DIN TUR
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Datum	Diarienr
2026-03-09	26/00018

Årsredovisning 2025

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

1 januari – 31 december 2025

Fastställd av förbundsdirektionen 2026-03-26

Innehåll

Ordförande har ordet ... 4
Vårt uppdrag ... 5
Året som gått ... 6
FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE ... 9
Översikt över verksamhetens utveckling ... 9
Fem år i sammandrag ... 9
Kommunalförbundets koncern ... 10
Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning ... 12
Koncernen ... 12
Händelser av väsentlig betydelse ... 12
Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet ... 12
Metod ... 12
Vision och mål ... 13
Målområde: Nöjd resenär ... 14
Målområde: Hållbar organisation ... 15
God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning ... 16
Sammantagen bedömning av god ekonomisk hushållning ... 16
Koncernenbolagens ekonomiska ställning ... 19
Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning ... 20
Balanskravsresultat ... 20
Väsentliga personalförhållanden ... 21
Hälsa och sjukfrånvaro ... 21
Personalstruktur ... 22
Förväntad utveckling ... 22
Koncernbolagens förväntade utveckling ... 23
Ekonomisk analys ... 24
Årets resultat – budgetföljsamhet ... 24
Jämförelse med föregående år ... 24
Driftsredovisning ... 25
Investeringsredovisning ... 25
Likviditet och soliditet ... 25
Intäkts- och kostnadsutveckling ... 26
Verksamhetens intäkter ... 26
Verksamhetens kostnader ... 27
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem ... 32
EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING ... 33
Resultaträkning ... 33
Balansräkning ... 34

Kassaflödesanalys ... 35
Noter ... 36
Noter till resultaträkningen ... 36
Noter till balansräkningen ... 40
Noter till kassaflödesanalysen ... 41
Ekonomisk ordlista ... 42

Ordförande har ordet

Ett år har gått, och det är dags att se tillbaka på vad vi har åstadkommit tillsammans.

Det här året har handlat mycket om vägval och förberedelser för nästa steg i utvecklingen av kollektivtrafiken i länet. Flera beslut och processer som pågått en tid har nått viktiga milstolpar under året, vilket ger oss tydlighet inför framtiden.

En viktig del i detta är det gemensamma ställningstagandet kring borgensåtagandet för nya spårfordon. Det skapar långsiktiga förutsättningar för tågtrafiken och visar tydligt att vi är överens om kollektivtrafikens betydelse för regionens utveckling.

Året har också visat hur snabbt oväntade händelser kan ställa till det i vardagen. Översvämningen i september drabbade delar av Västernorrland hårt och påminde oss om hur viktigt det är med transporter som fungerar även när det blir tufft.

Framtidens busstrafik har också tagit form genom publiceringen av upphandlingsunderlaget för Buss 2027. Sammanfattningsvis har året handlat om att skapa stabilitet, långsiktighet och gemensam riktning, samtidigt som vi visat att vi kan hantera det oväntade. Det ger oss bra förutsättningar att ta nästa steg och förverkliga planerna under kommande år.

Glenn Nordlund, Ordförande
Förbundsdirektionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Vårt uppdrag

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

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

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

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

Direktionen ansvarar även för att:

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

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

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

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

Året som gått

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

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

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

Serviceresorna i länet är indelade i tre trafikområden med följande utförare:
- 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

Automatisk tidsinformation för serviceresor
Under tertial tre driftsatte Kundcenter tidsinformation för serviceresor. Funktionen förbättrar resenärsinformationen genom att automatiskt kommunicera förseningar och ändrade avresetider baserat på trafikplanering och registrerade händelser. Informationen förmedlas i första hand via resenärsappen, därefter via SMS och i sista hand via telefonsamtal.

Hållplatsinventering
En delinventering av länets hållplatser har genomförts för att kartlägga deras nuvarande status och identifiera behov av åtgärder, exempelvis hållplatser där topptavlor saknas. En samlad rapport har skickats till Trafikverket på hållplatserna längs E4 och E14, i syfte att initiera förbättringsåtgärder längs dessa sträckor.

Biljett- och betalsystem
Under perioden har flera insatser genomförts för att underlätta övergången till det nya biljett- och betalsystemet. En omfattande kommunikationskampanj har genomförts för att informera om förändringarna, bland annat om funktionerna i Mina sidor och de nya resekorten.

