnas insida.

Exempel på tidigare kampanjer inkluderar annonsering på samtliga fordon, med undantag för Paxabussarna. Kampanjerna har bland annat omfattat "superback", annonser på bussarnas sidor samt reklam på insidan av bussarna.

Från och med december 2027 öppnas nya möjligheter, då infotainmentsystem blir tillgängliga i bussarna. Dessutom kommer nya gröna bussar att tas i drift, med yttre strajpning utformad utifrån en uppdaterad grafisk profil.

Sammanfattning från workshop med förbundsdirektionen i maj  
Under workshopen diskuterades för- och nackdelar med att ha reklam på Din Turs bussar.

**Argument för reklam på bussarna** var bland annat att det ger företag i länet en bra möjlighet till lokal annonsering. Det kan också generera extra intäkter för verksamheten. Reklamytorna ses även som en kanal för Din Tur att nå ut med information och budskap till resenärerna. Dessutom kan bussarna fungera som en effektiv plattform för samhällsinformation från länets offentliga organisationer, särskilt förbundets medlemskommuner och andra offentliga aktörer.

**Argument mot reklam** handlade främst om risken för ett negativt intryck hos resenärer och allmänheten – för mycket reklam kan upplevas som störande eller fult. Det lyftes också att de ekonomiska intäkterna kan vara för små i förhållande till det potentiellt negativa genomslaget på varumärket. Att ta fram tydliga riktlinjer för vilken reklam som är lämplig bedömdes som svårt, och det finns en risk att det leder till utdragna diskussioner. Flera uttryckte dessutom att ett enhetligt bussutseende utan reklam stärker Din Turs visuella profil och närvaro i det offentliga rummet.

#### Riktlinjer för eventuell reklam på buss – sammanfattning från workshop

Under workshopen diskuterades olika möjliga inriktningar för hur reklam på bussar skulle kunna hanteras framöver, om det alls ska förekomma.

När det gäller **vilken typ av reklam som är önskvärd**, lyftes flera alternativ. En del deltagare ansåg att det är bäst att inte ha någon reklam alls, medan andra menade att nuvarande ordning fungerar bra. Vissa föreslog att reklam skulle kunna tillåtas, men endast på insidan av bussarna.

**Vilka budskap som bör tillåtas** varierade också i diskussionen. Det fanns enighet om att information från Din Tur – som biljetter, instruktioner och trafikinformation – är relevant. Faktabaserad samhällsinformation och icke-kommersiell reklam från offentliga aktörer

## PROTOKOLL

lyftes också som lämpliga. Några ansåg att även kommersiella budskap kan accepteras, så länge de ligger inom tydliga riktlinjer.

När det gäller **vilka aktörer som ska få annonsera** fanns olika uppfattningar. Vissa ansåg att endast Din Tur och andra offentliga aktörer bör få synas, medan andra ville begränsa det ytterligare till förbundets medlemmar och deras helägda bolag. Medan andra hade ett mer öppet synsätt och förespråkade fri konkurrens och tillgång även för privata aktörer.

Samtidigt lyftes ett antal exempel på **reklam och aktörer som inte bör tillåtas**. Det gällde bland annat reklam från kommersiella och politiska aktörer, särskilt politiska förbund. Budskap med politisk prägel, kommersiella syften eller "fostrande" karaktär kring individers beteende ansågs av flera vara olämpliga. Reklam på bussarnas utsida behöver inte finnas.

### Förslag på möjliga inriktningar framåt

#### 1. Avstå helt från reklam

Ingen reklam varken på bussarnas insida eller utsida. I stället ses möjligheten över att använda ytorna för Din Turs egen kommunikation, före och efter december 2027. En eventuell förstärkning av medlemsbidragen kan bli aktuell för att kompensera uteblivna intäkter.

#### 2. Reklam enbart invändigt via infotainmentsystem

Upphandla ett nytt avtal för reklam enbart på bussarnas insida, kopplat till det infotainmentsystem som införs från och med december 2027.

#### 3. Nytt reklamavtal med incitamentsmodell

Genomför en ny upphandling som omfattar reklam på utsidan och/eller insidan av bussarna. Avtalet kan utformas med incitament kopplade till intäkter och kan rikta sig antingen till kommersiella eller enbart offentliga aktörer.

Efter diskussioner föreslår förbundsdirektionen att det nuvarande avtalet förlängs till och med december 2025, och att frågan tas upp för vidare diskussion under hösten.

### Föredragande:

Christin Borg, affärsutvecklare.

## PROTOKOLL

### § 89. Återrapport resultat från utvärdering av framtagande av nytt trafikförsörjningsprogram

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** avsluta ärendet ”utvärdering av framtagandet av regionalt trafikförsörjningsprogram” utan åtgärd.

#### Ärendet

Ärendet avser resultatredovisning av genomfört uppdrag. Uppdraget avser en utvärdering av framtagandet av regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024-2030.

#### Ärendets tidigare handläggning

Beslut om att genomföra en utvärdering togs på förbundsdirektionens sammanträde 13 december 2024.

#### Myndighetens bedömning

Tjänsteorganisationen har gjort en utvärdering av arbetet med att ta fram regionalt trafikförsörjningsprogram. Utvärderingen gjordes vid två tillfällen under maj 2025:

- ett med förbundsdirektionen
- ett med regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik och tjänstepersoner från kollektivtrafikmyndigheten

Vid utvärderingstillfällena har deltagarna besvarat och diskuterat olika frågor som handlat om genomförandet, funktionalitet och politisk spegling.

Övergripande slutsatser från utvärderingen är att samverkan överlag har fungerat bra. Samverkan var både djup och utbredd och engagemanget inledningsvis stort. Metoden har i grunden varit bra och deltagarna har uppskattat formatet med workshops, diskussioner och underlag som remitterats.

Utifrån politikens inriktning och ambitioner är de mål som formulerats rättvisande.

Att arbetet drog ut på tiden påverkade engagemanget negativt. Att arbetet pågick jämte andra processer gjorde att frågor flöt ihop och samverkan blev komplex. Det kan slutligen konstateras att kollektivtrafikmyndigheten inte är dimensionerat för att hantera stora processer och saknade tillräckliga resurser för att kunna hantera allt som pågick parallellt.

Förslag på förbättring inför kommande arbete med större projekt är bland annat att tillse en rimlig resurssättning, säkra en tydlig beställning och bygga in flexibilitet i planeringen.

*Tjänsteorganisationen föreslår direktionen att besluta att lägga ärendet till handlingarna.*

#### Ekonomi och finansiering

Uppdraget har genomförts inom ramen för ordinarie verksamhet.

#### Föredragande:

Stefan Välijeesiö, trafikchef.

#### Expedieras till:

Förbundets medlemmar

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-05-28 Resultat av utvärdering av framtagandet av regionalt trafikförsörjningsprogram

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## PROTOKOLL

### § 90. Handlingsplan revisionsrapport

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** uppdra till förbundsdirektör att upprätta handlingsplan för revisionsrapport *Grundläggande granskning år 2024*,

**att** uppdra till förbundsdirektör att upprätta handlingsplan för revisionsrapport *Granskning av årsredovisning 2024*,

**att** handlingsplanerna återredovisas på förbundsdirektionens sammanträde 25 september 2025.

#### Bakgrund

Vid direktionens sammanträde 24 juni 2025 redovisar revisorerna sina granskningsrapporter för 2024 med sin bedömning om Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om den interna kontrollen är tillräcklig.

#### Myndighetens bedömning

Förbundsdirektören bör ges i uppdrag att upprätta handlingsplan för de två revisionsrapporterna 2024.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

Förbundets revisorer

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-05-23 Handlingsplan revisionsrapport 2024

**PROTOKOLL****§ 91. Tertialrapport april 2025****Tertialrapport april  
2025****Förbundsdirektionen beslutar**

**att** fastställa Tertialrapport april 2025.

**Bakgrund**

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har tagit fram en tertialrapport för perioden 1 januari till och med 30 april 2025.

**Myndighetens bedömning**

Perioden januari till april visar att nettokostnaderna uppgår till 222,1 mnkr. Vid en jämförelse med budget för motsvarande period är verksamhetens nettokostnader 22,9 mnkr lägre, en minskning med 9,3%. Verksamhetens intäkter har ökat med 3,5 mnkr och kostnaderna har minskat med 18,8 mnkr jämfört med budget.

Vid en jämförelse med samma period föregående år är nettokostnaden 18,3 mnkr lägre vilket motsvarar 7,6 procent. Verksamhetens intäkter ligger i stort sett oförändrat och kostnaderna har minskat med 18,4 mnkr jämfört med föregående år.

Verksamhetens kostnader uppgår till 282,3 mnkr för tertial 1 2025 och budget till 301,1 mnkr, vilket innebär lägre kostnader än budget med 18,8 mnkr. Den största minskningen står den linjelagda busstrafiken och den särskilda persontrafiken för med 10,4 mnkr respektive 4,3 mnkr. För den linjelagda busstrafiken är det indexkostnaderna som minskat mest. Fordonshyra tåg ligger 1,9 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 ligger 1,5 mnkr lägre än budget.

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 60,7 mnkr vilket för perioden är 3,5 mnkr högre än budgeten på 57,2 mnkr. Biljettintäkterna har minskat med 0,7 mnkr, resplusintäkter ökat med 1,4 mnkr och intäkter skolkort ökat med 3,4 mnkr. Skolkortens debitering har ändrats från att debitera validerade kort till att debitera utställda på grund av byte av system.

Verksamhetens intäkter har minskat med 0,1 mnkr i jämförelse med motsvarande period föregående år. Biljettintäkterna har minskat med 2,7 mnkr och skolkortsintäkterna ökat med 2,6 mnkr.

**Föredragande:**

Kristina Van Loveren, ekonomiansvarig.  
Magnus Gode, chef verksamhetsstöd.

**Expedieras till:**

Förbundets medlemmar  
Förbundets revisorer

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-06-11 Tertialrapport april 2025



## PROTOKOLL

### § 92. Mål- och resursplan samt budget 2026 med plan för 2027-2028

Mål- och  
resursplan samt  
budget 2026 med  
plan för 2027-2028

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** fastställa Mål- och resursplan samt budget för 2026 med plan för 2027-2028,

**att** justeringen av biljettpriser 2026 sker enligt beslutet från 2018-12-13, där det fastställdes att priserna ska justeras årligen baserat på den föreslagna indexkorgen med september som basmånad,

**att** om indexkorgen minskar, kommer biljettpriserna för resenärer att förbli oförändrade.

#### Bakgrund

MRP är myndighetens styrdokument på mellanlång sikt. MRP ska utgå från aktuellt trafikförsörjningsprogram och specificera förväntad utveckling och prioriterade insatser för de kommande tre åren. Utifrån MRP tas årliga verksamhetsplaner fram där insatserna specificeras ytterligare.

Budgeten är utarbetad utifrån riktlinjer i nuvarande förbundsordning samt utifrån den fördelningsmodell som beskrivs i samarbetsavtalet. En ny kostnadsfördelningsmodell är framtagen och beslutad om och budget för 2026 som lämnas nu är framtagen enligt den nya modellen. Trafikavtalen utgör den största delen av myndighetens bruttokostnader och justeras årligen efter förutbestämda indexmodeller.

En ny upphandling för särskild persontrafik har genomförts och trafikstart sker juni 2025. Nuvarande trafikavtal för linjelagd busstrafik sträcker sig till 2027. Avtalens utformning i kombination med förbundsordning gör det svårt att genomföra större förändringar under pågående avtalsperiod. Arbete för att utveckla och effektivisera pågår dock löpande.

#### Myndighetens bedömning

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens nettokostnader ökar med 15,1 mnkr mellan budget 2025-2026. Kostnaderna ökar med 18,4 mnkr och intäkterna med 3,0 mnkr.

Kostnaden för Norrtåg ökar med 26,2 mnkr. Det beror bland annat på minskad statlig medfinansiering, ökade trafik kostnader i nytt avtal och fem ytterligare fordon. Norrtåg kommer att fortsätta förhandlingar med Trafikverket om ett samverkansavtal med en avtalslängd på tre år. Dock saknar Trafikverket besked om finansiering som anges i statens årliga budget. Slutligt besked kommer tidigast först i september 2025 då Regeringens höstbudget tas. Den medfinansiering som beräknas i budget är den som gäller för prognosen 2025, 98 mnkr, tills nya besked ges är det även beräknat för åren 2026–2028 i budget. Det är en minskning från budget 2025 med 40 mnkr i Norrtågs budget. Västernorrlands medfinansiering av Norrtåg uppgår till 36%.

Kostnaden för biljettsamverkan med X-trafik ligger i budget för 2026 med en uppräknings på 2,0 mnkr till totalt 6,0 mnkr. I budget 2025 är det 4,0 mnkr. Din tur har under lång tid samverkat med X-trafik för att finansiera förlängningen av tåg- och busstrafik till Sundsvall. Nuvarande avtal tecknades 2020 och löper ut i december 2025. I det nya avtalsförslaget från X-trafik ligger en kostnadsökning om 6,5 mnkr från nuvarande 4,0 mnkr till 10,5 mnkr. För att ett nytt trafikavtal ska kunna tecknas behövs ett beslut i direktionen. Frågan skulle behandlas under sammanträdet i maj månad och återremitterades. Inget beslut är alltså ännu taget men i budget för 2026 är alltså 6,0 mnkr med.

Säko-kostnaderna ökar med 9,5 mnkr i jämförelse med budget 2025 – 2026. För budget 2026 är det nya avtal som börjar i juni 2025. De nya avtalen har en annan områdesindelning

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

Webb/e-post:  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## PROTOKOLL

och delvis andra villkor vilket gör det svårt att beräkna innan det finns ett utfall att titta på. Beräkningarna är gjorda med de avtal som ligger nu med hänsyn till resande och kostnadsnivå. Indexkorgarnas utveckling är beräknad på liknande sätt som i linjebussavtalen. En ökning med 2% från 2025 till 2026.

Trafikkostnaderna är 6,1 mnkr lägre i 2026 års budget jämfört med 2025 års. Färre antal trafikdagar och trafikförändringar som Sollefteå stadstrafik med minskat linjeutbud är orsaker till det. De beräknade indexkostnaderna minskar med 14,8 mnkr mellan budget 2025 - 2026. Differensen mellan Nobinas och Mittbuss indexkorg i budget 2025–2026 är en minskning med 3,0%. I budget för 2025 har index på 44% använts jämfört med nu i budget 2026 på 41%. Sänkningen gentemot 2025 års budget är efter hänsyn tagen till att indexkorgarnas värden gått ner totalt i utfall för såväl större delen av 2024 och framåt i T1 2025.

Avseende personalkostnader och övriga administrativa kostnader baseras budgeten på faktiska beräknade kostnader och intäkter där varje post i möjligaste mån har bedömts enskilt. Vissa poster som kompetensutveckling och friskvård har schabloniserats för att förenkla processen något. Förvaltningskostnaderna beräknas öka med 1,8 mnkr mellan budget 2025–2026. Driftsbudgeten för det nya biljett- och betalsystemet ligger 1,4 mnkr högre än budget 2025. Utbildningskostnader är 0,4 mnkr högre. Personalkostnader har uppräknats med en 3,0 %-ig lönerrevision men ligger ändå 1,7 mnkr lägre än budget 2025. Kundcenter i Ånge har övergått till externt tjänsteköp kvällar och helger vilket innebär lägre personalkostnader och en IT-tjänst i Kramfors ingår i driftsbudgeten för biljett- och betalsystemprojektet i stället för att ligga i den egna personalbudgeten. En ny tjänst som beredskapssamordnare har lagts in i budgeten för 2026.

Verksamhetens intäkter ökar totalt med 3,0 mnkr jämfört med budget 2025. Utfall tertial 3 2024 ligger som underlag för uppräknings med 3,0%. Den indexkorg som ligger till grund för en eventuell höjning bedöms ligga på den nivån.

De kommunala biljettsubventionerna utgår i budgeten för 2026 efter den omräkning som gjordes i budget 2025. Medlemsbidraget debiteras efter nettokostnad i stället och den fakturering som gjorts månatligt av subventionerna upphör. I nettokostnaden ligger sen förut lägre biljettintäkter på kommuner som har subventioner.

Vad gäller MRP så har justering av indikatorer och texter genomförts. Målvärdet på vissa indikatorer är justerade utifrån utvecklingen de senaste åren.

Myndigheten arbetar fortsatt med att utveckla processerna samt formerna för styrnings- och uppföljningsdokument så som MRP, verksamhetsplan, tertialrapporter och årsredovisning.

### Föredragande:

Kristina Van Loveren, ekonomiansvarig.  
Magnus Gode, chef verksamhetsstöd.

### Expedieras till:

Förbundets medlemmar  
Förbundets revisorer

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-06-10 Mål- och resursplan samt budget för 2026 med plan för 2027-2028

## PROTOKOLL

### § 93. Biljettpris i projekt Kollektivtrafik för alla (även) i landsbygd

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** godkänna förslaget om avgiftsfri kollektivtrafik för testtrafiken inom projektet Kollektivtrafik för alla (även) i landsbygd, i Ånge kommun.

#### Ärendet

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 Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland län Din Tur 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 förbundsordning och trafikförsörjningsprogram. Ett resultat av det tidigare förberedande projektet är att det främst är barn, unga och äldre som efterfrågar kollektivtrafik och det är också därför som dessa målgrupper är i särskilt fokus när en ny typ av trafik nu ska testas.

Trafiken som ska testas augusti 2025 – juni 2026 är en on-demand tjänst som initialt kommer att erbjudas vardagkvällar, i ett område i Ånge kommuns östra delar – Torpshammar - Fränsta, på båda sidor av Ljungan. Tjänsten kommer att vara öppen för alla, men huvudsyftet är att underlätta barn och ungas fritidsresande då detta är en målgrupp som inom forskningssammanhang lever i mobilitetsfattigdom. Detta visar också undersökningar som gjorts i Ånge kommun där nära hälften (42 procent) av kommunens högstadie- och gymnasieelever anger att det finns fritidsaktiviteter som hen inte kan ta sig till.