För företagskunder har en ny företagsportal lanserats i syfte att förbättra servicen och förenkla hanteringen av resor. Från mitten av mars öppnades portalen för företagsansökningar. Den 1 december lanserades en ny och förbättrad version av portalen, med förenklad användning och förbättrad funktionalitet.

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.

Som ett led i försäljningsstrategin att fler ska köpa sina biljetter i appen Din Tur och på Mina sidor har förbundsdirektionen beslutat att inte längre sälja period- och rabattbiljetter till reskort ombord på våra bussar. Endast enkelbiljetter säljs ombord.

För att minska myndighetens kostnader har avtalen med försäljningsställen samtidigt setts över med något lägre provisioner. Antalet försäljningsställen minskade i Sundsvall, och i Kramfors har ett byte av försäljningsställe genomförts under året.

Pris- och produktutredning
Som ett första steg i den pågående pris- och produktutredningen har frågor om priskänslighet ställts till länets invånare via Kollektivtrafikbarometern. Resultaten har sammanställts i en rapport som levererats till myndigheten och presenterats internt. Rapporten utgör en del av nulägesanalysen och kommer att spridas tillsammans med övrigt underlag.

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. Projektet har visat att det finns stora behov av att fortsätta utreda olika trafik- och mobilitetslösningar för att de boende ska kunna klara sin vardagsmobilitet till studier, arbete och fritidsaktiviteter. Projektet FORMEL 1 är nu avslutat.

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

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

Kollektivtrafik i glesbygd
Ånge kommun har beviljats 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 ta fram och testa nya lösningar för kollektivtrafik i landsbygd, vilket är i linje med kommunalförbundets nya förbundsordning och trafikförsörjningsprogram.

Som en del i arbetet har ett Paxa-test startats i området Fränsta–Torpshammar.

Mittstråket
Inom projektet Mittstråket 2.0, som omfattar investeringar och åtgärder mellan Sundsvall och Åre, har en omfattande hållplats- och stationsstudie slutförts. Studien innehåller bland annat kartläggning och klassificering av stationer samt resvaneundersökningar. Myndigheten har bidragit med kunskap, statistik och stöd, bland annat utifrån det regionala arbetet med hållplatshandboken.

Biljettkontroller
Sedan mitten av oktober har biljettkontroller genomförts, huvudsakligen i Sundsvall men även i Timrå, Härnösand och Örnsköldsvik.

Fordonskontroller

Arbetet med fordonskontroller inleddes i september och cirka 25 procent av fordonen i den allmänna kollektivtrafiken har kontrollerats.

Samverkansavtal
Ett nytt samverkansavtal för gränsöverskridande trafik har tecknats med Region Gävleborg och X-trafik och gäller för perioden 2026–2028. Avtalet ersätter tidigare avtal.

Anskaffning av regionaltågsfordon
Samtliga medlemmar i myndigheten har beslutat att tillåta att myndigheten ingår borgen för att, genom Transitio, upphandla och finansiera införskaffandet av nya spårfordon. Beslutet innebär att processen med upphandling av nya fordon kan fortsätta enligt plan.

Utvärdering av kampanjkoder
Under 2025 genomfördes tre kampanjer i form av rabattkod i appen Din Tur.

För att få fler att köpa sina biljetter i appen, istället för på reskort, hade vi en kampanjkod som gav 10 procent rabatt på periodbiljetter. Kampanjkoden var aktiv från den 3 februari till den 13 april då vi också genomförde kortbyte för samtliga resenärer. Kampanjen fick positiv uppmärksamhet och stor räckvidd i sociala medier, med tusentals klick och en ökad andel försäljning av periodbiljetter i app jämfört med samma period tidigare år. Kostnaden för rabatter under perioden stod för 4,8 procent av all försäljning.

Under sommaren då länet har ett lägre trafikutbud och lägre resande, erbjöd vi en kampanjkod som gav 25 procent rabatt på länsbiljett i appen. Kampanjkoden var aktiv under en månad, från den 16 juni till den 16 juli. Även denna kampanj gav god effekt både i form av räckvidd och antal klick i sociala medier, och för ökad försäljning. Antalet länsbiljetter som såldes i appen under perioden fyrdubblades jämfört med samma period året innan.

Rabattkod har också använts på ett studentevent i Sundsvall där vi erbjöd 25 procent på alla periodbiljetter i appen under den dag som vi fanns på plats i en monter. Försäljningen av periodbiljetter i appen ökade med cirka 60 procent jämfört med samma dag året innan. Sammanfattningsvis är rabattkod ett effektivt medel för att nå ut i sociala medier och för att styra försäljningen till en viss produkt eller kanal.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Översikt över verksamhetens utveckling

Fem år i sammandrag

Kommunalförbundets koncern visar för 2025 ett positivt resultat på 0,4 mnkr. Koncernen har förbättrat sitt resultat med 0,8 mnkr jämfört med föregående år.

Koncernen

MNKR	2025	2024	2023	2022	2021
INTÄKTER	**337,6**	**326,9**	**280,8**	**272,1**	**252,9**
KOSTNADER	**-1021,4**	**-1043,6**	**-1009,9**	**-937,8**	**-862,7**
Avskrivningar	-29,4	-25,9	-22,3	-18,2	-13,4
VERKSAMHETENS NETTOKOSTNADER	**-713,2**	**-742,6**	**-749,8**	**-683,9**	**-623,1**
Kommunala biljettsubventioner	0,0	86,5	95,7	87,8	115,1
Medlemsbidrag	718,7	660,7	657,7	599,2	513,2
RESULTAT	**5,5**	**4,6**	**3,6**	**3,1**	**5,2**
Finansiella poster	-6,5	-5,1	-3,8	-4,3	-4,4
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER	-1,0	-0,5	-0,2	-1,2	0,8
Extraordinära poster	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Skatt	-0,1	0,0	0,0	0,2	0,0
ÅRETS RESULTAT	**0,4**	**-0,4**	**-0,2**	**-0,9**	**0,7**

Kommunalförbundets nettokostnad minskade med 19,8 mnkr från 2024 till 2025. Lägre förvaltningskostnader, 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

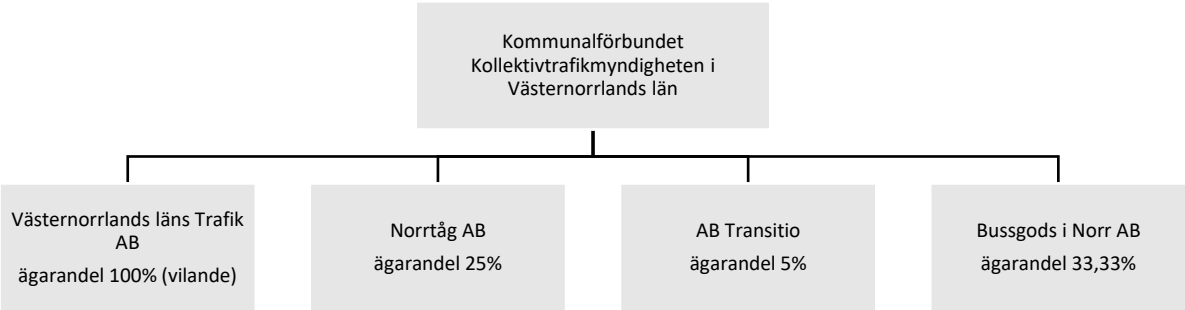
MNKR	2025	2024	2023	2022	2021
KOSTNADER					
Allmän kollektivtrafik					
· landsbygdstrafik	-308,3	-309,5	-316,9	-307,1	-270,2
· tätortstrafik	-242,3	-242,6	-238,3	-221,8	-200,3
· tågtrafik	-124,5	-131,2	-122,5	-98,6	-103,7
Särskild persontrafik inkl miljöpremie	-121,8	-126	-129,1	-121	-110,1
Administrativa kostnader	-59,3	-63,3	-63,6	-63	-61,14
Stationsavgifter	-3,4	-3,3	-2,9	-2,7	-1,34
Övriga kostnader	-		-	-	-
TOTALA KOSTNADER	**-859,6**	**-875,9**	**-873,3**	**-814,2**	**-746,8**
INTÄKTER					
Allmän kollektivtrafik					
· biljettförsäljning	101,1	104,2	94,5	84,1	65,4
· skolkort	24,1	17,4	17,8	17,3	15,4
Övriga intäkter	49,3	49,7	47	56,4	69,5
TOTALA INTÄKTER	**174,6**	**171,3**	**159,3**	**157,8**	**150,3**
Avskrivningar	-1,6	-1,8	-1,2	-1,4	-1,2
NETTOKOSTNAD	**-686,6**	**-706,4**	**-715,2**	**-657,8**	**-597,7**
Kommunala biljettsubventioner		86,5	95,7	87,8	115,1
Medlemsbidrag	684,8	619,8	618,4	569,9	482,6
RESULTAT	**-1,8**	**-0,1**	**-1,1**	**0,0**	**0,0**
Finansiella poster	2,1	2,6	2,8	0,0	0,0
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER	**0,3**	**2,5**	**1,7**	**0,0**	**0,0**