Biljettpriset är en viktig fråga inom kollektivtrafiken och spelar en ännu större roll för barn och ungas kollektivtrafikresande. Därför har projektet bestämt att erbjuda tjänsten gratis till alla resenärer och påstigning bör registreras genom passagerarräkning (föraren registrerar manuellt i biljettmaskinen). Konsekvenserna blir avsaknad av biljettintäkter likväl som statistik över ålder/resenärgrupper och biljettyper. Risker för tappade intäkter på grund av att erbjuda tjänsten gratis bedöms som väldigt marginellt då det knappt finns alternativ kollektivtrafik i detta område och dessa tidslägen.

Förslag till prissättning är alltså att resor med den här tjänsten ska vara avgiftsfria under testperioden.

#### Myndighetens bedömning

I området kring Fränsta är idag bussutbudet relativt begränsat vilket gör att många barn- och unga inte har vanan av att nyttja kollektivtrafik. Det betyder att tröskeln att ta sig ombord och testa en ny kollektivtrafiklösning kan vara hög. Att göra testtrafiken avgiftsfri under testperioden kan vara en förutsättning för att testet ska ge den effekt som önskas. Förslaget för prissättning kan ses som en kampanj för att sänka tröskeln för användandet av kollektivtrafik.

Bedömningen är att testet kommer ge värdefull information inför kommande planering där eventuell on-demand trafik kan vara aktuell.

#### Ekonomi och finansiering

Trafiktestet finansieras helt med projektmedel. Även den arbetstid som Din Tur bidrar med finansieras av projektet. Därför tillhör testet varken den gemensamt finansierade eller den tillköpsfinansierade trafiken. Däremot kommer testet att nyttja ett av de befintliga skolskjutsfordonen som trafikerar Ånge kommun. Genom att nyttja befintliga resurser blir testet mer omfattande i utbud och längd. Eftersom projektet helt finansieras av externa

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

Webb/e-post:  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## PROTOKOLL

projektmedel belastas ingen medlem rent ekonomiskt. Projektet har en budget på 4 miljoner kronor och finansieras till 100% av Formas. Av de 4 miljonerna är 2 miljoner avsatta till trafiktestet.

**Måluppfyllnad*****Växande region***

- ☐ Konkurrenskraftigt
- ☒ Sammanhållet
- ☒ Utvecklande

***Nöjd resenär***

- ☒ Enkelt
- ☒ Tryggt
- ☒ Attraktivt

***Hållbart samhälle***

- ☒ Ekologiskt
- ☒ Socialt
- ☒ Ekonomiskt

**Föredragande:**

Stefan Välijeesiö, trafikchef.

**Expedieras till:**

Förbundets medlemmar

**Beslutsunderlag:** Tjänsteskrivelse 2025-05-21 Biljettpreis i projekt Kollektivtrafik för alla (även) i landsbygd

## PROTOKOLL

### § 94. Tilläggsutredning för övre Ådalsbanan

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** ge förbundsdirektören i uppdrag att genomföra den föreslagna tilläggsutredningen för övre Ådalsbanan,

**att** slutredovisningen av tilläggsutredningen ska ske senast vid förbundsdirektionens sammanträde i mars 2026.

#### Ärendet

Trafikverket har genomfört en större upprustning av övre Ådalsbanan (Västerasby – Långsele) som innefattar bland annat byte av kontaktledning, förstärkning av banvall, nya slipers, ny räls samt slopande av plankorsningar. Investeringen kostade drygt en miljard kronor och den innebär att tågen från december 2023 kan trafikera sträckan i 80km/h.

Sollefteå, Kramfors, Ragunda och Bräcke kommuner samt RVN har under flera år arbetat både för upprustning men också för att banan åter ska trafikeras med persontrafik. Bland annat har de låtit WSP genomföra en utredning som tittar på olika trafikeringsupplägg på sträckan *Umeå – Östersund via Sollefteå* utifrån de förutsättningar som idag råder på banan.

Utredningen visar på att det går att trafikera banan men att det krävs upprustningar av plattformar i de orter som idag inte har resandeutbyte med tåg. Restidsvinsten som beskrivs mellan Umeå – Östersund är cirka 1½ timme och mellan Sollefteå och Örnsköldsvik blir den totala restiden cirka 60 minuter vilket kan jämföras med busslinje 40 som tar cirka 80 minuter. Restidskvot mot bil beräknas till 0,96.

Dessa tidtabeller är framtagna utifrån de förutsättningar som gäller just nu och inte de som gäller när eventuell trafik kan trafikera banan. De nya förutsättningarna handlar i huvudsak om införandet av ERTMS (ca 2028/29), byggnationen av vändslangan i Västerasby (ca 2030) samt återförandet av mötesstationen i Lökom som kan nyttjas när signalsystemet uppdateras. Sannolikt kommer åtgärderna att påverka både hastighet, restider och kapacitet och därför önskar Sollefteå och Kramfors kommun att Din Tur ska genomföra en tilläggsutredning som tittar på hur dessa delar påverkas när de nya förutsättningarna råder.

Utöver att beräkna effekten av planerade åtgärder så är förslaget att utredningen också ska föreslå vilka ytterligare plankorsningar som bör slopas eller säkras för att restiderna ska kunna förbättras ytterligare.

Eftersom sträckan finns utpekad i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, samt är en del av Norrtågs vision för 2040 så är förslaget att utredningen ska genomföras för att ytterligare ge klarhet i hur ett trafikeringsupplägg på sikt kan se ut och vilka effekter det kan ge.

#### Myndighetens bedömning

Den utredning som WSP tog fram på uppdrag av bland annat Sollefteå, Kramfors och RVN visar att det är möjligt att trafikera sträckan Umeå – Östersund via Sollefteå med persontåg. De förutsättningar som utredningen har använt i sina utgångspunkter kommer att vara förändrade vid en eventuell trafikering. Att göra en tilläggsutredning som tittar på effekterna av dessa åtgärder kan ge värdefull information inför kommande planering. Eftersom sträckan finns omnämnd i trafikförsörjningsprogrammet är det också rimligt att utredningen genomförs av myndigheten. Förslaget är också att kostnaderna för

## PROTOKOLL

utredningen delas gemensamt av medlemmarna utifrån principen om att tåg och förvaltningskostnader är ett gemensamt ansvar.

### Styrdokument och juridik

Trafikförsörjningsprogram 2024-2030 med bilaga 3: Trafikplan. Där anges olika mål och ambitioner kring inkl. en målsättning om att det ska finnas persontrafik på berörd sträcka. I förbundsordningen med tillhörande dokument finns kostnadsfördelningsmodellen fastställd där vissa kostnader delas gemensamt bland medlemmarna.

### Ekonomi och finansiering

Kostnaden, som både faller in under förvaltningskostnader (utredningar) samt under tågtrafik bör finansieras gemensamt.

### Måluppfyllnad

#### *Växande region*

- ☒ Konkurrenskraftigt
- ☒ Sammanhållet
- ☒ Utvecklande

#### *Nöjd resenär*

- ☒ Enkelt
- ☒ Tryggt
- ☒ Attraktivt

#### *Hållbart samhälle*

- ☒ Ekologiskt
- ☒ Socialt
- ☒ Ekonomiskt

### Yrkande:

Johan Andersson (C) yrkar bifall till förslaget.

### Föredragande:

Stefan Välijeesiö, trafikchef.

### Föredragande:

Förbundets medlemmar  
Bräcke och Ragunda kommuner  
Norrtåg AB

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-06-11 Tilläggsutredning för övre Ådalsbanan

## PROTOKOLL

### § 95. Extern remiss – Förslag om nedläggning av spår, växlar och plattform på driftplats Erikslund

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** anta tjänsteorganisationens förslag på yttrande gällande nedläggning av spår, växlar och plattform i Erikslund, Ånge kommun, som sitt eget.

#### Ärendet

Kollektivtrafikmyndigheten har erbjudits möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets remiss angående förslag på nedläggning av spår, växlar och plattform i Erikslund, Ånge kommun

Trafikverket planerar för linjerätning av Mittbanan samt byte av järnvägsbron över Ljungan i Erikslund, Ånge kommun. Linjerätningen är en del i en större satsning för ökad hastighet och förbättrad säkerhet på banan mellan Östersund och Sundsvall. För att genomföra projektet behöver delar av järnvägsanläggningen avvecklas och det underlag som nu remitterats handlar om nedläggning av spår, växlar och plattform. Inför Trafikverkets beslut att lägga ned aktuella järnvägsdelar genomförs en extern remiss.

Samrådstiden är 4 april–5 juni 2025. Vid Trafikverkets utskick av remissen gjordes dock ett misstag och kollektivtrafikmyndigheten kom aldrig med på sändlistan. Av den anledning har myndigheten fått anstånd och ska inkomma med yttrande senast **26 juni 2025**.

#### Ärendets tidigare handläggning

Projektet har diskuterats vid förbundsdirektionens sammanträde i september 2024 (Informationsärende §107 Information från förvaltningen). Då diskuterades effekter av åtgärden, såsom restidsvinster, effektivare tågmöten och en förbättrad arbetspendling mellan kommuncentrum.

Under februari 2025 har Trafikverket genomfört samråd om projektets påverkan på miljön. Av samrådsunderlaget framgår var järnvägen med den nya järnvägsbron ska ligga, hur den kringliggande miljön påverkas och Trafikverkets förslag till lösning, till exempel om det behövs bullerskydd eller landskapsanpassad utformning. Då samrådet handlade om att skapa underlag till länsstyrelsen inför deras beslut om projektets miljöpåverkan avstod kollektivtrafikmyndigheten från att lämna något yttrande i ärendet.

#### Myndighetens bedömning

Åtgärderna i Erikslund innebär ny bro över Ljungan i nytt läge, att järnvägen dras i rätare linje, en säkrare järnvägsövergång för väg 516, att två tåg kan mötas och att hastigheten kan höjas på denna del av banan. För att detta ska vara möjligt att åstadkomma är det nödvändigt att lägga ner spår, växlar och plattform i Erikslund.



## PROTOKOLL



Trafikverkets förslag till beslut, enligt det remitterade underlaget, är att fatta beslut om nedläggning för aktuella bandelar i Erikslund. Bandelarna inkluderar delar av spår, växel samt plattform.

För närvarande har varken Norrtåg eller SJ planer på stopp i Erikslund vilket gör att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga plattformen. Trafikverket är öppna för möjligheten att i framtiden bygga en plattform om behov skulle uppstå. Genom de planerade åtgärderna prioriteras arbetspendlingen mellan kommuncentra vilket ligger i linje med länets trafikförsörjningsprogram.

Kollektivtrafikmyndighetens bedömning är att järnvägsförbindelsen är av avgörande betydelse för inlandets koppling till kusten och att aktuell åtgärd är nödvändig för att åtgärda en utpekad brist i transportinfrastrukturen. Åtgärden ger förutsättningar för ökad hastighet och kortare restider för resande i öst-västlig riktning. För att den önskade trafikutvecklingen ska nås måste antalet stopp minska. Kollektivtrafikmyndigheten ställer sig därför bakom Trafikverkets förslag om att avveckla aktuella bandelar inklusive plattform i Erikslund.

### Yrkande:

Eva Mörk Månsson (S) yrkar avslag till förslaget.  
Sven Bredberg (M) yrkar bifall till förslaget.

### Proposition:

Ordförande ställer förvaltningens förslag och Sven Bredbergs (M) bifall mot Eva Mörk Månssons (S) avslag. Ordförande finner att förbundsdirektionen beslutar enligt förvaltningens förslag.

### Yttrande:

Eva Mörk Månsson (S) lämnar skriftligt yttrande:

Jag anser att det är samhällsekonomiskt motiverat att återuppbygga plattformen i Erikslund för att möjliggöra resandeutbyte, särskilt då de tidsvinster som Norrtågs och Trafikverkets beräkningar kommit fram till inte säkert kommer kunna genomföras i praktiken. Norrtåg finansieras av skattemedel från de fyra nordligaste länen och borde därför, i första hand vara till för dem som bor längst sträckorna. Snabbtåg körs i första hand av SJ idag.



## PROTOKOLL

Anledningen är förväntad positiv befolkningsutveckling på grund av den gröna omställningen, där Erikslund är en av de orter som av Ånge kommun utsetts som lämplig för förtätning av bostäder.

Även besöksnäringen utvecklas positivt. Antalet vandrare ökar kraftigt på S:t Olavsleden som går från Selånger till Trondheim. Leden består av fem etapper där brytpunkten mellan etapp 1 och 2 är i Borgsjö som ligger nära Erikslund

**Föredragande:**

Stefan Välijeesiö, trafikchef.

**Expedieras till:**

Förbundets medlemmar

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-05-28 Extern remiss – Förslag om nedläggning av spår, växlar och plattform i Erikslund, bandel 224, Ånge kommun, Västernorrlands län

## PROTOKOLL

### § 96. Uppsiktsplikt Bussgods i Norr AB

#### Förbundsdirektionen beslutar

att den verksamhet som Bussgods i Norr AB har bedrivit under föregående kalenderår, 2024, får anses ha varit förenlig med det fastställda ändamålet för bolaget och utförts inom ramen för gällande styrdokument och lagstiftningar.

#### Bakgrund

Enligt kommunalförbundets bolagspolicy under punkt 4.10 Uppsiktsplikt ska direktionen utöva uppsikt över Kollektivtrafikmyndighetens bolag. Uppsiktsplikten innebär att direktionen ska hålla sig informerad om bolagens verksamhet och hur bolagen förhåller sig till gällande styrdokument och gällande lagstiftning.

Styrelsen ska enligt 6 kapitlet 9 § i kommunallagen utöva en förstärkt uppsiktsplikt över kommun och landstingsägda bolag. Uppsiktsplikten är utökad i förhållande till styrelsens allmänna uppsiktsplikt.

Direktionen ska årligen göra en bedömning av bolagens verksamhet utifrån de ändamål Och befogenheter som anges i bolagsordningen och i kompletterande direktiv från direktionen. Bedömningen ska göras med stöd av årliga rapporter från bolagsstyrelserna och från lekmannarevisorerna samt den löpande information om bolagens verksamhet som rapporteras av respektive bolag.

Om direktionen bedömer att ett bolag under året har avvikit från sitt ändamål och sina befogenheter, ska direktionen vidta åtgärder som säkerställer att bolagets verksamhet åter kommer att bedrivas i enlighet med direktionens beslut.

#### Myndighetens bedömning

Kommunalförbundets samlade bedömning är att uppföljningen av hel- och delägda bolags inkomna styrande dokument är mycket goda och att bolagen följer sin verksamhet.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

Förbundets revisorer  
Bussgods i Norr AB

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-05-26 Uppsiktsplikt Bussgods i Norr AB

## PROTOKOLL

### § 97. Uppsiktsplikt Norrtåg AB

#### Förbundsdirektionen beslutar

att den verksamhet som Norrtåg AB har bedrivit under föregående kalenderår, 2024, får anses ha varit förenlig med det fastställda ändamålet för bolaget och utförts inom ramen för gällande styrdokument och lagstiftningar.

#### Bakgrund

Enligt kommunalförbundets bolagspolicy under punkt 4.10 Uppsiktsplikt ska direktionen utöva uppsikt över Kollektivtrafikmyndighetens bolag. Uppsiktsplikten innebär att direktionen ska hålla sig informerad om bolagens verksamhet och hur bolagen förhåller sig till gällande styrdokument och gällande lagstiftning.

Styrelsen ska enligt 6 kapitlet 9 § i kommunallagen utöva en förstärkt uppsiktsplikt över kommun och landstingsägda bolag. Uppsiktsplikten är utökad i förhållande till styrelsens allmänna uppsiktsplikt.

Direktionen ska årligen göra en bedömning av bolagens verksamhet utifrån de ändamål och befogenheter som anges i bolagsordningen och i kompletterande direktiv från direktionen. Bedömningen ska göras med stöd av årliga rapporter från bolagsstyrelserna och från lekmannarevisorerna samt den löpande information om bolagens verksamhet som rapporteras av respektive bolag.

Om direktionen bedömer att ett bolag under året har avvikit från sitt ändamål och sina befogenheter, ska direktionen vidta åtgärder som säkerställer att bolagets verksamhet åter kommer att bedrivas i enlighet med direktionens beslut.

#### Myndighetens bedömning

Kommunalförbundets samlade bedömning är att uppföljningen av hel- och delägda bolags inkomna styrande dokument är mycket goda och att bolagen följer sin verksamhet.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

Förbundets revisorer  
Norrtåg AB

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-05-22 Uppsiktsplikt Norrtåg AB

## PROTOKOLL

### § 98. Uppsiktsplikt Bussgods i Västernorrland AB

#### Förbundsdirektionen beslutar

att den verksamhet som Bussgods i Västernorrland AB bedrivit under kalenderåret 2024, fram till likvidationens genomförande, får anses ha varit förenlig med bolagets fastställda ändamål samt ha utförts inom ramen för gällande styrdokument och lagstiftning, samt

att bolaget därefter har avvecklats i enlighet med beslut om frivillig likvidation.

#### Bakgrund

Enligt kommunalförbundets bolagspolicy under punkt 4.10 Uppsiktsplikt ska direktionen utöva uppsikt över Kollektivtrafikmyndighetens bolag. Uppsiktsplikten innebär att direktionen ska hålla sig informerad om bolagens verksamhet och hur bolagen förhåller sig till gällande styrdokument och gällande lagstiftning.

Styrelsen ska enligt 6 kapitlet 9 § i kommunallagen utöva en förstärkt uppsiktsplikt över kommun och landstingsägda bolag. Uppsiktsplikten är utökad i förhållande till styrelsens allmänna uppsiktsplikt.

Direktionen ska årligen göra en bedömning av bolagens verksamhet utifrån de ändamål och befogenheter som anges i bolagsordningen och i kompletterande direktiv från direktionen. Bedömningen ska göras med stöd av årliga rapporter från bolagsstyrelserna och från lekmannarevisorerna samt den löpande information om bolagens verksamhet som rapporteras av respektive bolag.

Om direktionen bedömer att ett bolag under året har avvikit från sitt ändamål och sina befogenheter, ska direktionen vidta åtgärder som säkerställer att bolagets verksamhet åter kommer att bedrivas i enlighet med direktionens beslut.

#### Myndighetens bedömning

Kommunalförbundets samlade bedömning är att uppföljningen av hel- och delägda bolags inkomna styrande dokument är mycket goda och att bolagen följer sin verksamhet.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

Förbundets revisorer

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-05-22 Uppsiktsplikt Bussgods i Västernorrland AB

## PROTOKOLL

### § 99. Uppsiktsplikt AB Transitio

#### Förbundsdirektionen beslutar

att den verksamhet som AB Transitio har bedrivit under föregående kalenderår, 2024, får anses ha varit förenlig med det fastställda ändamålet för bolaget och utförts inom ramen för gällande styrdokument och lagstiftningar.

#### Bakgrund

Enligt kommunalförbundets bolagspolicy under punkt 4.10 Uppsiktsplikt ska direktionen utöva uppsikt över Kollektivtrafikmyndighetens bolag. Uppsiktsplikten innebär att direktionen ska hålla sig informerad om bolagens verksamhet och hur bolagen förhåller sig till gällande styrdokument och gällande lagstiftning.

Styrelsen ska enligt 6 kapitlet 9 § i kommunallagen utöva en förstärkt uppsiktsplikt över kommun och landstingsägda bolag. Uppsiktsplikten är utökad i förhållande till styrelsens allmänna uppsiktsplikt.

Direktionen ska årligen göra en bedömning av bolagens verksamhet utifrån de ändamål och befogenheter som anges i bolagsordningen och i kompletterande direktiv från direktionen. Bedömningen ska göras med stöd av årliga rapporter från bolagsstyrelserna och från lekmannarevisorerna samt den löpande information om bolagens verksamhet som rapporteras av respektive bolag.

Om direktionen bedömer att ett bolag under året har avvikit från sitt ändamål och sina befogenheter, ska direktionen vidta åtgärder som säkerställer att bolagets verksamhet åter kommer att bedrivas i enlighet med direktionens beslut.

#### Myndighetens bedömning

Kommunalförbundets samlade bedömning är att uppföljningen av hel- och delägda bolags inkomna styrande dokument är mycket goda och att bolagen följer sin verksamhet.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

Förbundets revisorer  
AB Transitio

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-05-22 Uppsiktsplikt AB Transitio

## PROTOKOLL

### § 100. Övriga frågor

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** förbundsdirektionen återupptar diskussionen om tågstopp i Västerasby i höst,

**att** ett ärende tas fram till hösten med förslag om att ge förbundsdirektionens ledamöter i uppdrag att resa med kollektivtrafiken i länet i syfte att få ökad kunskap om resenärsperspektivet samt att stärka det geografiska perspektivet.

#### Bakgrund

Johan Andersson (C) informerade att Kramfors och Sollefteå kommun nyligen haft ett möte med Norrtåg. Vid mötet beslutades att ett uppföljande möte ska hållas längre fram.

Förbundsdirektionen har tidigare diskuterat möjligheten till tågstopp i Västerasby. Den frågan behöver lyftas på nytt och hanteras mer aktivt framöver.

Eva Mörk Månsson (S) ställde en fråga om möjligheten för ledamöter att resa kollektivt i länet i syfte att få bättre inblick i resenärsperspektivet och i ett geografiskt perspektiv. Hon undrade om det är tillåtet att skicka in reseräkning för kostnaderna, men inte för tiden.

Förbundsdirektionen beslutade att ett ärende ska tas fram till hösten, med förslag om att ge ledamöterna i uppdrag att resa runt i länet med kollektivtrafik.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

### § 101. Sammanträdet avslutas

## BESLUTSUPPFÖLJNING



Camilla Norberg, 070-231 83 20

Datum  
2025-05-28

## Beslutsuppföljning

Ärende	Beslut	Möte	Ansvarig	Status	Tidsplan
Politik					
Direktion					
Revision					
Administration					
Övriga frågor	<b>att</b> uppdra till förbundsdirektören att bereda ett förslag med anledning av skrivelse om Persontrafik, inkommen från Kramfors och Sollefteå kommuner.	§ 67 2025-05-21	Thomas Olsson		
Beslut enligt förbundsordningen om indexering av tillköpsbelopp och	<b>att</b> uppdra till förbundsdirektören att återkomma med förslag om slutjustering av medlemmars tillköpsbelopp och regionens medlemsbidrag med hänsyn till utfall av index.	§ 24 2025-03-21	Thomas Olsson		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 ÅngeBesöksadress:  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923Webb/e-post:  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## BESLUTSUPPFÖLJNING

regionens medlemsbidrag					
Resurser för arbetet med Kris- och beredskapsplanering	<p><b>att</b> nuvarande personalram utökas med en (1) tjänst för arbetet med säkerhet, kris- och beredskapsfrågor inom myndighetens verksamhetsområde.</p> <p><b>att</b> från och med budgetåret 2026 ska kostnaden inarbetas i budget.</p>	§ 145 2024-10-25	Thomas Olsson		
Hållplatser på anropsstyrd trafik	<b>att</b> myndigheten får i uppdrag att se över hållplatser på anropsstyrd trafik och lämnar en återrapport till direktionen längre fram,	§ 128 2022-09-29	Trafikchef	Hela upplägget ses över i nu i samband med uppstartad upphandling av särskilda persontransporter. Det finns tekniska hinder för att lägga in hållplatser som kanske kan lösas ut med de systemupphandlingar som nu pågår i form av trafikledningssystem respektive samordningssystem. Dessutom pågår förstudie närtrafik i vilken formen för anropsstyrd trafik också kommer att utredas kopplat till IT-system. Uppdatering 2023-05-10: oförändrad status. Systemupphandlingar, förstudie närtrafik samt planering för testprojekt Flextrafik pågår.	
Internkontroll					
Internkontroll 2025	<p><b>att</b> utföra internkontroll av hur tjänsteresor redovisas och utförs,</p> <p><b>att</b> utföra internkontroll av hur styrdokumenterna inom IT efterlevs,</p>	§ 173 2024-12-13	Thomas Olsson	Återredovisning av internkontroll för 2025 till förbundsdirektionens första sammanträde 2026.	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

Webb/e-post:  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se



## BESLUTSUPPFÖLJNING

	<p><b>att</b> utföra internkontroll av informationsflödet och återgivningen av densamma mellan KTM, trafikföretag och försäljningsställen,</p> <p><b>att</b> uppdra till förbundsdirektören att återredovisa resultatet av internkontrollpunkterna ovan till förbundsdirektionens första sammanträde 2026.</p>				
<b>Ekonomi</b>					
<b>Trafik</b>					
<b>Biljettsamverkan</b>					
<b>Trafikförändringar</b>					
<b>Upphandling</b>					
<b>Beslut om genomförande av upphandling Busstrafik 2027 inkluderande skolskjuts med buss och mindre fordon för fyra kommuner</b>	<p><b>att</b> uppdra åt Förbundsdirektören att genomföra upphandling och ingå avtal om allmän kollektivtrafik med buss inom Västernorrlands län för tiden dec 2027 – juni 2037,</p> <p><b>att</b> uppdra åt Förbundsdirektören att genomföra upphandling av skolskjuts med buss och mindre fordon för</p>	§ 4 2025-03-14	Thomas Olsson		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## BESLUTSUPPFÖLJNING

	<p>kommunerna Härnösand, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik,</p> <p><b>att</b> uppdra till Förbundsdirektören att genomföra upphandling av trafik på sträckorna Hammarstrand – Sundsvall (linje 30) och Hoting-Sollefteå (linje 39) i enlighet med region Jämtland Härjedalens kollektivtrafiknämnds beslut i protokoll §44 2024-09-18,</p> <p><b>att</b> uppdra åt Förbundsdirektören att bereda beslut om allmän trafikplikt omfattande allmän kollektivtrafik i Västernorrland, inkluderande sträckor på linje 30 och 39 som sträcker sig inom region Jämtland Härjedalen.</p>				
<b>Busstrafik 2027 - Avtalsområden</b>	<p><b>att</b> upphandling av Busstrafik 2027 ska omfatta tre avtalsområden, Medelpad, Ådalen och Örnsköldsviks kommun,</p> <p><b>att</b> fortsätta dialogen med Bussgods i Norr om förutsättningar för godstransporter på persontrafikens villkor.</p>	<p>§ 112</p> <p>2024-09-27</p>	Thomas Olsson		
<b>Biogas Härnösand</b>	<p><b>att</b> trafikförsörjningsprogrammets mål för tillgänglighet för funktionsnedsatta förutsätter låggolv /låggolvsentré även i landsbygds- och regiontrafik och är styrande för fordonskrav i upphandlingen,</p>	<p>§ 113</p> <p>2024-09-27</p>	Thomas Olsson		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## BESLUTSUPPFÖLJNING

	<p><b>att</b> inte villkora biogas som drivmedel i upphandling av Busstrafik 2027,</p> <p><b>att</b> en medlem som vill använda ett avvikande drivmedel som ökar avtalskostnaderna ska betala tillkommande kostnader som tillköp.</p>				
<b>Drivmedel i upphandlingen av Busstrafik 2027</b>	<p><b>att</b> stadstrafiken i Sundsvall, Örnsköldsvik, och Härnösand ska utföras med utsläppsfria fordon så långt möjligt,</p> <p><b>att</b> lägsta krav på fordonen med förbränningsmotor ska vara Euro 6 / Euro IV,</p> <p><b>att</b> för landsbygds- och regiontrafik ska alternativa drivmedel användas till 100%. Biodrivmedel ska uppfylla definitionen i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel,</p> <p><b>att</b> underhållsfordon och övriga fordon som används av trafikföretaget för uppdraget ska använda alternativa drivmedel till 100%,</p> <p><b>att</b> uppdra till förbundsdirektören att föra dialog med Härnösand och Örnsköldsviks kommuner om deras planerade depåutbyggnad för myndighetens behov av underlag till upphandling och trafikstart,</p>	<p>§ 114 2024-09-27</p>	Thomas Olsson		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

Webb/e-post:  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## BESLUTSUPPFÖLJNING

	<b>att</b> uppdra till förbundsdirektören att föra dialog med medlemmar om förutsättningar för investering i infrastruktur för stödladdning av bussar på resecentrumen i länet.				
<b>Inriktningsbeslut inför upphandling Busstrafik 2027</b>	<p><b>att</b> skrivelsen <i>Förslag till inriktningsbeslut för upphandling Busstrafik 2027</i> utgör grunden för fortsatt arbete med upphandlingsdokument för myndighetens upphandling av busstrafik med trafikstart i december 2027,</p> <p><b>att</b> uppdra åt förbundsdirektören att ingå överenskommelse med de förbundsmedlemmar som så önskar om upphandling av skolskjutstrafik med buss eller mindre fordon, med trafikstart i december 2027,</p> <p><b>att</b> uppdra till förbundsdirektören att föra dialog med Hemab och medlemskommunerna kring förutsättningarna för användandet av biogas inför kommande bussupphandling.</p>	<p>§ 57</p> <p>2024-05-24</p>	Thomas Olsson		
<b>Allmän trafikplikt samt överlämnande av</b>	<b>att</b> den anropsstyrda allmänna kollektivtrafik samt den tidtabellslagda allmänna kollektivtrafik inom Härnösands	<p>§ 187</p> <p>2023-12-15</p>	Thomas Olsson		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## BESLUTSUPPFÖLJNING

befogenhet att ingå avtal om allmän trafik	kommun som framgår av bilaga 1 och bilaga 2 ska omfattas av allmän trafikplikt,  <u>att</u> i enlighet med 3 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik till Härnösands kommun överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik enligt bilaga 1.				
Strategi					
Mål- och resursplan					
Biljettsamverkan					
Biljettsamverkan tågtrafik	<u>att</u> nuvarande avtal för X-trafik med Region Gävleborg fortsätter under 2025. Under året arbetar myndigheten fram ett nytt avtal, med liknande inriktning, att gälla från 2026,  <u>att</u> nuvarande biljettsamverkansavtal med SJ för Njurundabommen – Sundsvall C fortsätter under 2025. Uppföljning av resandet ska ske och ersättningen justeras enligt avtal,  <u>att</u> i nuläget inte utöka biljettsamverkansavtalet med SJ för trafiken mellan Sundsvall – Örnsköldsvik och Sundsvall - Ånge. Om samverkan ska utredas ytterligare	§ 172 2024-12-13	Thomas Olsson		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

Webb/e-post:  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## BESLUTSUPPFÖLJNING

	<p>bör det ske i dialog med Norrtåg och övriga Norrlandslän för att få trafik- och biljettsamverkan som gynnar invånarnas arbetspendling och fritidsresande längs stråken och inte bara i Västernorrland.</p> <p><b>att</b> uppdra till myndigheten att utreda möjligheter för avtal på de arbetspendlarvänliga avgångarna för Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik med fokus på arbetspendlings möjligheter, resande beteendepåverkan och samhällsnytta. Detta med prioritering på de turer som kommer köras i Norrtågs regi i T27 och framåt. Arbetet ska ske i nära samarbete med Norrtåg.</p> <p><b>att</b> redovisning av uppdraget sker vid förbundsdirectionens sammanträde i maj 2025.</p>				
<b>Taxor</b>					
<b>Utvärdering av kampanjkod</b>	<b>att</b> utvärdering och rapportering av kampanjkoder ska ske årligen och redovisas i samband med årsbokslutet.	§ 62 2025-05-21	Thomas Olsson		
<b>Pris- och produktutbud</b>	<b>att</b> myndigheten får i uppdrag att under 2023 se över pris- och produktutbudet.	§ 117 2022-09-29	Thomas Olsson	Arbetet pågår samtidigt som att utredningen inväntar processen med förbundsordningen då zonindelning och	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

**BESLUTSUPPFÖLJNING**

				prismodeller behöver beakta kostnads- och intäktsfördelningen av trafiken.	
<b>Utvärdering Flex 10/30</b>	<b>att</b> produkten Flex 10/30, i dess nuvarande form, kvarstår i biljettsortimentet till dess att den planerade pris och produktutredning har genomförts.	§ 144 2022-10-21	Thomas Olsson	Flex 10/30 kvarstår tills den kommande pris- och produktutredning redovisas.	
<b>Subventionerade produkter</b>					
<b>Regionalt trafikförsörjningsprogram</b>					

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län****Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors**Telefon:** 0775-50 77 70**Org. nr:**  
222000-2923**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## BESLUTSUPPFÖLJNING

<b>Plan för utvärdering för framtagande av nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län</b>	<b>att</b> godkänna plan för utvärdering för framtagande av nytt Trafikförsörjningsprogram.	§ 175 2024-12-13	Stefan Välijeesiö	Utdrag från protokollet: KTM bedömer att utvärderingen ska genomföras under våren 2025 efter att upphandlingsunderlagen är publicerade. Utvärderingen görs i den Regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik för tjänstepersonerna på maj månads möte samt i förbundsdirektionen för politikerna på maj månads sammanträde. Resultatet ska redovisas på sammanträdet i juni för respektive grupp. Punkten tas bort till nästa möte.	
---	---	---------------------	-------------------	--	--

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se



## BESLUTSUPPFÖLJNING

Regionalt Trafikförsörjnings- program för Västernorrlands län 2024-2030	<p><b>att</b> anta förslag till nytt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024-2030 samt bilagorna 1-2 och 4-8,</p> <p><b>att</b> målen och indikatorerna följs upp i årsredovisningen och eventuell revidering sker i samband med verksamhetsplanering för nästföljande år.</p> <p><b>att</b> ge förbundsdirektören i uppdrag att, till direktion mötet i december, ta fram ett förslag på plan för utvärdering av processen för framtagandet av TRFP.</p>	§ 111 2024-09-27	Thomas Olsson		
	<p><b>att</b> anta förslag till Trafikplan som en bilaga till Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024–2030,</p> <p><b>att</b> Trafikplanen följs upp och revideras årligen utifrån kommunalförbundets budget för trafik.</p>	§ 140 2024-10-25	Thomas Olsson		
<b>Bolag</b>					
Norrtåg AB					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktorlagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

Webb/e-post:  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## BESLUTSUPPFÖLJNING

Norrtåg 2040 – en tågvision	<u>att</u> ställa sig bakom den slutliga versionen av visionsdokumentet ”Norrtåg 2040 – en tågvision”, samt  <u>att</u> direktionens ordförande får i uppdrag att i dialog med Norrtåg lägga upp en plan för hur kollektivtrafiken kan involveras i Norrtågs strategiska planer för tågvisionen.	§ 19 2024-03-22	Ordförande		
Västernorrlands läns Trafik AB					
AB Transitio					
Svensk Kollektivtrafik					
Sobona					

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

Webb/e-post:  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## Delegationsbeslut färdtjänst Timrå, Ånge och Kramfors