Extraordinära poster	-0,3	-2,5	-1,7	0,0	0,0
ÅRETS RESULTAT	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**

Produktionsinformation	**2025**	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**
PRODUKTIONSKILOMETER (exkl särskild persontrafik)					
Landsbygdstrafik	8 184 134	8 141 888	8 225 693	8 701 693	8 432 935
Tätortstrafik	4 487 342	4 643 459	4 506 742	4 523 424	4 542 025
TOTAL PRODUKTIONSKM	**12 671 476**	**12 785 347**	**12 732 435**	**13 225 117**	**12 974 960**
BRUTTOKOSTNAD KR/KM[1]					
Landsbygdstrafik	-37,7	-38,0	-35,3	-32,04	-31,18
Tätortstrafik	-54,0	-52,2	-49,08	-44,09	-38,97
TOTAL BRUTTOKOSTNAD/KM	**-43,45**	**-43,18**	**-43,61**	**-39,99**	**-15,44**
Förändring i %	1%	-1%	9%	-3%	3%
SKATTESUBVENTIONSGRAD	**2025**	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**
SKATTESUBVENTION[2]	82%	81%	83%	84%	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 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.

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

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

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.

Under 2025 har en ny fördelningsmodell för finansiering av underskott antagits för trafikåren 2026-2030. I avtalet är det specificerat hur stor andel av underskottet som varje ägare ska ombesörja. För Västernorrlands län är det 34 procent.

Norrtågs trafikavtal med VY Tåg AB har under året löpt ut och ett nytt har påbörjats att gälla med VR AB från december 2025.

AB Transitio

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

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

Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

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

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

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

Koncernen

Trafikverket har minskat sin medfinansiering av tågtrafiken. Det minskade anslaget för 2025 uppgår till drygt 40,0 mnkr för Norrtåg.

Händelser av väsentlig betydelse

Inga händelser av väsentlig betydelse har skett efter bokslutsdagen.

Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet

Kommunallagen och lag om kommunal bokföring och redovisning, innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv. En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. Metoden för att bedöma om god ekonomisk hushållning uppnås är att målområdet Hållbar organisation med målen Effektiv och Ekonomi i balans ska ha uppnått målvärdena.

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

Metod

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

Definition av måluppfyllnad:

= mål uppfylls

= mål uppfylls med vissa brister

= mål uppfylls ej

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

Vision och mål

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

Visionen har sin utgångspunkt i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet 2024–2030 som styr hur kollektivtrafiken ska utvecklas under perioden 2024–2030. Det Regionala trafikförsörjnings-programmet 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.

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.

	Utfall 2025
Måluppfyllnad	➡

Analys:

Målområdet Nöjd resenär innebär att kollektivtrafiken ska vara enkel, trygg och attraktiv. För att kollektivtrafiken ska vara enkel mäter vi hur många som använder våra digitala försäljningskanaler, mina sidor och app. Allt fler resenärer börjar använda appen och mina sidor, vilket är i linje med de målsättningar som är fastställda.
Det har genomförts biljettkontroller i fyra av länets kommuner eftersom arbetet kom igång sent under året (hösten 2025). Genom biljettkontroller kommer intäkter och resandestatistik att långsiktigt öka i takt med att eventuellt fuskåkande minskar.