Diarienummer	Inkommen	Beslutsdatum	Typ av ärende	Beslut	Hand- läggare	Notering	Avsändare/Sökande
<b>Färdtjänsthandläggning Timrå</b>							Förvaras hos färdtjänst- handläggaren
T 25-028	2025-02-21	2025-02-27	Ändr.i bef. Tillstånd	Bifall	AC		"
T 25-062	2025-04-29	2025-05-07	Förl FT	Bifall	JOED		"
T 25-063	2025-04-29	2025-05-07	FT+MU	Bifall	JE		"
T 25-064	2025-05-05	2025-05-07	FT+ogiltigt MU	Bifall	JOED		"
T 25-065	2025-05-05	2025-05-20	Förl FT	Bifall	JOED		"
T 25-066	2025-05-09	2025-05-09	Förl FT	Bifall	JOED		"
T 25-067	2025-05-13	2025-05-19	RF Tyresö	Bifall	JE	Tåg m leds+ansl taxi	"
T 25-068	2025-05-13	2025-05-14	FT	Bifall	JOED		"
T 25-069	2025-05-15	2025-05-20	Förl FT	Bifall	JOED		"
T 25-070	2025-05-16	2025-05-26	Förl RF	Bifall	JE		"
T 25-071	2025-05-19	2025-05-22	Förl FT	Bifall	JOED		"
T 25-072	2025-05-19	2025-05-27	FT+MU	Bifall	JOED		"
T 25-074	2025-05-27	2025-05-27	FT	Bifall	JE	Akut ansökan	"
<b>Färdtjänsthandläggning Ånge</b>							
A 25-041	2025-04-14	2025-05-07	RF ?	Bifall	JOED	Till Säbrå, Sundsvall, Östersund	"
A 25-044	2025-05-05	2025-05-07	Förl FT	Bifall	JOED		"
A 25-045	2025-05-06	2025-05-07	FT+MU	Bifall	JE		"
A 25-046	2025-05-06	2025-05-09	RF Sundsvall	Bifall	JE		"
A 25-047	2025-05-09	2025-05-09	RF Gimåfors	Bifall	JOED	Resdag 250515. Utökad FT	"
A 25-049	2025-05-19	2025-05-20	FT	Bifall	JOED		"
A 25-050	2025-05-20	2025-05-22	FT+MU	Bifall	RS		"
A 25-051	2025-05-26	2025-05-26	FT+MU, journalanteckningar	Bifall	JE	Akut ansökan	"
<b>Färdtjänsthandläggning Kramfors</b>							
K 25-051	2025-03-19	2025-05-07	FT	Bifall	JE		"
K 25-076	2025-04-28	2025-05-07	Förl FT	Bifall	JE		"
K 25-076	2025-04-28	2025-05-07	Liggande transport	Avslag	JE		"

K 25-077	2025-04-29	2025-05-20	FT	Bifall	JOED		"
K 25-078	2025-04-29	2025-05-15	RF Svall + länsdans	Bifall	JE	Tåg	"
K 25-080	2025-05-05	2025-05-07	FT+leds	Bifall	JOED		"
K 25-080	2025-05-05	2025-05-07	Ledsagare	Avslag	JOED		"
K 25-081	2025-05-13	2025-05-14	FT+MU	Bifall	JOED		"
K 25-082	2025-05-16	2025-05-20	RF Timrå	Bifall	JOED	Generellt tillstånd	"
K 25-083	2025-05-16	2025-05-23	FT	Bifall	RS		"
K 25-085	2025-05-19	2025-05-22	FT+MU	Bifall	RS		"
K 25-086	2025-05-20	2025-05-20	RF Sundsvall	Bifall	JOED	Resdag 250524	"
K 25-088	2025-05-21	2025-05-27	Förl FT	Bifall	JE		"
K 25-089	2025-05-22	2025-05-22	RF Umeå/Nordmaling	Bifall	JE	Resdag 250529 - Begravning	"
K 25-094	2025-05-26	2025-05-26	FT	Bifall	JE		"
K 25-095	2025-05-26	2025-05-26	FT	Bifall	JOED		"

FT = Färdtjänst

RF = Riksfärdtjänst

LU = Läkarutlåtande

MU = Medicinskt utlåtande

## DELEGATIONSBESLUT



**Datum**  
2025-05-28

**Diariennr**  
25/00044

Camilla Norberg  
070-231 83 20

Datum	Beslutande	Rubrik	Beslut	Beslut enligt delegationsordningspunkt *	Kommentar	Diarienummer
2025-05-08	Förbundsdirektör	Vikariat	Fortsatt vikariat kommunikatör till och med 2025-12-31	27		Finns i personalakt
2025-05-08	Förbundsdirektör	Visstidsanställning	Visstidsanställning kommunikatör 2026-01-01—2026-03-31	27		Finns i personalakt
2025-05-08	Förbundsdirektör	Vidaredelegering	Delegering av arbetsuppgifter inom arbetsmiljöansvaret till Stefan Välijeesiö	37		25/00166-2
2025-05-12	Förbundsdirektör	Vidaredelegering	Delegering av arbetsuppgifter inom arbetsmiljöansvaret till Magnus Gode	37		25/00166-3
2025-05-12	Förbundsdirektör	Visstidsanställning	Visstidsanställning hållplatsinventerare 2025-05-12 till och med 2025-07-20	27		Finns i personalakt
2025-05-16	Förbundsdirektör	Yttrande	Yttrande över länsstyrelsens förslag på energi- och klimatstrategi.	5		25/00241-2
2025-05-21	Förbundsdirektör	Vikariat	Anställning av vikarie som handläggare vid Din Tur Kundcenter från och med 2025-08-11 till och med 2025-12-31	27		Finns i personalakt

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## DELEGATIONSBESLUT

<b>Delegationsordning beslutad 2025-03-21</b>	* Beslut enligt delegationsordningspunkt	Återredovisas ej
<b>Myndighetsutövning</b>		
Rätt att utse ombud att föra kommunalförbundets talan inför domstol och andra myndigheter	1	
Besluta i ärenden om utlämnande av allmän handling. Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	2	X
Avvisning av för sent inlämnat överklagande. 45 § förvaltningslag (2017:900)	3	
Omprövning av beslut Förvaltningslag (2017:900)	4	
Yttrande över remisser	5	
Övriga yttranden	6	
Gallringar av handlingar	7	X
Myndighetsbeslut om färdtjänst och riksfärdtjänst	8	Redovisas särskilt
Beslut om trafikändringar, inom ramen för Trafikförsörjningsprogrammet, till en nettokostnad på 5 basbelopp/år under förutsättning att berörda medlemmar godkänt finansiering.	9	
<b>Ekonomiärenden</b>		
Omprioriteringar inom fastställd ram under budgetåret	10	
Ingående av leasingavtal inom budget	11	X
Avyttra gamla eller utrangerade inventarier eller andra kommunalförbundet tillhörande föremål <ul style="list-style-type: none"> <li>- högst 2 prisbasbelopp</li> <li>- mer än 2 prisbasbelopp</li> </ul>	12	X
Utse beslutsattesteranter	13	X
Attestering av löner och ersättningar till förtroendevalda	14	X
<b>Upphandling och inköp</b>		
Besluta om att förbereda och genomföra andra upphandlingar än trafik i Kommunalförbundet namn med ett upphandlingsvärde inom ram för beslutad budget	15	X
Tecknande av ramavtal och andra avtal med anledning av genomförd upphandling	16	X
Förhandling och beslut om mindre tillägg och ändringar i gällande trafikavtal inom ramen för budgeterande trafikkostnader	17	
Beslut om antagande av anbud avseende upphandling av varor och tjänster inom beslutad budget	18	X
<b>Utbildning, tjänsteresor, konferenser mm</b>		
Förtroendevaldas deltagande i kurs, konferens eller utlandsresa	19	
<b>Investeringar</b>		
Beslut om ianspråktagande av medel för investeringar inom fastställd plan och budget	20	X
Representation och externa uppvaktningar	21	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## DELEGATIONSBESLUT

- högst 2 500 kr		X
högst 20 000 kr per tillfälle		
- högst 6 000 kr per tillfälle		X
<b>HR</b>		
Anställning av förbundsdirektör	22	
Avskiljande av förbundsdirektör från sin tjänst		
Genomför årliga medarbetarsamtal med förbundsdirektör		
Genomför årliga lönedialoger och fastställer årlig löneutveckling för förbundsdirektör		
Beslutar om övriga löneförmåner för förbundsdirektör		
Anställning av chefer inom myndigheten, förutom FDir		
<b>Personalärenden</b>		
Inrätta eller avveckla befattningar	23	
Återbesättande av vakant tjänst	24	
Omplacering av medarbetare eller chef	25	
<b>Tillsvidareanställning inkl. lönesättning samt förkortning av uppsägningstid</b>		
Annan personal än FDir inom ramen för budget	26	
Vikarier	27	
<b>Uppsägning/avsked/disciplinpåföljd</b>		
Disciplinpåföljd för övriga medarbetare än FDir	28	
<b>Tjänstledighet, semester, kompensationsledighet</b>		
Tjänstledighet FDir	29	
Semester FDir	30	X
Tjänstledighet och semester	31	X
Beviljande föräldraledighet	32	X
<b>Pensioner och andra ersättningar</b>		
Beslut om särskild avtalspension FDir	33	
Beslut om särskild avtalspension övrig personal	34	
<b>Kollektivavtal</b>		
Förhandla enligt gällande lagstiftning om förhandlingsrätt	35	
Ingå kollektivavtal för arbetsgivarens räkning	36	
<b>Arbetsmiljö</b>		
Organisera och fatta beslut rörande arbetsmiljöarbetet	37	X

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

Webb/e-post:  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se



## Protokoll/Skrivelser/Delgivningar

Camilla Norberg  
070-231 83 20

**Datum**  
2025-06-02

Typ av handling	Avsändare	Datum	Diarienummer	Ankomstdatum
Styrelseprotokoll	Norrtåg AB	2025-04-02	25/00200-2	2025-05-08
Styrelseprotokoll nr 195	AB Transitio	2025-04-24	25/00107-6	2025-05-22
Styrelseprotokoll	Bussgoods i Norr AB	2025-02-04	25/00256-1	2025-05-23
Protokoll årsstämma	Norrtåg AB	2025-05-22	25/00194-2	2025-05-26
Protokoll årsstämma	Svensk Kollektivtrafik	2025-05-16	25/00089-2	2025-05-27
Protokoll årsstämma	Västernorrlands läns Trafik AB	2025-05-28	25/00263-2	2025-05-28
Protokollsutdrag Utveckling av kollektivtrafiken mellan Sollefteå och kusten	Regionala utvecklingsnämnden	2025-05-16	25/00265-1	2025-05-30
Protokollsutdrag Regional kollektivtrafikberedning	Regionala utvecklingsnämnden	2025-05-16	25/00266-1	2025-05-30
Protokollsutdrag Uppföljning av Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län 2024	Regionala utvecklingsnämnden	2025-05-16	25/00267-1	2025-05-30

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se





**Datum**

2025-06-04

**Diariennr**

25/00259

# **Tertialrapport april 2025**

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län**

**1 januari – 30 april 2025**

**Fastställd av förbundsdirectionen 2025-06-24**

# Innehåll

Ordförande har ordet.....	4
Vårt uppdrag .....	5
Året fyra första månader .....	6
FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE.....	8
Översikt över verksamhetens utveckling.....	8
Fem år i sammandrag (T1).....	8
Kommunalförbundets koncern .....	9
Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning.....	11
Koncernen.....	11
Händelser av väsentlig betydelse .....	11
Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet .....	11
Metod.....	11
Vision och mål .....	12
Målområde: Nöjd resenär .....	13
Målområde: Hållbar organisation .....	14
Koncernbolagens ekonomiska ställning.....	15
Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning.....	15
Balanskravsresultat .....	16
Väsentliga personalförhållanden.....	17
Hälsa och sjukfrånvaro .....	17
Personalstruktur .....	18
Förväntad utveckling .....	18
Koncernbolagens förväntade utveckling.....	18
Ekonomisk analys.....	20
Årets resultat – budgetföljsamhet .....	20
Jämförelse med föregående år .....	20
Investeringsredovisning .....	21
Verksamhetens intäkter.....	21
Verksamhetens kostnader .....	22
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem .....	27
Prognos helår 2025 .....	28
Verksamhetens intäkter.....	28
Verksamhetens kostnader .....	29
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem .....	31
EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING .....	32
Resultaträkning .....	32
Balansräkning .....	32
Noter .....	34

Noter till resultaträkningen .....	34
------------------------------------	----

## Ordförande har ordet

Det har varit en händelserik vår, där vi tagit flera viktiga steg framåt. En viktig händelse är att de nya avtalen för särskilda persontransporter nu är klara. Det känns bra att kunna säga att allting är på plats inför trafikstarten i juni. Det är ett arbete som pågått länge och där många har varit delaktiga – stort tack till alla som har bidragit!

En annan viktig förändring är att direktionen och förvaltningen nu arbetar enligt den nya förbundsordningen. Det innebär att direktionen nu har börjat fatta beslut som rör vårt gemensamma trafikutbud i hela länet, vilket är ett nytt sätt att arbeta på.

Själv har jag under våren deltagit på alla medlemmars trafik- och budgetdialoger. Det har varit väldigt givande att få lyssna in, diskutera utmaningar och möjligheter, och få en bättre förståelse för hur läget ser ut runt om i våra kommuner. De här samtalen är viktiga, både för att vi ska kunna fatta bra beslut och för att vi ska kunna jobba tillsammans framåt.

Sammanfattningsvis har vi haft ett intensivt men positivt tertiäl. Vi har viktiga beslut bakom oss och många spännande utmaningar framför oss. Jag ser fram emot att fortsätta det här arbetet tillsammans med er.

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 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 fyra första månader

## Kundcenter

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.

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 kommer koppla samtalen till en extern aktör utanför ordinarie telefontider.

## Trafik

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.

För serviceresorna tilldelades kontrakten för:

- 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

Trafikområde 2 överprövades, vilket avslogs av förvaltningsrätten den 2 april, kammarrätten avvisar samma ärende den 5 maj. Trafiken startar i juni 2025 och sträcker sig i fyra år framåt. Förberedelser inför trafikstarten pågår.

## Projekt

### *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 resekort. Kampanjen har synts 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 resekort, 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.

### *Pris- och produktutredning*

Som ett första steg i den pågående pris- och produktutredningen har extra frågor om priskänslighet ställts till länets respondenter i Kollektivtrafikbarometern.

### *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.

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

### *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.

### **Ledning och styrning**

Under perioden har två nya chefer tillträtt. Stefan Välijeesiö, trafikchef samt Magnus Gode, chef verksamhetsstöd.

# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

## Översikt över verksamhetens utveckling

### Fem år i sammandrag (T1)

Kommunalförbundets nettokostnad minskade med 18,3 mnkr från tertial 1 2024 till tertial 1 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.

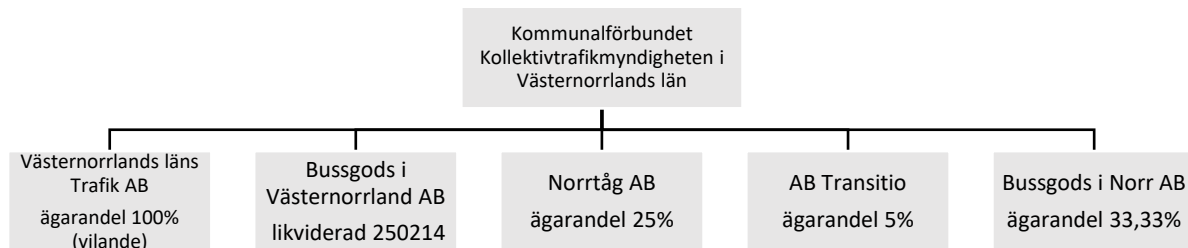
Kommunalförbundet					
MNKR	2025	2024	2023	2022	2021
<b>KOSTNADER</b>					
Allmän kollektivtrafik					-154,9
· landsbygdstrafik	-101,8	-105,1	-104,2	-94,7	
· tätortstrafik	-78,9	-81,5	-76,9	-66,3	
· tågtrafik	-40,4	-45,5	-40,4	-35,2	-33,4
Särskild persontrafik inkl miljöpremie	-39,4	-45,6	-42,7	-36,6	-34,7
Administrativa kostnader	-20,7	-21,8	-21,7	-20,9	-18,3
Stationsavgifter	-1,1	-1,0	-1,1	-0,9	-0,1
Övriga kostnader	-	-	-	-	-
<b>TOTALA KOSTNADER</b>	<b>-282,3</b>	<b>-300,6</b>	<b>-287,0</b>	<b>-254,6</b>	<b>-241,4</b>
<b>INTÄKTER</b>					
Allmän kollektivtrafik					
· biljettförsäljning	34,7	39,5	31,9	29,9	30,3
· skolkort	9,2	6,6	6,5	6,0	5,4
Övriga intäkter	16,9	14,8	16,4	13,0	13,4
<b>TOTALA INTÄKTER</b>	<b>60,7</b>	<b>60,8</b>	<b>54,8</b>	<b>49,0</b>	<b>49,1</b>
Avskrivningar	-0,5	-0,5	-0,4	-0,6	-0,3
<b>NETTOKOSTNAD</b>	<b>-222,1</b>	<b>-240,4</b>	<b>-232,6</b>	<b>-206,2</b>	<b>-192,6</b>
Kommunala biljettsubventioner		31,5	34,1	29,9	35,2
Medlemsbidrag	221,3	207,9	198,6	176,3	157,3
<b>RESULTAT</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Finansiella poster	0,8	0,9	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>0,0</b>
Extraordinära poster	0,0	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>	<b>0,0</b>

Produktionsinformation	2025	2024	2023	2022	2021
<b>PRODUKTIONSKILOMETER</b> (exkl särskild persontrafik)					
Landsbygdstrafik	2 690 677	2 713 963	2 741 898	2 900 564	2 810 978
Tätortstrafik	1 485 382	1 547 820	1 502 247	1 507 808	1 514 008
<b>TOTAL PRODUKTIONSKM</b>	<b>4 176 059</b>	<b>4 261 783</b>	<b>4 244 145</b>	<b>4 408 372</b>	<b>4 324 987</b>
<b>BRUTTOKOSTNAD KR/KM</b>					
Landsbygdstrafik	-37,8	-38,7	-35,3	-32,04	-31,18
Tätortstrafik	-53,1	-52,7	-49,08	-44,09	-38,97
<b>TOTAL BRUTTOKOSTNAD/KM</b>	<b>-43,27</b>	<b>-43,80</b>	<b>-40,01</b>	<b>-36,26</b>	<b>-33,99</b>
Förändring i %	-1%	9%	10%	-3%	3%
<b>SKATTESUBVENTIONSGRAD</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>SKATTESUBVENTION</b>	76%	78%	79%	83%	81%



## 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

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. Bolaget likviderades den 14 februari 2025.