Den indikator som sticker ut är antalet resor inom kollektivtrafiken där resandet ser ut att ha minskat med ca 500 000 resor jämfört med föregående år. Det har funnits stora problem med biljett- och betalsystemet under året, där validering ombord på buss inte har fungerat som det ska. Resultatet är att statistiken visar på minskat resande. Om resandet faktiskt har minskat eller ökat är omöjligt att säga.

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 2025-12	Utfall 2024–12	Mål 2025
Antal aktiva användare i appen Din Tur ska öka från föregående år	Apple(iOS)/ Google (android)	74 979	70 000[3]	Ja
Andel sålda biljetter på Mina sidor och i appen Din Tur ska öka från föregående år	Power BI	43,6%	40,8%	+ 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 2025-12	Utfall 2024-12	Mål 2025
Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken, Män/Kvinnor (kunder, kollektivtrafikresenärer, växlare och sällanresenärer i procent)	KOLLBAR	77/69	77/73	79/73
Biljettkontroller har genomförts (i antal av länets kommuner)		4 av 7	2 av 7	5 av 7
Vilket betyg vill du ge förarens bemötande? Andel som svarar 4 el 5) (sjukrese- och färdtjänstresenärer)	Anbaro	94%	94%	90%

Mål: Attraktivt

En attraktiv kollektivtrafik bidrar till nöjda resenärer. Attraktivitet uppnås genom ett relevant trafikutbud som är prisvärt och pålitligt. Vår trafik planeras utifrån resenärens behov med fokus på

[3] Framräknad genom 2/3 av antal nedladdningar

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 2025–12	Utfall 2024–12	Mål 2025
Antal kollektivtrafikresenärer (buss) exkl. skolresor	Power Bi	7 142 545	7 681 854	+ 3%
Nöjd Kund Index NKI, totalt (inklusive.icke kunder & bilister)	KOLLBAR	55%	56%	42%
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserande resandet (%) ska öka från föregående år	KOLLBAR	9%	9%	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.

	Utfall 2025
Måluppfyllnad	➡

Analys: I de två verksamhetsmålen Attraktiv och Effektiv har samtliga indikatorers målvärden uppnåtts. Verksamheterna har arbetat med att se över roller och befattningar i syfte att uppnå en ändamålsenlig och tydlig organisation. Utfallet i HME-enkäten (Hållbart medarbetarengagemang) som gjordes under hösten, visade på en klar förbättring jämfört med föregående år, det totala indexet höjdes till 76 från 66. De två indikatorerna i Attraktiv och Effektiv som är delfrågor tagna ur HME-enkäten höjdes båda till 83 från 70. Utfallet för sjukfrånvaron 2025 visar nu positivt på en minskning med 2,7 procentenheter jämfört med 2024, detta efter att under de fyra åren mellan 2021 – 2024 varit något ökande.

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 2025 visar på en budgetföljsamhet med –6,6%. En positiv avvikelse men uppfyller inte målet +/- 4%. Orsakerna är tidig budgetläggning och stora händelser i omvärlden som har lett till kraftiga indexförändringar. Kollektivtrafikens totala självfinansieringsgrad uppfyller målvärdet för helåret.

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 2025–12	Utfall 2024–12	Mål 2025
Sjukfrånvaron lägre än målvärdet	Agda	4,3%	7,0%	4,5%
Andel medarbetare som nyttjar friskvårdsbidrag ska öka från föregående år	Agda	56%	51%	ja
Medarbetarna upplever sitt arbete som meningsfullt	HME	83	70	70

Mål: Effektiv

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

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2025–12	Utfall 2024–12	Mål 2025
Antalet upprättade och implementerade processer		8	-	3
Medarbetarna vet vad som förväntas av dem i sitt arbete	HME	83	70	70
Medarbetarnas befattningsbeskrivningar är genomarbetade och kända		50%	-	50%

Mål: Ekonomi i balans

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

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2025–12	Utfall 2024-12	Mål 2025
Budgetföljsamhet (%)[4]	Excel	-6,6%	-2,8%	+/-4%
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (%) [5]		18,4	18,9[6]	18,0
varav tätortstrafik[7]	Excel	22,7	23,3	23,0
varav landsbygdstrafik[8]		15,0	15,4	15,0

God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning

Sammantagen bedömning av god ekonomisk hushållning

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

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

Bedömningen, utifrån direktionens riktlinjer om god ekonomisk hushållning, är att målet uppfylls med vissa brister för 2025. Indexförändringar svåra att prognostisera har bidragit till minskade kostnader gentemot den lagda budgeten. Därmed bedöms målet budgetföljsamhet avvika med mer än 4%, visserligen i positiv riktning men måluppfyllelsen nås inte. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad som helhet uppfylls för helåret men beståndsdelarna tätortstrafik och landsbygdstrafik är som mål felsatta i förhållande till den totala självfinansieringsgraden. Även om trafikkostnaderna har minskat, framför allt indexkostnaderna, så har även biljettintäkterna gjort det så förhållandet biljettintäkter/trafikkostnader är i nivå med föregående år. I målet effektiv har alla tre indikatorer uppnått målvärdet.

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

[4] Budget ska inte avvika mer än målvärdet

[5] Självfinansieringsgraden är andelen av trafikkostnader, exklusive SÄKO, som täcks av externa verksamhetsintäkter. Skattefinansierade intäkter såsom skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

[6] Omräkning från föregående års rapportering.

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

[8] Övriga trafikområden.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Analys 2025	Måluppfyllelse
Nöjd resenär	Målområdet "Nöjd resenär" är kopplat till Trafikförsörjnings-programmets mål om att skapa en kollektivtrafik som är enkel, trygg och attraktiv.	Målområdet Nöjd resenär innebär att kollektivtrafiken ska vara enkel, trygg och attraktiv. För att kollektivtrafiken ska vara enkel mäter vi hur många som använder våra digitala försäljningskanaler, mina sidor och app. Allt fler resenärer börjar använda appen och mina sidor vilket är i linje med de målsättningar som är fastställda. Det har genomförts biljettkontroller i fyra av länets kommuner eftersom arbetet kom igång sent under året (hösten 2025). Genom biljettkontroller kommer intäkter och resandestatistik att långsiktigt öka i takt med att eventuellt fuskåkande minskar. Den indikator som sticker ut är antalet resor inom kollektivtrafiken där resandet ser ut att ha minskat med ca 500 000 resor jämfört med föregående år. Det har funnits stora problem med biljett- och betalsystemet under året, där validering ombord på buss inte har fungerat som det ska. Resultatet är att statistiken visar på minskat resande. Om resandet faktiskt har minskat eller ökat är omöjligt att säga.	Målet uppfylls med vissa brister.
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.	I de två verksamhetsmålen Attraktiv och Effektiv har samtliga indikatorers målvärden uppnåtts. Verksamheterna har arbetat med att se över roller och befattningar i syfte att ha en ändamålsenlig och tydlig organisation. Utfallet i HME-enkäten (Hållbart medarbetarengagemang) som gjordes under hösten, visade på en klar förbättring jämfört med föregående år, det totala indexet höjdes till 76 från 66. De två indikatorerna i Attraktiv och Effektiv som är delfrågor tagna ur HME-enkäten höjdes båda till 83 från 70.Utfallet för sjukfrånvaron 2025 visar nu positivt på en minskning med 2,7 procentenheter jämfört med 2024, detta efter att det under de fyra åren mellan 2021 – 2024 varit något ökande. 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 2025 visar på en budgetföljsamhet med –6,6%. En positiv avvikelse men uppfyller inte målet +/- 4%. Orsakerna är tidig budgetläggning och stora händelser i omvärlden som har lett till kraftiga indexförändringar. Kollektivtrafikens totala självfinansieringsgrad uppfyller målvärdet för helåret.	Målet uppfylls med vissa brister.

Nedan presenteras en uppdelning av de övergripande målområdena i specifika och mätbara mål för respektive kategori.

Övergripande målområde	Inriktningsmål	Sammanställning av indikatorutfall 2025	Måluppfyllelse
Nöjd resenär	Enkelt	En av två indikatorer uppfylls.	Ja, målet uppfylls med vissa brister.
Nöjd resenär	Tryggt	En av tre indikatorer uppfylls.	Nej, målet uppfylls inte.