### 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. 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 likviderades Bussgods i Västernorrland. Avvecklingen avslutades 14 februari 2025.

## Koncernen

Trafikverket har minskat sin medfinansiering av tågtrafiken. Det minskade anslaget i T1 uppgår till drygt 13,0 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 måloppfyllnad:



= 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 fånga 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 T1 2025
Måluppfyllnad	↓
<b>Analys:</b> <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. Efter ett aktivt arbete har allt fler hittat till och börjat nyttja dessa kanaler vilket innebär måluppfyllnad inom delmålet.</p> <p>Under 2024 har ett nytt realtidssystem införts med syftet att förbättra information och trygghet. Denna åtgärd har dock inte fått genomslag i periodens utfall och den upplevda tryggheten har minskat och uppnår inte fastställd målsättning. I delmålet mäts även antal biljettkontroller. Under perioden har inga biljettkontroller genomförts.</p> <p>I den särskilda kollektivtrafiken är däremot betyget högt, 93% vilket kan jämföras med målsättningen om 90%.</p> <p>NKI (Nöjd-kund-index) har minskat från 45-40% och därmed missas målet om 42%. Bakgrunden till minskningen är svår att sätta om. Det har inte skett större några neddragningar i trafiken vilket annars kan påverka kundernas nöjdhet. Vad gäller andelen av det motoriserande resandet så är det oförändrat men ska öka om måluppfyllnad ska nås. Sammanfattningsvis så nås delmålet "Enkelt" medan övriga delmål inte når måluppfyllnad.</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 2025-04	Utfall 2024-04	Mål 2025
Antal registrerade användare i appen Din Tur ska öka från föregående år	Power BI	130 000	67 000	ja
Andel sålda biljetter på Mina sidor och i appen Din Tur ska öka från föregående år	Power BI	40,5%		+ 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 2025-04	Utfall 2024-04	Mål 2025
Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken, Män/Kvinnor (kollektivtrafikresenärer, växlare och sällanresenärer i procent)	KOLLBAR	78/70	73/71	79/73
Biljettkontroller har genomförts (i antal av länets kommuner)		0		5 av 7
Vilket betyg vill du ge förarens bemötande? Andel som svarar 4 el 5) (sjukrese- och färdtjänstresenärer)	Anbarö	93%		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 2025-04	Utfall 2024-04	Mål 2025
Antal kollektivtrafikresenärer (buss) exkl. skolresor	Power Bi	2 623 657		+ 3%
Nöjd Kund Index NKI, totalt	KOLLBAR	40%	45%	42%
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserande resandet (%) ska öka	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 effektivt och attraktiv. Budget ska vara i balans och resurserna ska användas för rätt ändamål och utnyttjas effektivt.

	Årsprognos T1 2025
<b>Måluppfyllnad</b>	
<b>Analys:</b> Målet ekonomi i balans syftar till att skapa en förutsägbarhet och pålitlighet i de budgetsiffror som presenteras. Budgetföljsamheten är viktig för att kunna planera rätt efter den budget som presenteras. Utfallet för första tertiet visar på en budgetföljsamhet med -9,3%. En positiv avvikelse men uppfyller inte målet +/- 4%. Prognosen för hela året är att det inte kommer att nås då indexkostnader kraftigt avviker från budgeterade belopp. Orsakerna är tidig budgetläggning och stora händelser i omvärlden som leder till kraftiga indexförändringar. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad bedöms uppfyllas för helåret.	

### 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 2025-04	Utfall 2024-04	Mål 2025
Antalet upprättade och implementerade processer		6	-	3
Medarbetarna vet vad som förväntas av dem i sitt arbete	HME	-	-	70
Medarbetarnas befattningsbeskrivningar är genomarbetade och kända		14%	-	50%

### 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 2025-04	Utfall 2024-04	Mål 2025
Sjukfrånvaron lägre än målvärdet	Agda	6,0%	8,3%	4,5%
Andel medarbetare som nyttjar friskvårdsbidrag ska öka från föregående år	Agda	40%	29%	ja
Medarbetarna upplever sitt arbete som meningsfullt	HME	-	-	70

### 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 2025-04	Utfall 2024-04	Mål 2025
--	-----------	----------------	----------------	----------

Budgetföljsamhet (%) <sup>1</sup>	Excel	-9,3%	2,4%	4%
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (%) <sup>2</sup>				
varav tätortstrafik <sup>3</sup>	Excel	18,5	19,3	18
varav landsbygdstrafik <sup>4</sup>		24,1	25,6	23
		14,1	14,4	15

## Koncernbolagens ekonomiska ställning

### Norrtåg AB

Traffikkostnaden för Norrtåg uppgår till 172,9 mnkr för T1 2025, jämfört med budget en minskning med 15,3 mnkr.

Den största avvikelserna på trafikkostnad mot budget per tertial 1 är elindex som är 8,0 mnkr lägre än budget på grund av sjunkande elpriser sedan budgeten antogs. Operatörsersättningen är lägre än budget på grund av lägre inflationstakt och indextal än vid budgeteringstillfället, en avvikelse på 4,7 mnkr. Bolagsförvaltningen uppgår till 8,1 mnkr totalt, 1,3 mnkr lägre än budgeterat. Avvikelsen förklaras dels av att bolaget har avvaktat med nyrekryteringar för marknadsavdelningen och att projektkostnader för fordonsanskaffning, depåutredning och biljettsystem kommer att uppstå senare under året.

Intäkterna uppgick totalt till 181,0 mnkr, en avvikelse med minus 16,6 mnkr mot budget.

Biljettintäkterna avviker med 8,4mnkr lägre än budget. Vid budgetering av biljettintäkter för året beräknades det skadade fordonet vara tillbaka under hela året. Vid utgången av tertial 1 är bedömningen att fordonet är åter i trafik först till sommar/höst och förklarar i huvudsak varför intäkterna inte når upp till budget och den revidering som görs i prognos. Andra intäkter för försäkringsersättning och intäkt från staten för utförd trafik på Botniabanan avviker från budget med 1,9 mnkr och 2,8 mnkr högre intäkter.

Regionernas medfinansiering uppgick till 74,5 mnkr, en minskning mot budget med 13,3 mnkr. Sammantaget ger minskade intäkter och lägre kostnader under tertial 1 en medfinansiering för regionerna som uppgår till 74,5mnkr, en nivå som är över budget med 0,1 mnkr. För Västernorrlands del är utfallet 27,1 mnkr, i nivå med budget. Västernorrlands utestående skuld till Norrtåg är 6,3 mnkr.

### AB Transitio

Transitio upprättar inget bokslut i T1.

### Bussgods i Norr AB

Bussgods i Norr uppvisar ett rörelseresultat på 0,1 mnkr för tertial 2025 vilket är 0,8 mnkr lägre än budgeterat. Intäktsavvikelsen är 1,0 mnkr lägre än budget och beror på den svaga tillväxten i samhället. Kostnaderna ligger i paritet med budget, en positiv avvikelse på 0,2 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.

## 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

<sup>1</sup> Budget ska inte avvika mer än målvärdet

<sup>2</sup> Självfinansieringsgrad är andelen av trafikkostnader, exklusive SÄKO, som täcks av externa verksamhetsintäkter.

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

<sup>3</sup> Trafikområden O3, O6, O10, O14-15

<sup>4</sup> Övriga trafikområden

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 april redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

**Tabell översikt av sjukfrånvaro**

Tabellen visar frånvaro per april respektive år

Sjukfrånvaro (%)	2025	2024	2023	2022	2021
Total sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid	6	8,3	5	4,6	4,3

#### Sjukfrånvaro

Sjuktalet har minskat med 2,3 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 har dock startats upp med lönesamtal under början av året och de nya lönerna planeras bli 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. En övergripande plan för pulsmätningar 2025 har tagits fram och de planerade mätningarna kommer ske under veckorna 19, 36 och 46.

En utbildningsinsats kring kundbemötande har gjorts för medarbetarna vid Kundcenter. Utbildningsinsatsen är en aktivitet utifrån arbetsplatsens handlingsplan arbetsmiljö.

Medarbetarna på trafikenheten har genomgått utbildning i FRIDA-systemet. FRIDA är ett verktyg som används för bland annat rapportering och uppföljning av miljö, avtal och kvalitet. Utbildningsinsatsen syftar till att höja kompetensen så att uppdraget ska kunna skötas på ett bra och professionellt sätt.

#### 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 45 tillsvidareanställda är 52 procent kvinnor och 48 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 77 procent kvinnor och 23 procent män. Bland visstidsanställda är könsfördelningen 37 procent kvinnor och 63 procent män.

## Personalstruktur

Tabell översikt av personalstruktur

Tabellen visar anställda per april respektive år

Antal	2025	2024	2023	2022	2021
<b>Kvinnor</b>	35	34	32	32	32
varav tillsvidareanställda	29	28	29	28	28
<b>Män</b>	26	19	21	22	24
varav tillsvidareanställda	16	15	17	19	21
<b>Summa</b>	61	53	54	54	56
varav tillsvidareanställda	45	43	46	47	49

Det totala antalet medarbetare har ökat med åtta jämfört med samma period föregående år. Ökningen består till största delen av visstidsanställningar, Visstidsanställningarna avser föräldraledighetsvikariat samt timvikarier vid Kundcenter. Under perioden har två nya chefer tillträtt sina tjänster, Stefan Välijeesiö, trafikchef samt Magnus Gode, chef verksamhetsstöd.

## 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 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.

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 första delen av 2025 där index som beräknas på trafikavtalen går ner något.

Fortsatta satsningar på resandeutbud i kombination med utredning av våra priser och produkter tros ge en positiv effekt på resandeutvecklingen 2025.

## Koncernbolagens förväntade utveckling

### Norrtåg AB

Den statliga medfinansieringen minskar med 40,0 mnkr mot budget samtidigt som försäljning av biljettintäkter bedöms minska med 10,1 mnkr till följd av ett skadat fordon som inte väntas åter förrän sommar/höst. Det skadade fordonet beräknas medföra en övrig intäkt på 5,0 mnkr i form av försäkringsersättning. Sammantaget innebär förändringen i intäkter 43,8 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. Elpriserna har sjunkit kraftigt sedan budgetering och beräknas därför bli - 12 463 kkr. lägre än budget. Fordonshyran har också sjunkit med 5,6mnkr mot budget till följd av lägre upprustningskostnader.

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. Sammantaget är de totala trafik- och administrationskostnaderna – 22,3 mnkr. lägre än budget.

Minskade intäkter och lägre kostnader bedöms sammanlagt medföra en ökad regional finansiering om 21,5 mnkr mot budget. För Västernorrlands del innebär prognosen en ökning med 5,7 mnkr mot tidigare budgeterat belopp.

### **AB Transitio**

Transitio har inte lämnat prognos för 2025 i tertial 1.

### **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. Även andra större paket aktörer har under året visat intresse för bolagets förmågor och kapacitet som kan leda till flera större uppdrag under året.

Projektet runt drönartransporter är på väg att bli verklighet med de första testflygningarna i juni. Målet är att det på längre sikt ska leda till en kommersialisering av drönartransporter och vara nummer 1 på kombinerad mobilitet.

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 2,6 mnkr mot budget. Resultatet bedöms till 1,0 mnkr jämfört med budgetens 1,8 mnkr.

## Ekonomisk analys

### Årets resultat – budgetföljsamhet

Perioden januari till april visar att nettokostnaderna uppgår till 222,1 mnkr. Vid en jämförelse med budget för motsvarande period är verksamhetens nettokostnader 22,9 mnkr lägre, en minskning med 9,3%. Verksamhetens intäkter har ökat med 3,5 mnkr där biljettintäkterna minskat med 0,7 mnkr, resplusintäkter ökat med 1,4 mnkr och intäkter skolkort ökat med 3,4 mnkr. Verksamhetens kostnader har minskat med 18,8 mnkr jämfört med budget. Här står tåghyra för 1,9 mnkr lägre kostnader, den linjelagda busstrafiken minskade med 10,4 mnkr och den särskilda persontrafiken med 4,3 mnkr. Utfallet på administrativa kostnader är 1,5 mnkr lägre än budget.

RESULTATRÄKNING (MNKR)	Utfall T1 2025	Budget T1 2025	Avvikelse	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	60,7	57,2	3,5	6,2
Verksamhetens kostnader	-282,3	-301,1	18,8	-6,2
Avskrivningar	-0,5	-1,1	0,6	-52,1
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-222,1</b>	<b>-245,0</b>	<b>22,9</b>	<b>-9,3</b>
Kommunala biljettsubventioner	0,0	0,0	0,0	0,0
Medlemsbidrag	221,3	244,6	-23,3	-9,5
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>108,1</b>
Finansiella intäkter	0,8	0,3	0,5	135,3
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	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 18,3 mnkr lägre nettokostnader vilket motsvarar 7,6%. Verksamhetens intäkter ligger i stort oförändrat i jämförelse med motsvarande period föregående år. Biljettintäkterna har dock minskat med 2,7 mnkr och skolkortsintäkterna ökat med 2,6 mnkr. Verksamhetens kostnader har minskat med 18,4 mnkr jämfört med föregående år. Den särskilda persontrafiken står för en minskning med 6,3 mnkr. Beståndsdelarna där redovisas i separat stycke längre ner. Den linjelagda busstrafiken har minskat kostnaderna med 6,0 mnkr.

RESULTATRÄKNING (MNKR)	Utfall T1 2025	Utfall T1 2024	Förändring 2025-2024	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	60,7	60,8	-0,1	-0,1
Verksamhetens kostnader	-282,3	-300,7	18,4	-6,1
Avskrivningar	-0,5	-0,5	0,0	-0,7
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-222,1</b>	<b>-240,4</b>	<b>18,3</b>	<b>-7,6</b>
Kommunala biljettsubventioner	0,0	31,5	-31,5	-100,0
Medlemsbidrag	221,3	207,9	13,4	6,4
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,1</b>	<b>100,0</b>
Finansiella intäkter	0,8	0,9	-0,1	100,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	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>Extraordinära poster</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</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>

## Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 1,8 mnkr för tertial 1 2025. Hela summan ligger på pågående arbete, fördelat på immateriella med 0,8 mnkr och materiella med 1,0 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 under vår/sommar 2025.

Tabell med översikt av investeringar

MNKR	Utfall T1 2025	Budget T1 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Biljettmaskiner	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,1	-0,1	-100,0%
Trafikledning realtid	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Inventarier	0,0	0,2	-0,2	-100,0%	0,2	-0,2	-100,0%
Reseplanerare	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Händläggningssystem SÄKO	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
BOB - biljettsystem	0,0	0,3	-0,3	-100,0%	2,5	-2,5	-100,0%
Betalkortsterminaler bussar	0,0	0,8	-0,8	-100,0%	0,0	0,0	0,0%
Intäktsfördelningssystem	0,0	0,1	-0,1	-100,0%	0,0	0,0	0,0%
Pågående immateriella	0,8	0,0	0,8	0,0%	-2,5	3,3	-132,0%
Pågående materiella	1,0	0,0	1,0	0,0%	0,0	1,0	0,0%
<b>SUMMA</b>	<b>1,8</b>	<b>1,4</b>	<b>0,4</b>	<b>32,9%</b>	<b>0,3</b>	<b>1,5</b>	<b>500,0%</b>

## Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 60,7 mnkr vilket är 3,5 mnkr högre 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.

Biljettintäkternas minskning mot budget med 0,7 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 T1 2025	Budget T1 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Biljettintäkter busstrafik	33,3	34,0	-0,7	-2,1%	36,0	-2,7	-7,4
Intäkter skolkort	9,2	5,8	3,4	59,1%	6,6	2,6	38,7
Intäkter tågtrafik	2,4	2,0	0,4	19,4%	2,1	0,3	12,4
Bidrag, Samverkande system	1,0	1,2	-0,2	-14,5%	1,2	-0,2	-14,4
Tåghyra	11,5	11,4	0,0	0,3%	11,8	-0,3	-2,8

Resplusintäkter	1,3	1,4	0,0	-2,9%	1,4	-0,1	-4,7
Kundservice och anropsstyrdtrafik	0,7	0,2	0,5	214,5%	0,8	-0,1	-6,6
Reklam på buss	0,3	0,2	0,1	43,7%	0,2	0,1	70,4
Bussgodsintäkter	0,1	0,1	0,0	52,0%	0,0	0,1	387,3
Färdtjänsthandläggning	0,4	0,3	0,0	12,7%	0,3	0,0	8,7
Persontransporter	0,1	0,1	0,0	45,1%	0,1	0,0	45,1
Avgift för kortämne	0,1	0,0	0,0	98,4%	0,0	0,0	98,4
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,0	0,2	-0,2	-91,5%	0,0	0,0	47,1
Övriga intäkter	0,3	0,3	0,0	-3,7%	0,1	0,2	225,9
<b>SUMMA</b>	<b>60,7</b>	<b>57,2</b>	<b>3,5</b>	<b>6,1%</b>	<b>60,7</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>

### Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

Biljettintäkterna har minskat med 2,7 mnkr från tertial 1 2024 till tertial 1 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 282,3 mnkr för tertial 1 2025 och budget för motsvarande period till 301,1 mnkr, vilket innebär lägre kostnader än budget motsvarande 18,8 mnkr. Den största minskningen står den linjelagda busstrafiken och den särskilda persontrafiken för med 10,4 mnkr respektive 4,3 mnkr. För den linjelagda busstrafiken är det indexkostnaderna som minskat mest. I kostnaderna för tågtrafiken ingår även kostnad för biljettgiltigheten med 2,4 mnkr. Den kostnaden återspeglar sig dock i intäkterna också med motsvarande 2,4 mnkr, ett nollsummespel. Dessa intäkter är sålda i våra system och faktureras i sin tur från Norrtåg. Fordonshyra tåg ligger 1,9 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 ligger 1,5 mnkr lägre än budget.

Tabell över verksamhetens kostnader

KOSTNADER, MNKR	Utfall T1 2025	Budget T1 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Linjelagd busstrafik	-180,1	-190,5	10,4	-5,5%	-186,0	6,0	-3,2%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-39,4	-43,7	4,3	-9,9%	-45,6	6,3	-13,7%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-29,5	-29,7	0,2	-0,8%	-31,7	2,2	-7,1%
Fordonshyra	-9,5	-11,4	1,9	-17,0%	-12,4	2,9	-23,7%
Administrativa kostnader	-18,8	-20,2	1,5	-7,2%	-19,4	0,6	-3,3%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-1,8	-2,1	0,4	-17,0%	-2,1	0,3	-16,1%
Stationsavgifter	-1,1	-1,1	-0,1	4,9%	-1,0	-0,1	8,0%
Biljettsamverkan Xtrafik, SJ	-1,4	-1,5	0,1	-4,7%	-1,3	-0,1	4,8%
Kompletteringstrafik	-0,6	-0,5	-0,2	34,4%	-0,6	0,0	-0,5%
Realtid, drift och underhåll	-0,2	-0,4	0,2	-56,1%	-0,3	0,15	-46,8%
<b>SUMMA</b>	<b>-282,3</b>	<b>-301,1</b>	<b>18,8</b>	<b>-6,2%</b>	<b>-300,6</b>	<b>18,4</b>	<b>-6,1%</b>

### Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 180,1 mnkr för tertial 1 2025 och ligger 10,4 mnkr lägre jämfört med budget. Jämfört med föregående år är kostnaden 6,0 mnkr lägre och den främsta orsaken är indexkostnader som minskat till följd av lägre index.

## Avtalade trafikknkostnader

I jämförelse med budget har kostnaderna minskat med 4,0 mnkr för de avtalade trafikknkostnaderna. En minskning av antalet trafikdagar för trafikåret 2025 var inte budgeterat för vilket utgör en lägre kostnad.

I jämförelse med föregående år har de avtalade trafikknkostnaderna minskat med 1,7 mnkr.

Skilnad 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 indexuppräknningen 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 6,5 mnkr lägre i utfallet jämfört med budget. Snittindex i utfallet för tertial 1 2025 ligger på ungefär 38,5% för tätortstrafiken och 37,7% för landsbygdstrafiken.

För jämförelsen med föregående år är indexkostnaderna 3,7 mnkr lägre i utfallet för tertial 1 2025. Föregående låg snittindex på ungefär 42,1% för tätortstrafik och 41,9% för landsbygdstrafik motsvarande period.

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

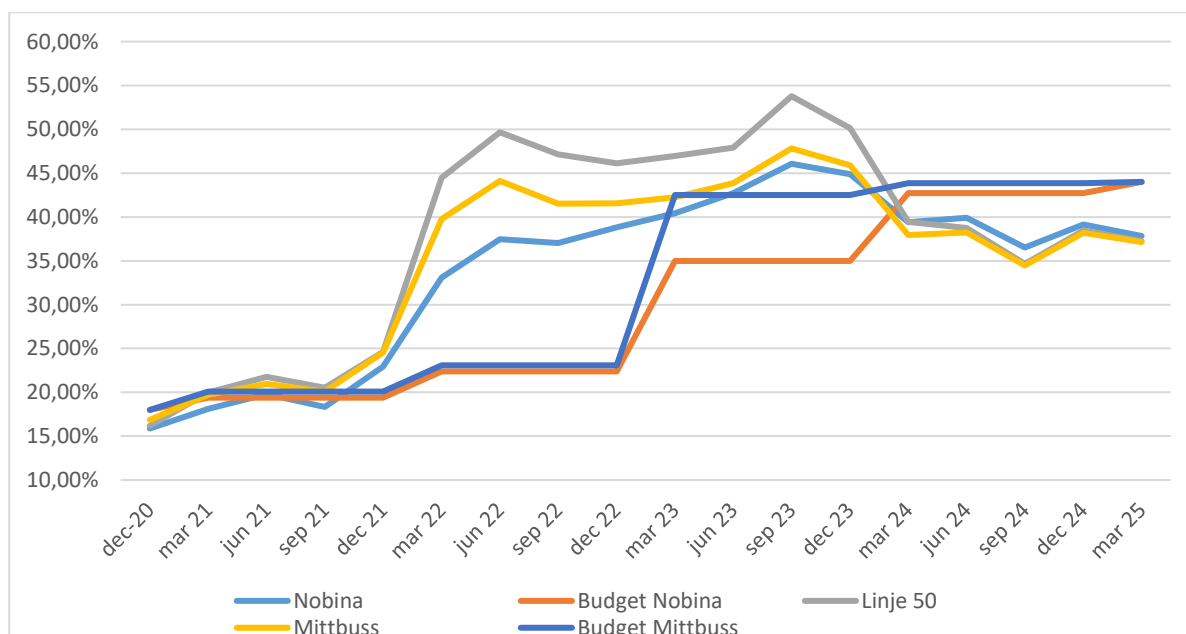


Diagram 1: Indexutveckling dec 2020-mar2025 utfall SCB

## Miljöincitament

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

## Förstärkningstrafik

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

Tabell över kostnader linjelagd trafik

MNKR	Utfall T1 2025	Budget T1 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Avtalade Trafikkostnad	-129,0	-133,0	4,0	-3,0%	-130,7	1,7	-1,3%
Indexerade trafikkostnader	-50,5	-57,0	6,5	-11,4%	-54,1	3,7	-6,8%
Miljöincitament	-0,4	-0,4	0,0	5,2%	-1,0	0,6	-61,8%
Förstärkningstrafik	-0,2	-0,1	-0,1	69,8%	-0,1	-0,1	119,0%
<b>SUMMA</b>	<b>-180,1</b>	<b>-190,5</b>	<b>10,4</b>	<b>-5,5%</b>	<b>-186,0</b>	<b>5,9</b>	<b>-3,1%</b>

## Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 39,4 mnkr per tertial 1 och budgeten motsvarande period uppgår till 43,7 vilket medför en avvikelse om 9,9 procent.

Justering av index i den särskilda persontrafiken sker fyra gånger per år utifrån en avtalad indexkorg liknande den modell som förekommer i den allmänna kollektivtrafiken. Kostnaden påverkas av index som för perioden ligger på en lägre nivå än tidigare.

Kostnaden för Region Västernorrlands sjukresor uppgår till 21,3 mnkr och avvikelsen visar 15 procent vilket motsvarar 3,7 mnkr i budgetavvikelse. Antalet resor har i jämförelse mellan perioderna minskat med 2 287 resor till 41 778 och kostnaden har minskat med 17 procent vilket motsvarar 4,4 mnkr. Det är framför allt längre resor som minskat i antal vilket genererar lägre kostnader. Minskat antal resor ger sämre möjlighet till samordning vilket bidrar lägre besparing.

Ånge kommun redovisar en budgetavvikelse om 0,3 mnkr vilket motsvarar 12 procents avvikelse. Jämfört mot föregående år är kostnaden 0,6 mnkr lägre och resandeutvecklingen har minskat till 3 652 vilket motsvarar 18 procent.

Budgetavvikelsen för Timrå kommun visar 0,2 mnkr högre kostnad jämfört mot budget. Kostnaden per tertial 1 ligger i paritet jämfört med samma period året innan. Antalet resor har minskat något och snittlängden på resorna har ökat.

Kostnaden för Sollefteå kommun har minskat med 0,4 mnkr vilket motsvarar 15 procent jämfört mot föregående år. Budgetavvikelsen visar 0,4 mnkr högre kostnader jämfört mot utfallet per tertial 1.

För Örnsköldsviks kommun visar kostnadsminskningen 0,4 mnkr jämfört mot föregående år. Avvikelsen jämfört mot budget redovisar 5 procent motsvarande 0,2 i budgetavvikelse. Antalet resor har ökat med 570 till 17 165.

I Härnösands kommun visar utfallet per tertial 1 jämfört mot föregående år på 0,1 mnkr lägre kostnader. Budgetavvikelsen visar 0,1 mnkr lägre kostnader vilket motsvarar 4 i avvikelse. Resandenivån ligger något högre jämfört mot föregående år.

Kramfors kommun redovisar en 0,4 mnkr lägre kostnader i jämförelse mot samma period året innan. Resandeutvecklingen är 5 procent färre resor vilket motsvarar 791 vilket bidrar till utfallet. Budgetavvikelsen är 0,2 mnkr i högre kostnader vilket motsvarar 4 procent i avvikelse.

Tabell med kostnader särskild persontrafik per medlem



MNKR	Utfall T1 2025	Budget T1 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Region Västernorrland	-21,3	-25,1	3,7	-15,0%	-25,8	4,4	-17,0%
Ånge kommun	-1,9	-2,2	0,3	-12,0%	-2,5	0,6	-23,0%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Timrå kommun	-1,9	-1,7	-0,2	10,0%	-1,9	0,0	-2,0%
Härnösands kommun	-1,8	-1,9	0,1	-4,0%	-1,9	0,1	-6,0%
Kramfors kommun	-5,3	-5,1	-0,2	4,0%	-5,6	0,4	-6,0%
Sollefteå kommun	-2,3	-2,7	0,4	-13,0%	-2,8	0,4	-15,0%
Örnsköldsviks kommun	-4,8	-5,1	0,2	-5,0%	-5,2	0,4	-7,0%
<b>SUMMA</b>	<b>-39,4</b>	<b>-43,7</b>	<b>4,3</b>	<b>-9,8%</b>	<b>-45,6</b>	<b>6,3</b>	<b>-13,8%</b>

### Administration – Förvaltningens nettokostnader

De administrativa kostnaderna för förvaltningen i Kramfors ligger 1,5 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 T1 2025	Budget T1 2024	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Förvaltning Kramfors	-13,1	-14,1	1,0	-6,9%	-13,1	0,0	0,3%
Kundcenter Ånge	-6,4	-7,0	0,6	-8,2%	-5,8	-0,6	10,8%
Central bedömning	-0,7	-0,8	0,1	0,0%	-0,6	-0,1	13,8%
<b>SUMMA</b>	<b>-20,2</b>	<b>-21,9</b>	<b>1,6</b>	<b>-7,5%</b>	<b>-19,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>3,8%</b>

Tabell över administrativa intäkter

MNKR	Utfall T1 2025	Budget T1 2024	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Förvaltning Kramfors	0,7	0,4	0,3	61,3%	0,5	0,2	32,6%
Kundcenter Ånge	1,1	0,6	0,5	94,4%	1,1	0,0	1,3%
Central bedömning	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
<b>SUMMA</b>	<b>1,8</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>80,6%</b>	<b>1,6</b>	<b>0,2</b>	<b>11,1%</b>

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

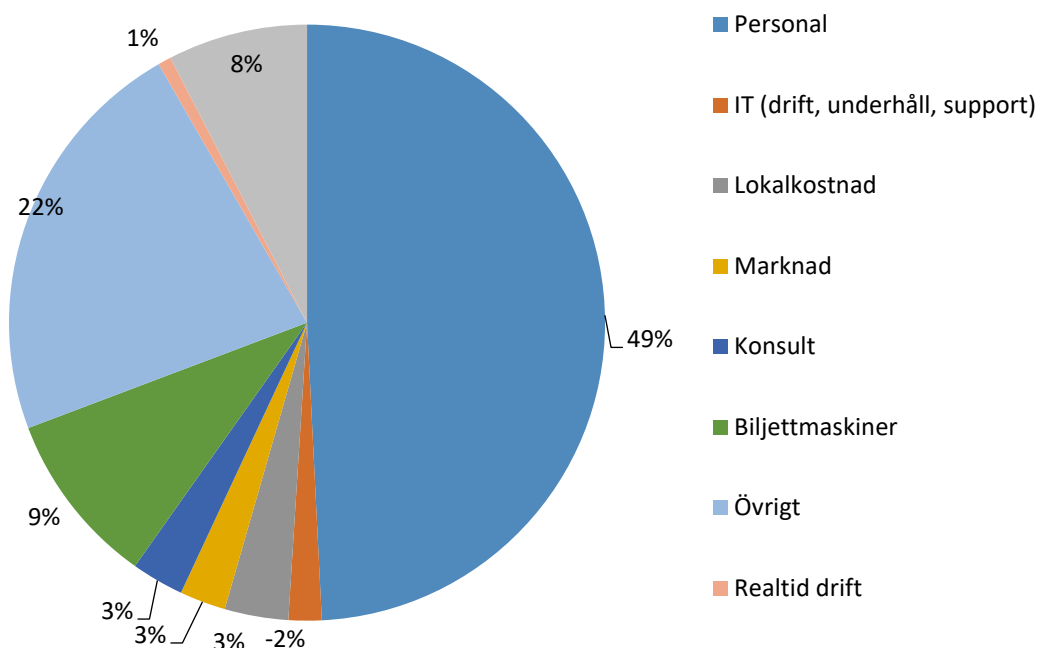


Diagram 2: Procentuell fördelning av administrationskostnader

### 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.

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%
<b>SUMMA</b>	<b>-1,8</b>	<b>-2,3</b>	<b>0,5</b>	<b>-21,3%</b>	<b>-1,2</b>	<b>-0,6</b>	<b>51,5%</b>

### Norrtåg

Nettokostnad för driften av Norrtåg är 2,6 mnkr lägre än budget. Den statliga medfinansieringen har minskat med 13,3 mnkr för Norrtågs del under tertial 1 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 i T1 2025.

Jämfört med föregående år samma period så ligger utfallet för tertial 1 2025 5,1 mnkr lägre. Driften var 2,5 mnkr lägre och tåghyrorna var 2,9 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 T1 2025	Budget T1 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2024	Förändring 2025-2024	(%)
<b>Norrtåg</b>							
Intäkter	2,4	2,0	0,4	19,4%	2,1	0,3	12,7%
Fordonshyra	11,5	11,4	0,0	0,3%	11,8	-0,3	-2,7%
<b>INTÄKTER</b>	<b>13,8</b>	<b>13,4</b>	<b>0,4</b>	<b>3,1%</b>	<b>13,9</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,4%</b>
Kostnad Drift Norrtåg	-27,1	-27,7	0,6	-2,2%	-29,6	2,5	-8,5%
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-2,4	-2,0	-0,4	19,4%	-2,1	-0,3	12,7%
Kostnad fordonshyra	-9,5	-11,4	1,9	-17,0%	-12,4	2,9	-23,7%
<b>KOSTNADER</b>	<b>-39,0</b>	<b>-41,2</b>	<b>2,2</b>	<b>-5,3%</b>	<b>-44,2</b>	<b>5,2</b>	<b>-11,8%</b>
<b>NETTOKOSTNAD</b>	<b>-25,1</b>	<b>-27,7</b>	<b>2,6</b>	<b>-9,4%</b>	<b>-30,3</b>	<b>5,1</b>	<b>-17,0%</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 221,3 mnkr för tertial 1 2025. I budget låg nettokostnaderna på 244,6 mnkr och utfall föregående år uppgick till 240,4 mnkr.

Tabell över medlemmarnas nettokostnad/medlemsbidrag

MNKR	Utfall T1 2025	Budget T1 2025	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Region Västernorrland	-87,8	-98,4	10,6	-10,8%	-99,1	11,3	-11,4%
Ånge kommun	-4,9	-5,4	0,6	-10,7%	-5,5	0,6	-11,7%
Sundsvalls kommun	-53,4	-58,9	5,5	-9,3%	-54,6	1,2	-2,1%
Timrå kommun	-8,1	-8,6	0,5	-5,8%	-8,7	0,6	-6,3%
Härnösands kommun	-14,6	-16,1	1,4	-8,9%	-15,2	0,6	-3,7%
Kramfors kommun	-11,7	-12,2	0,5	-4,2%	-12,4	0,7	-5,9%
Sollefteå kommun	-8,5	-9,5	1,0	-10,8%	-10,2	1,7	-16,6%
Örnsköldsviks kommun	-32,3	-35,4	3,1	-8,8%	-34,7	2,4	-6,9%
<b>SUMMA</b>	<b>-221,3</b>	<b>-244,6</b>	<b>23,3</b>	<b>-9,5%</b>	<b>-240,4</b>	<b>19,1</b>	<b>-7,9%</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 699,7 mnkr jämfört med budgeterade 734,9 mnkr. Avvikelsen uppgår till 35,1 mnkr. De finansiella intäkterna uppgår till 2,4 mnkr i prognosen jämfört med budget på 1,0 mnkr.

RESULTATRÄKNING (MNKR)	Årsbudget 2025	Årsprognos T1 2025	Prognos-avvikelse	Prognos-avvikelse (%)	Utfall 2024
Verksamhetens intäkter	171,6	169,9	-1,7	-1,0%	171,3
Verksamhetens kostnader	-903,5	-866,6	36,9	-4,1%	-875,9
Avskrivningar	-3,1	-3,1	0,0	0,0%	-1,8
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-734,9</b>	<b>-699,7</b>	<b>35,1</b>	<b>-4,8%</b>	<b>-706,4</b>
Kommunala biljettsubventioner	0,0	0,0	0,0	0,0%	86,5
Medlemsbidrag	733,9	697,4	-36,5	-5,0%	619,8
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-1,0</b>	<b>-2,3</b>	<b>-1,4</b>	<b>138,6%</b>	<b>-0,1</b>
Finansiella intäkter	1,0	2,4	1,4	137,9%	2,6
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>106,2%</b>	<b>2,5</b>
<b>Extraordinära poster</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>-2,5</b>
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>106,2%</b>	<b>0,0</b>

## Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter är prognostiserade med 167,6 mnkr vilket är en minskning med 2,9 mnkr mot budgetens 170,5 mnkr. Intäkternas prognostisering baseras på det utfall som varit under T1 2025. Intäkter Tågtrafik är i prognos 1,2 mnkr högre än budget. Det är en post som redovisas med samma värde på kostnadssidan. Det är Norrtågs biljettintäkter som går via våra system men som faktureras av Norrtåg. Denna post ger alltså netto ingen resultateffekt vare sig negativt eller positivt. Hyra för tåg var lägre budgeterat än utfall så prognosen justeras efter utfallet.