Nöjd resenär	Attraktivt	En av tre indikatorer uppfylls.	Nej, målet uppfylls inte.
Hållbar organisation	Attraktiv	Tre av tre indikatorer uppfylls.	Ja, målet uppfylls.
Hållbar organisation	Effektiv	Tre av tre indikatorer uppfylls.	Ja, målet uppfylls.
Hållbar organisation	Ekonomi i balans	En av två indikatorer uppfylls.	Ja, målet uppfylls med vissa brister.

Koncernenbolagens ekonomiska ställning

Norrtåg AB

Trafikkostnaden för Norrtåg uppgår till 528,7 mnkr för helåret 2025, jämfört med budget en minskning med 37,8 mnkr och 1,4 mnkr mot prognos.

Den största avvikelsen på trafikkostnad mot budget är bussersättning som är 5,1 mnkr lägre än prognos och 8,3 mnkr lägre än budget, detta till följd av kostnader för ersättningstrafiken som översvämningarna på Botnia- och Ådalsbanan medförde under hösten. Operatörsersättningen är 15,0 mnkr lägre än budget och 2,0 mnkr lägre än prognos. Administrativa kostnader är 1,7 mnkr lägre än prognos och 6,2 mnkr lägre än budget, vilket bland annat kan förklaras med lägre projektkostnader för upphandling av fordon.

Intäkterna uppgick totalt till 550,6 mnkr, en avvikelse med minus 44,0 mnkr mot budget men i paritet med prognosen för helåret, minus 0,4 mnkr.

Trafikverket har minskat sin medfinansiering av tågtrafiken. Det minskade anslaget uppgår till drygt 40,0 mnkr för Norrtåg mot budget och 0,8 mnkr mot prognos. Biljettintäkterna avviker med 17,1 mnkr lägre än budget och 1,6 mnkr högre än prognos. Vid budgetering av biljettintäkter för året beräknades det skadade fordonet vara tillbaka under hela året. Även ett minskat resande på långa sträckor i Norrbotten gav i början på året en betydande effekt på intäkterna men en återhämtning skedde under slutet av året. Försäljningen av pendlarkort ökade under året jämfört med prognosen.

Regionernas medfinansiering uppgick till 243,6 mnkr, en ökning mot budget med 4,2 mnkr och 3,9 mnkr lägre än prognos. För Västernorrlands del är utfallet 83,0 mnkr, 0,2 mnkr lägre än budget och 1,3 mnkr lägre än prognos. Västernorrlands utestående skuld till Norrtåg är 6,1 mnkr där den ingående balansen på 5,7 mnkr regleras vid första kvartalets debitering till Kollektivtrafikmyndigheten.

AB Transitio

Nettoomsättningen uppgår till 1 042 mnkr 2025 jämfört med samma period föregående år på 1 020 mnkr och speglar en relativt oförändrad verksamhetsomfattning i jämförelse med föregående år. Resultat efter finansiella poster är 0 mnkr efter att bolaget återfört drygt 32 mnkr av årets hyresöverskott till hyrestagarna.

Nettoinvesteringar under perioden uppgår till 737 mnkr jämfört med föregående år på 466 mnkr. Detta härrör sig till avslutande av leasekontrakt på flera fordon under året och i stället lånefinansierar och äger Transitio dessa. Vissa nya fordon har även förskottsbetalats. Ekonomin har fortsatt utvecklats stabilt och hyreshöjningar har endast genomförts utifrån införda tilläggsinvesteringar på fordonsflottan. Ränteläget har gradvis förbättrats vilket lett till att bolagets räntekostnader varit lägre än budgeterat.

Transitio har under 2025 antagit en hållbarhetspolicy med målsättning att bidra till en hållbar utveckling. När det gäller fordonsanskaffning är Transitios mål att alla nya fordon skall ha en återvinningsgrad på 95%.

Transitio har påbörjat anskaffningen av regionaltåg för Norrtågs framtida trafik. Syftet är att Norrtåg ska ha nya fordon för passagerartrafik i full drift när befintliga fordon når sin tekniska livslängd, planerade trafikökningar förväntas att ske samt när Norrbottniabanan öppnar.

Bussgods i Norr AB

Bussgods i Norr uppvisar ett rörelseresultat på 0,6 mnkr för helår 2025 vilket är 1,2 mnkr lägre än budgeterat. Intäktsavvikelsen är 3,6 mnkr lägre än budget och beror på den svaga tillväxten i samhället. Kostnaderna ligger också lägre än budget, en positiv avvikelse på 5,2 mnkr. Det är främst utkörningskostnader som minskat med 4,1 mnkr.