INTÄKTER, MNKR	Årsbudget 2025	Årsprognos T1 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Biljettintäkter busstrafik	102,1	100,0	-2,1	-2,1%	99,0
Intäkter skolkort	17,3	17,3	0,0	0,0%	17,4
Intäkter tågtrafik	5,9	7,1	1,2	16,3%	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	3,7	-0,4	-10,2%	5,0
Kundservice och anropsstyrd trafik	0,7	0,7	0,0	0,0%	2,1
Reklam på buss	0,7	0,7	0,0	0,0%	0,6
Bussgodsintäkter	0,2	0,3	0,1	34,2%	0,2
Färdtjänsthandläggning	1,0	1,0	0,0	0,0%	1,1
Färdtjänstsamordning	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Persontransporter	0,6	0,2	-0,4	-188,5%	0,2
Avgift för kortämne	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,8
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,5	0,5	0,0	0,0%	0,1
Övriga intäkter	0,5	0,6	0,0	4,8%	0,7

<b>SUMMA</b>	<b>171,6</b>	<b>169,9</b>	<b>-1,7</b>	<b>-1,0%</b>	<b>170,9</b>
--------------	--------------	--------------	-------------	--------------	--------------

## Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader har i prognosen beräknats till 866,6 mnkr jämfört med budget på 903,5 mnkr. En kostnadsminskning med 36,9 mnkr. Den största minskningen står den linjelagda trafiken, och den särskilda persontrafiken för. Tågtrafiken har en kostnadsökning på 6,8 mnkr jämfört med budget. Driftskostnaden för tågtrafik ligger högre än budget främst beroende på det minskade statliga bidraget från Trafikverket som inte var känt vid budgetläggning.

KOSTNADER, MNKR	Årsbudget 2025	Årsprognos T1 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Linjelagd busstrafik	-571,5	-539,1	32,3	-5,7%	-550,4
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-131,0	-123,5	7,5	-5,7%	-126,0
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-89,2	-96,0	-6,8	7,7%	-90,3
Fordonshyra	-34,3	-32,2	2,2	-6,3%	-36,9
Administrativa kostnader	-61,0	-59,0	1,9	-3,2%	-57,5
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-6,4	-6,4	0,0	-0,6%	-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	-1,5	-0,1	7,6%	-1,8
Realtid, drift och underhåll	-1,1	-1,1	0,0	0,0%	-0,8
<b>SUMMA</b>	<b>-903,5</b>	<b>-866,6</b>	<b>36,9</b>	<b>-4,1%</b>	<b>-875,9</b>

### Linjelagd busstrafik

De totala trafik kostnaderna för linjelagd busstrafik prognostiseras till 539,1 mnkr. Budget för året uppgår till 571,5 mnkr vilket medför en avvikelse om 32,3 mnkr i lägre kostnader.

Indexkostnader i prognosen är beräknade till 23,7 mnkr i lägre kostnader jämfört med budget. 4,0 mnkr härrör sig till minskningen av avtalskostnaderna beroende på färre trafikdagar samt övriga förändringar. Resterande knappa 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 38,19% och för tätortstrafiken 39,08%. 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. Det är då framför allt HVO som har sjunkit kraftigt den senaste tiden. Övriga beståndsdelar i indexkorgen är till exempel KPI som är ett index på inflationstakten, 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 8,9 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.

MNKR	Årsbudget 2025	Årsprognos T1 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Avtalade Trafikkostnad	-399,2	-390,3	8,9	-2,2%	-398,2

Indexerade trafik kostnader	-170,9	-147,1	23,7	-13,9%	-150,8
Miljöincitament	-1,0	-1,1	0,0	1,6%	-1,1
Förstärkningstrafik	-0,4	-0,6	-0,3	66,5%	-0,3
<b>SUMMA</b>	<b>-571,5</b>	<b>-539,1</b>	<b>32,3</b>	<b>-5,7%</b>	<b>-550,4</b>

### Särskild persontrafik

Den särskilda persontrafiken är prognosierad med 7,5 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.

MNKR	Budget 2025	Årsprognos T1 2025	Avvikelse	(%)
Region Västernorrland	-75,2	-67,6	7,6	-10,1%
Ånge kommun	-6,5	-5,5	1,0	-14,7%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0%
Timrå kommun	-5,2	-6,5	-1,3	25,1%
Härnösands kommun	-5,6	-5,7	-0,1	1,0%
Kramfors kommun	-15,2	-14,8	0,4	-2,3%
Sollefteå kommun	-8,1	-8,0	0,1	-1,5%
Örnsköldsviks kommun	-15,2	-15,3	-0,1	0,7%
<b>SUMMA</b>	<b>-131,0</b>	<b>-123,5</b>	<b>7,5</b>	<b>-5,7%</b>

### Administration – Förvaltningens nettokostnader

De administrativa kostnaderna för förvaltningen i Kramfors är prognostiserade till 1,9 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. Rekryteringar pågår och den minskning som varit förväntas inte fortsätta i samma takt. Intäkterna ligger oförändrade i prognosen.

MNKR	Årsbudget 2025	Prognos T1 2025	Prognos avvikelse	(%)
Förvaltning Kramfors	-42,5	-40,6	1,9	-4,5%
Kundcenter Ånge	-21,2	-21,2	0,0	0,0%
Central bedömning	-2,4	-2,4	0,0	0,0%
<b>SUMMA</b>	<b>-66,1</b>	<b>-64,2</b>	<b>1,9</b>	<b>-2,9%</b>

MNKR	Årsbudget 2025	Prognos T1 2025	Prognos avvikelse	(%)
Förvaltning Kramfors	1,2	1,2	0,0	0,0%
Kundcenter Ånge	1,7	1,7	0,0	0,0%
Central bedömning	0,0	0,0	0,0	0,0%
<b>SUMMA</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</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 21,5 mnkr mot budget. För Västernorrlands del innebär det en höjning med 5,7 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.

MNKR	Årsbudget 2025	Prognos T1 2025	Prognos avvikelse	(%)
<b>Norrtåg</b>				
Intäkter	5,9	7,1	1,2	19,4%
Fordonshyra	34,3	34,2	-0,1	-0,3%
<b>INTÄKTER</b>	<b>40,3</b>	<b>41,3</b>	<b>1,0</b>	<b>2,6%</b>
Kostnad Drift Norrtåg	-83,2	-88,9	-5,7	6,8%
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-5,9	-7,1	-1,2	19,4%
Kostnad fordonshyra	-34,3	-32,2	2,2	-6,3%
<b>KOSTNADER</b>	<b>-123,5</b>	<b>-128,2</b>	<b>-4,7</b>	<b>3,8%</b>
<b>NETTOKOSTNAD</b>	<b>-83,2</b>	<b>-86,8</b>	<b>-3,6</b>	<b>4,4%</b>

## Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Sammantaget är medlemsbidraget beräknat till 697,4 mnkr i prognosen. Det är en minskning med 36,5 mnkr jämfört med budget. Fördelning mellan medlemmarna redovisas i tabellen nedan.

MNKR	Årsbudget 2025	Prognos T1 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024
Region Västernorrland	-294,4	-278,4	16,0	-5,4%	-282,3
Ånge kommun	-16,3	-14,9	1,4	-8,3%	-16,0
Sundsvalls kommun	-177,4	-167,1	10,2	-5,8%	-167,6
Timrå kommun	-25,7	-26,3	-0,6	2,5%	-26,0
Härnösands kommun	-48,6	-46,0	2,6	-5,3%	-46,8
Kramfors kommun	-36,6	-35,3	1,3	-3,7%	-35,9
Sollefteå kommun	-28,6	-27,6	1,0	-3,6%	-28,4
Örnsköldsviks kommun	-106,3	-101,7	4,6	-4,4%	-103,3
<b>SUMMA</b>	<b>-733,9</b>	<b>-697,4</b>	<b>36,5</b>	<b>-5,0%</b>	<b>-706,4</b>

# EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING

## Resultaträkning

Tabell över resultaträkning

MNKR	Not	Kommunalförbundet			
		T1 2025	T1 2024	Prognos T1 2025	Budget 2025
	1				
Verksamhetens intäkter		60,7	60,8	169,9	171,6
Verksamhetens kostnader		-282,3	-300,7	-866,6	-903,5
Avskrivningar		-0,5	-0,5	-3,1	-3,1
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<b>-222,1</b>	<b>-240,4</b>	<b>-699,7</b>	<b>-734,9</b>
Kommunala biljettsubventioner		0,0	31,5	0,0	0,0
Medlemsbidrag		221,3	207,9	697,3	733,9
<b>Verksamhetens resultat</b>		<b>-0,8</b>	<b>-0,9</b>	<b>-2,4</b>	<b>-1,0</b>
Finansiella intäkter		0,8	0,9	2,4	1,0
Finansiella kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Jämförelsestörande poster		0,0	0,0	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

MNKR	Not	Kommunalförbundet	
		20250430	20241231
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella anläggningstillgångar		7,6	7,3
Maskiner och inventarier		3,0	2,1
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Aktier i dotterbolag och intressebolag		20,6	20,6
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0
Långfristiga fordringar		0,0	0,0
<i>Summa anläggningstillgångar</i>		<i>31,3</i>	<i>30,1</i>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Kortfristiga placeringar		0,0	0,00
Kortfristiga fordringar		56,7	141,9
Kassa och bank		137,3	74,8
<i>Summa omsättningstillgångar</i>		<i>194,0</i>	<i>216,7</i>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>225,2</b>	<b>246,8</b>



**EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER***Eget kapital*

Eget kapital	0,0	0,0
Reservfond	0,0	0,0
Balanserat resultat	1,3	1,3
Årets resultat	0,0	0,0
<i>Summa eget kapital</i>	<i>1,3</i>	<i>1,3</i>

**Avsättningar**

Avsättningar för pensioner	0,0	0,0
Andra avsättningar	0,0	0,0
<i>Summa avsättningar</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>

**Skulder**

Långfristiga skulder	0,0	0,0
Kortfristiga skulder	223,9	245,4
<i>Summa skulder</i>	<i>223,9</i>	<i>245,4</i>

**SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER****225,3 246,8**

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

### **Gränsdragning mellan kostnad och investering**

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

### **Skulder**

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

### **Avsättningar**

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

### **Leasing**

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

KOMMUNALFÖRBUNDET  
KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN  
I VÄSTERNORRLANDS LÄN



**DIN TUR**



## MÅL OCH RESURSPLAN 2026 – 2028 MED BUDGET 2026

KOMMUNALFÖRBUNDET KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN I VÄSTERNORRLANDS LÄN

**Fastställt av:**  
Förbundsdirectionen för Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län  
**Fastställt vid:**  
Förbundsdirectionen sammanträde 2025-06-24

**Dokument:**  
Mål-och resursplan 2026 - 2028 med budget 2026  
Senast reviderad



*Tillsammans reser vi smartare*

## Innehållsförteckning

<b>Politisk viljeinriktning .....</b>	<b>2</b>
<b>Omvärldsanalys och förväntad utveckling .....</b>	<b>3</b>
<b>Vision och mål för framtidens kollektivtrafik.....</b>	<b>4</b>
<b>Fokusområden i MRP 2026 - 2028 .....</b>	<b>5</b>
<b>Målområde: Nöjd resenär .....</b>	<b>6</b>
Mål: Enkelt .....	6
Mål: Tryggt .....	6
Mål: Attraktivt .....	6
<b>Målområde: Hållbar organisation .....</b>	<b>7</b>
Mål: Effektiv.....	7
Mål: Attraktiv .....	7
Mål: Ekonomi i balans .....	7
<b>Ekonomiska konsekvenser och finansiering .....</b>	<b>8</b>
Budgetförutsättningar .....	8
Index och trafikavtal .....	8
Särskild persontrafik.....	8
Förvaltning och Kundcenter.....	8
Biljettintäkter.....	8
Resultatbudget 2025 – 2027 .....	9
Investeringsbudget.....	11
Fördelning av verksamhetens nettokostnad .....	12
<b>Avgifter.....</b>	<b>13</b>

## Politisk viljeinriktning

Det är med glädje som vi presenterar Kollektivtrafikmyndighetens mål- och resursplan för 2026. Året markerar en betydande milstolpe för oss, då vi implementerar våra nya styr- och ledningsdokument samt en förnyad finansieringsmodell fullt ut. Denna framåtsyftande förändring gör oss starkare då vi tillsammans tar ett gemensamt ansvar för att utveckla den regionala allmänna kollektivtrafiken.

Under året ska vi jobba med framtiden genom att noggrant följa och utvärdera de pilotprojekt som pågår, Paxa och närtrafik. På det sättet erhåller vi värdefull information inför den kommande trafikupphandlingen och trafikstarten år 2027. Vår strävan mot hållbarhet för våra resenärer, vår ekonomi och klimatet är centralt i allt vi gör och genomsyrar de beslut vi fattar.

Tillsammans med våra samarbetspartners och intressenter är vi fast beslutna att forma en mer effektiv, hållbar och tillgänglig kollektivtrafik för alla invånare i regionen. Vi vill ta ansvar och vara delaktiga i den utveckling som sker i vårt län och där kollektivtrafiken har en viktig roll för ett hållbart samhällsbygge.

Tillsammans skapar vi en bättre och mer hållbar framtid för kollektivtrafiken i Västernorrland.

Undertecknas av samtliga ordinarie ledamöter i förbundsdirektionen.



## Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Omvärldsläget är fortfarande osäkert vilket gör att det är svårt att bedöma hur omvärldsfaktorer kan komma att påverka myndighetens verksamhet. Bland annat pågår fortfarande Rysslands invasionskrig i Ukraina där Europa med Sverige är tvungna att höja sin militära och civila beredskap. Samtidigt har USA förändrat sin utrikespolitik och inför tullar mot omvärlden inklusive Sverige. Därtill är vädret stundtals extremt runt om i Europa med perioder av kraftig nederbörd, hetta och torka som samhället på sikt måste anpassa sig till.

Även om klimatkatastrofer och säkerhetsläget är negativt så ger det också följd effekter för Västernorrland. Bland annat ökar anslagen till Försvarsmakten som utvecklar sin verksamhet i länet med återetablering av regementet i Sollefteå samt utökad verksamhet i Härnösand. MSB har åter börjat med civilpliktsutbildning i Kramfors och den höjda militära beredskapen runt om i Europa och världen gör att försvarsindustrin går på högvarv vilket påverkar sysselsättningsgraden positivt i vårt län.

Klimatförändringarnas effekter gör att gröna industrisatsningar växer fram i Norrland. Detta gäller även Västernorrland där industriområden för ny industri har skapats i flera av länets kommuner. Regionen har tagit fram en rapport som visar att det kan skapas 14 000 nya jobb som kräver 19 000 fler invånare i länet om planerna förverkligas. Under det senaste året har dock det visat sig finnas stora osäkerheter även inom detta område, bland annat genom Northvolts konkurs i Skellefteå, Unipers avbrutna planer för Hamre i Sollefteå, den avbrutna satsningen på grönt fartygsbränsle i Örnsköldsvik och PTLs avbrutna planer för en anodfabrik i Torsboda. Även om just dessa satsningar som tillsammans hade skapat flera tusen arbetstillfällen inte blir av så finns siterna och dess tillgång till grön el kvar vilket gör att nya satsningar mycket väl kan komma att ske. Därtill finns flera planerade investeringar, exempelvis i Ånge kommun, där processen fortskrider allt närmare genomförande.

Sammantaget så innebär utvecklingen inom försvarsmakt, försvarsindustri och grön industri nya krav på samhällsservice vilket betyder att kollektivtrafiken måste vara väl fungerande och attraktiv för att kunna sörja för de nya transportbehov som kan uppstå till följd av den utveckling som sker. Att genomföra de ambitioner som finns i regionala trafikförsörjningsprogrammet och i Norrtågs vision för 2040 kommer att kräva ökad finansiering från samhället.

Om ingen utveckling sker inom kollektivtrafiken så kan det innebära att länets attraktionskraft inte blir tillräckligt stark för att locka människor att bo och arbeta i länet vilket skulle vara begränsande för den framtida utvecklingen. Dilemmat är också att befolkningen i länet är åldrande där allt färre ska försörja allt fler samtidigt som befolkningen i delar av länet fortsatt minskar. Att utveckla länets kollektivtrafik under dessa förutsättningar är en utmaning som måste hanteras under kommande år.

## Vision och mål för framtidens kollektivtrafik

Under 2024 antogs ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2024-2030. Visionen för framtidens kollektivtrafik är *Tillsammans reser vi smartare* vilken är nedbruten i tre olika målområden:

- Nöjd resenär
- Växande region
- Hållbart samhälle

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



Bilden ovan visas trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

Förutom huvuddokumentet ingår också flera bilagor med strategiskt innehåll såsom hållplatshandbok och trafikplan.

Trafikförsörjningsprogrammets vision, mål och skrivningar är vägledande i myndighetens verksamhet.

### Mål för god ekonomisk hushållning

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.

### MRP med budget följs upp enligt nedan:

Ett fullständigt tertialbokslut efter april månads slut.



Ett fullständigt tertialbokslut efter augusti månads slut. Detta uppfyller lagkravet på delårsbokslut.  
Ett fullständigt årsbokslut efter december månads slut.

## Fokusområden i MRP 2026 - 2028

För perioden 2026-2028 prioriterar myndigheten trafikförsörjningsprogrammets målområde **Nöjd resenär**, vilket innebär att vi aktivt arbetar för att öka kundnöjdheten genom att erbjuda en enkel, trygg och attraktiv kollektivtrafikupplevelse.

Utöver trafikförsörjningsprogrammets målsättningar kommer fokus vara att arbeta med målområdet **Hållbar organisation** vilket syftar till att stärka kommunalförbundets roll som en attraktiv arbetsgivare.

## Målområde: Nöjd resenär

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

### Mål: Enkelt

Vi arbetar med att öka kännedomen om kollektivtrafikens fördelar vilket gör det enklare för fler att välja kollektivt resande. Vi arbetar med att vidareutveckla biljett- och betalsystemet samt fortsatt digitalisering. Tillsammans ger detta förutsättningar att det blir enklare att planera och genomföra en resa med kollektivtrafiken.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Antal registrerade användare i appen Din Tur ska öka från föregående år	Power BI	ja	ja	ja
Andel sålda biljetter på Mina sidor och i appen Din Tur ska öka från föregående år	Power BI	ja	ja	ja

### Mål: Tryggt

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

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken, Män/Kvinnor (kollektivtrafikresenärer och sällanresenärer)	KOLLBAR	79/73	80/74	81/75
Biljettkontroller har genomförts (i antal av länets kommuner)		7 av 7	7 av 7	7 av 7
Vilket betyg vill du ge förarens bemötande? (Andel som svarar 4 el 5) (sjukrese- och färdtjänstresenärer)	ANBARO	92%	95%	95%

### 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	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Antal kollektivtrafikresenärer (buss) exkl skolresor	Power Bi	+ 3 %	+ 4 %	+ 5%
Nöjd Kund Index NKI, kunder, (värdet i nivå eller över nationellt snitt)	KOLLBAR	ja	ja	ja
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%) ska öka	KOLLBAR	ja	ja	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.

### 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	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Antalet upprättade och implementerade processer	HME	3	3	3
Medarbetarna vet vad som förväntas av dem i sitt arbete (värdet i nivå med eller högre än index)		70	70	70
Medarbetarnas befattningsbeskrivningar är genomarbetade och kända		100%	100%	100%

### 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	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Sjukfrånvaron lägre än målvärdet	Agda	5,5%	5,5%	5,0%
Andel medarbetare som nyttjar friskvårdsbidrag ska öka från föregående år	Agda	ja	ja	ja
Medarbetarna upplever sitt arbete som meningsfullt, (värdet i nivå med eller högre än index)	HME	70	70	73

### 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	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Budgetföljsamhet (%) <sup>1</sup>		4%	4%	4%
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (%) <sup>2</sup>		18	19	20
varav tätortstrafik <sup>3</sup>		23	24	25
varav landsbygdstrafik <sup>4</sup>		15	16	17

<sup>1</sup> Budget ska inte avvika mer än målvärdet

<sup>2</sup> Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive SÄKO, som täcks av externa verksamhetsintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention

<sup>3</sup> Trafikområden O3,O6,O10,O14-15

<sup>4</sup> Övriga trafikområden

## Ekonomiska konsekvenser och finansiering

### Budgetförutsättningar

Budgeten är utarbetad utifrån riktlinjer i förbundsordningen samt utifrån den fördelningsmodell som beskrivs i samarbetsavtalet. En ny kostnadsfördelningsmodell är framtagen och beslutad om och budget för 2026 som lämnas nu är framtagen enligt den nya modellen.

### Index och trafikavtal

Trafikavtalen, vilka utgör större delen av kommunalförbundets bruttokostnader, justeras normalt årligen utifrån avtalade indexkorgar. Indexkorgarna består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29–30 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja) samt i förekommande fall ränta STIBOR 3M. Budgeten för indexkostnaderna baseras på det faktum att efter en lång period av kraftigt stigande priser och hög inflation så har flera faktorer i svensk ekonomi förändrats till det bättre. Riksbanken har aviserat om att inflationsmålet på 2% är nått, HVO-index har sänkts kraftigt och räntorna är på väg ner. KPI som ingår i indexkorgarna är ett mått på inflationstakten vilket betyder att det indexet stiger mer måttligt än vad som varit den senaste tiden när inflationen stabiliseras ner mot 2%. Senaste indexvärden som indexkorgarna har uppdaterats med är data som publiceras för mars månad. Både Nobinas och Mittbuss indexkorgar ligger då under 39% med basis från 2014 års start när bussavtalen började gälla. Under 2024 har index haft en trend neråt och för varje kvartal har det minskat något alternativt legat någorlunda still. Med dessa aspekter i beaktande så har index för budget 2026 lagts med 41% på de två största indexkorgarna. Prognosen för KPI bygger på konjunkturinstitutets prognos med ett årsgenomsnitt på 1,5%. Ränteläget bedöms oförändrat, arbetskraftskostnad ökar samtidigt som HVO är svåranalyserat. Under 2024 gick HVO-index ner kraftigt vilket medförde betydligt lägre nivåer på indexkostnaderna.

### Särskild persontrafik

En ny upphandling av avtalen för särskild persontrafik SÄKO med trafikstart juni 2025 gör det svårt att sätta om kostnadsutvecklingen. För budget 2026 är beräkningar gjorda efter de nya avtalen som börjar gälla och med uppräknings från dagens prisnivå med de index som hör till avtalen. Kostnaden fördelas utifrån hur mycket trafik som respektive medlem ansvarar för. Men förändringen har också med tidigare avtalspriser och trafikområdesindelning att göra.

### Förvaltning och Kundcenter

Avseende personalkostnader och övriga administrativa kostnader baseras budgeten på faktiska beräknade kostnader och intäkter där varje post i möjligaste mån har bedömts enskilt. Vissa poster som kompetensutveckling och friskvård har schabloniserats för att förenkla processen något. Personalbudgeten har utökats med en ny tjänst som beredskapssamordnare. Kundcenter i Ånge har övergått till externt tjänsteköp kvällar och helger vilket innebär lägre personalkostnader och en IT-tjänst i Kramfors ingår i driftsbudgeten för biljett- och betalsystemprojektet i stället för att ligga i den egna personalbudgeten. Uppräkning av personalkostnader med beräknad lönerevision på 3,0 % har gjorts i budget för 2026.

### Biljettintäkter

Biljettintäkterna är svårprognostiserade och införandet av det nya biljett- och betalsystemet har bidragit med fler osäkerhetsfaktorer. Utfall tertiäl 3 2024 ligger som underlag för uppräkning med 3,0%. Den indexkorg som ligger till grund för en eventuell höjning bedöms ligga på den nivån.

## Resultatbudget 2026 – 2028

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens nettokostnader ökar med 15,1 mnkr mellan budget 2025 och budget 2026. Verksamhetens intäkter ökar totalt med 3,0 mnkr jämfört med budget 2025. Budgetens intäkter är baserade på utfallet i T3 2024. I målområde nöjd resenär är ett delmål att öka resandet med 3% till 2026. Ökat resande behöver per automatik inte innebära ökade biljettintäkter beroende på hur det ökade resandet är tänkt att finansieras. Men i intäkternas ökning med 3% ryms den aspekten också enligt försiktighetsprincipen. Biljettprisökningar bestäms i första hand av den indexkorg som tas fram i september månad. Är indexen minus jämfört med föregående år så görs ingen höjning om inte annat beslut läggs fram för direktionen.

Verksamhetens totala kostnader ökar med 18,4 mnkr. I posten trafik kostnader ligger indexminskningen på 14,8 mnkr mellan budget 2025 - 2026. Differensen mellan Nobinas och Mittbuss indexkorg i budget 2025–2026 är en minskning med 3,0%. I budget för 2025 har index på 44% använts jämfört med nu i budget 2026 på 41%. Sänkningen gentemot 2025 års budget är efter hänsyn tagen till att indexkorgarnas värden gått ner totalt i utfall för såväl större delen av 2024 och framåt i T1 2025.

Trafikkostnaderna som index beräknas på är även 6,1 mnkr lägre i 2026 års budget jämfört med 2025 års. Färre antal trafikdagar och trafikförändringar som Sollefteå stadstrafik med minskat linjeutbud är orsaker till det.

Säko-kostnaderna ökar med 9,5 mnkr i jämförelse med budget 2025 – 2026. För budget 2026 är det nya avtal som börjar i juni 2025. De nya avtalen har en annan områdesindelning och delvis andra villkor vilket gör det svårt att beräkna innan det finns ett utfall att titta på. Beräkningarna är gjorda med de avtal som ligger nu med hänsyn till resande och kostnadsnivå. Indexkorgarnas utveckling är beräknad på liknande sätt som i linjebussavtalen. En ökning med 2% från 2025 till 2026.

Förvaltningskostnaderna beräknas öka med 1,8 mnkr mellan budget 2025–2026. Driftsbudgeten för det nya biljett- och betalsystemet ligger 1,4 mnkr högre än budget 2025. Utbildningskostnader är 0,4 mnkr högre. Personalkostnader har uppräknats med en 3,0 %-ig lönerrevision men ligger ändå 1,7 mnkr lägre än budget 2025. Det är på förvaltningssidan i Kramfors en IT-tjänst som ingår i driftsbudgeten för biljett- och betalsystemet och lägre lönenivåer på vissa nytillträdde tjänster. I övrigt ligger personalkostnaderna med kostnader efter den omorganisation som gjort på Kundcenter Ånge. Kvälls- och nattetid är öppettiderna förändrade på Kundcenter och extern tjänst anlitas för inkommande samtal under dem tiderna. Detta betyder lägre personalkostnader och i stället externt tjänsteköp via ett nytt avtal i stället som är beräknat initialt till 1,0 mnkr. De externa avtal som genererat intäkter till Kundtjänst upphör också helt och intäktsminskningen där är 0,5 mnkr.

De kommunala biljettsubventionerna utgår i budgeten för 2026 efter den omräkning som gjordes i budget 2025. Medlemsbidraget debiteras efter nettokostnad i stället och den fakturering som gjorts månatligt av subventionerna upphör. I nettokostnaden ligger sen förut lägre biljettintäkter på kommuner som har subventioner.

Kostnaden för Norrtåg AB ökar för Västernorrlands del med 26,2 mnkr mellan budget 2025–2026. Regionernas totala medfinansiering ökar med 64,5 mnkr. Under 2026 etableras en marknadsavdelning som hanterar ett eget biljettsystem och marknadsinsatser. Genom att paketera erbjudanden på ett effektivt sätt bedöms resandet öka och därmed öka intäkterna. Under 2026 har bolaget 21 fordon och har även budgeterat för att emot ytterligare fem fordon. Detta beräknas öka fordonshyran med 10 mnkr. Trafikavtalen kostnad förväntas öka med 36 mnkr från budget 2025-2026. Kostnaden är budgeterad efter de nya trafikavtalen och

beräknad med en indexhöjning på 3% per år från 2024-2028. Bolaget kommer att fortsätta förhandlingar med Trafikverket om ett Samverkansavtal med en avtalslängd på tre år. Dock saknar Trafikverket besked om finansiering som anges i statens årliga budget. Slutligt besked kommer tidigast först i september 2025 då Regeringens höstbudget tas. Den medfinansiering som beräknas i budget är den som gäller för prognosen 2025, 98 mnkr, tills nya besked ges är det även beräknat för åren 2026–2028 i budget. Det är en minskning från budget 2025 med 40 mnkr.

Din tur har under lång tid samverkat med X-trafik för att finansiera förlängningen av tåg- och busstrafik till Sundsvall. Nuvarande avtal tecknades 2020 och löper ut i december 2025. I det nya avtalsförslaget från X-trafik ligger en kostnadsökning om 6,5 mnkr från nuvarande 4,0 mnkr till 10,5 mnkr.

För att ett nytt trafikavtal ska kunna tecknas behövs ett beslut i direktionen. Frågan skulle behandlas under sammanträdet i maj månad och återremitterades. Inget beslut är alltså ännu taget men i budget för 2026 är 6,0 mnkr med, en ökning med 2,0 mnkr från nuvarande nivå.

SJ:s biljettsamverkan ligger oförändrat i budget 2026 på 0,4 mnkr.

Tabell över budgetens resultat (mnkr)

RESULTATBUDGET (MNKR)	Utfall 2024	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Verksamhetens intäkter	171,3	171,6	174,6	178,6	183,1
Verksamhetens kostnader	-875,9	-903,3	-921,7	-934,0	-945,7
Avskrivningar	-1,8	-3,2	-3,2	-3,2	-3,2
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-706,4</b>	<b>-734,9</b>	<b>-750,3</b>	<b>-758,6</b>	<b>-765,7</b>
Kommunala biljettsubventioner	86,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Medlemsbidrag	619,8	733,9	749,0	757,2	764,4
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-0,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,3</b>	<b>-1,3</b>	<b>-1,3</b>
Finansiella intäkter	2,6	1,0	1,3	1,3	1,3
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>2,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Extraordinära poster</b>	<b>-2,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</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>	<b>0,0</b>

## Investeringsbudget

Inför övergången till nya trafikavtal på linjetrafiken blir det aktuellt att byta den ombord utrustning som hör till biljett- och betalsystemet. Kostnaden i budget 2026 och plan för 2027 är beräknat på validatorer och plattor samt skrivare till bussarna.

Möbler och datorer till Kramforskontoret följer den plan som innebär att löpande förnya datorer samt att iordningsställa basarbetsplatser vid övergång till mer kontorsarbete. Fler personer i befintliga rum innebär att minska ner skrivbordsytorna och se över kontorsstolar.

Inför de nya trafikavtalens början ska Din Turs grafiska profil ses över och omformas.

Projektet biljett- och betalsystemets budget på utvecklingskostnader för 2026 ligger på 1,1 mnkr. Det avser utveckling på resenärsapp, olika flöden inom segment kunder och B2B.

Tabell med översikt av investeringar

MNKR	Utfall 2024	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Biljettmaskiner	0,1	0,0			
Trafikledning realtid	1,2	1,5			
Inventarier/möbler/datorer	0,3	0,5	0,5		
Reseplanerare	0,5	0,3			
Grafisk profil	0,0	0,0	0,5		
BOB - biljettsystem	3,3	0,8	1,1		
Betalkortsterminaler bussar	0,0	2,5			
Intäktsfördelningssystem	0,0	0,3			
Ombord utrustning			3,4	1,1	
Pågående immateriella	-1,4	0,0			
Pågående materiella	1,3	0,0			
<b>SUMMA</b>	<b>5,3</b>	<b>5,8</b>	<b>5,4</b>	<b>1,1</b>	<b>0,0</b>

## Fördelning av verksamhetens nettokostnad

I tabellen nedan redovisas nettokostnad per kommun och Regionen för budget 2026 och plan 2027-2028. Jämfört med budget 2025 sker en ökning av nettokostnaden med totalt 15,6 mnkr. Den totala kostnaden räknas upp med 2,5% för plan 2026 och 2027 och intäkterna räknas upp med 2,5% i ökat resande och prishöjningar mot utfall 2024 och budget 2025.

I den nya kostnadsfördelningsmodellen utgår subventionerna som tidigare medräknats i medlemsbidraget. Dessa subventioner har fakturerats månatligt utöver medlemsbidragets kvartalsfakturerings. Medlemsbidraget är nu lika med nettokostnaden för varje medlem.

Tabell över medlemmarnas nettokostnad/medlemsbidrag

MNKR	Utfall 2024	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Region Västernorrland	-282,3	-295,3	-304,8	-308,5	-311,9
Ånge kommun	-16,0	-16,3	-15,6	-15,8	-16,0
Sundsvalls kommun	-167,6	-176,7	-175,8	-176,8	-177,7
Timrå kommun	-26,0	-25,9	-28,9	-29,2	-29,5
Härnösands kommun	-46,8	-48,2	-48,9	-49,4	-49,8
Kramfors kommun	-35,9	-36,6	-37,1	-37,7	-38,2
Sollefteå kommun	-28,4	-28,6	-29,8	-30,3	-30,7
Örnsköldsviks kommun	-103,3	-106,2	-108,5	-109,6	-110,5
<b>SUMMA</b>	<b>-706,4</b>	<b>-733,9</b>	<b>-749,5</b>	<b>-757,2</b>	<b>-764,4</b>



## Avgifter

	2026	2025	2024
Utdebiterade timkostnader	775 kr/h	775 kr/h	775 kr/h
Tilläggsavgift vid biljettkontroll	1 500 kr	1 500 kr	1 500 kr
Administrativ avgift för återlösen av periodkort	75 kr/ärende	75 kr/ärende	75 kr/ärende
Avgift för kortämne, Reskort	50 kr	30 kr	30 kr
Avgift för kortämne, Enkelbiljett	0 kr	0 kr	10 kr

### Utdebiterade timkostnader

Timkostnaden som ligger till grund för debitering för arbetsuppgifter som utförs utöver kollektivtrafikmyndighetens ansvarsområde är oförändrat 775 kronor per påbörjad timma.

### Tilläggsavgift vid biljettkontroll

Beloppet för tilläggsavgiften som tas ut av resenär när inte en giltig resehandling kan uppvisas är oförändrat 1 500 kronor.

### Administrativ avgift för återlösen av periodkort

För att återlösa eller återbetala värden som finns på Din Turs Reskort eller reskassa debiteras oförändrat en avgift på 75 kr/ärende. Denna avgift är densamma i de fyra nordliga länen.

Återlösen eller återbetalning gäller endast för registrerade kort. Att korten är registrerade innebär att förutsättningarna för utbetalning sker till behörig person ökar, att stulna eller upphittade kort inte återlöses samt att periodkort som ställts ut på rekvisition eller annan instans inte återlöses.

### Avgift för kortämne Reskort

Beloppet som debiteras för att täcka framställnings- och handläggningskostnaderna för kortämnet som bär Din Turs produkter är oförändrat 50 kr per kort. I takt med att digitala produkter införs minskar behovet av kortämnena avsevärt.

### Avgift för Enkelbiljett

Enkelbiljetter skrivs ut på kvitto och är fortsatt kostnadsfria.