Under 2025 har Bussgods påverkats av lågkonjunktur och begränsade transportvolymer och detta i kombination med höga omkostnader har påverkat omsättningen och resultatet negativt. Flera besparingsåtgärder har genomförts för att möta den negativa trenden. Under året har ett nytt

ekonomisystem implementerats och förberedelser för en ny organisation som ska driftsättas första februari 2026 har inletts.

Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning

Effekterna av covid-19 och krigsutbrottet i Ukraina har inneburit att förutsättningarna för kollektivtrafiken väsentligt förändrats. Att öka resandet är en central del för att uppnå målet om god ekonomisk hushållning. Det skulle även kunna vara att minska kostnaderna, exempelvis genom att dra ner på linjer med lågt resande. Kollektivtrafiken har dock en viktig uppgift i att nå ut till så många som möjligt, varför neddragningar och förändringar av linjedragningar behöver ske först efter noggrant övervägande.

Myndigheten arbetar kontinuerligt med effektivisering och med att säkerställa att de ekonomiska resurserna används på bästa möjliga sätt. Detta sker genom att se över befintliga tjänster, abonnemang och avtal samt genom att följa upp trafikavtalen med utförarna.

Det kollektiva resandet antas öka i samband med att alternativkostnaden för bilpendling ökat. För att göra resandet med kollektivtrafik mer attraktivt arbetar myndigheten med att skapa ett attraktivt utbud av biljetter för att tillgodose resenärers behov av flexibla biljettlösningar. Under året har ett arbete med en pris-, zon- och produktutredning pågått, vilken förväntas ge vägledning inför en större omarbetning av befintliga resprodukter.

Det pågår även ett omfattande arbete med att utveckla nya tekniska lösningar för biljett- och betalsystemet genom ett gemensamt projekt med övriga aktörer i norra Sverige, vilket på sikt väntas underlätta för resenären. Projektet har dock kantats av ett antal problem kopplat till den upphandlade leverantören, vilket har medfört negativa konsekvenser både för resandet samt ekonomiskt och statistiskt.

Det finns en plan och budget för marknadsaktiviteter i syfte att stärka varumärket och sprida information om möjligheten att resa kollektivt. Myndigheten har under året bedrivit biljettkontroller i flera av länets kommuner, vilket är ett sätt att säkra intäkter genom att upptäcka och motverka fusk. Det förekommer både resenärer som reser utan giltigt färdbevis och med felaktigt färdbevis. Det har även visat sig att biljettkontrollanter har en avskräckande effekt och bidrar till ökad trygghet för resenärerna.

Ett omfattande arbete har genomförts för att kontrollera skicket på länets bussar för att säkerställa att de uppnår avtalad kvalitet. Hela och rena bussar som ger ett gott intryck bidrar till att bibehålla och öka viljan att resa kollektivt, vilket stärker myndighetens ekonomi.

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
Årets resultat enligt resultaträkningen	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Samtliga realisationsförluster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Återföring av orealiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat efter balanskravsjusteringar	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**

Väsentliga personalförhållanden

Hälsa och sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro

Tabell översikt av sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro (%)	2025	2024	2023	2022	2021
Total sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid	4,3	7	5	4,6	4,3
Andel som avser långtidsfrånvaro (minst 60 dgr)	1,1	2,5	2,2	0,7	0,6
Sjukfrånvaro kvinnor	2,8	7,1	5,4	5,2	3,1
Sjukfrånvaro män	6,6	6,7	4,3	3,4	6
Sjukfrånvaro 29 år och yngre	8,6	10,6	4,4	5,6	3,9
Sjukfrånvaro 30 – 49 år	2,4	6	3,6	5,4	6
Sjukfrånvaro 50 år och äldre	5,3	6,4	6,8	3,6	3,4

Den totala sjukfrånvaron i procent av de anställdas ordinarie arbetstid har under de fyra åren mellan 2021 – 2024 varit något ökande. Utfallet för 2025 visar nu positivt på en minskning med 2,7 procentenheter jämfört med 2024 Det är kvinnors sjukfrånvaro och kortare än 60 dagar som står för största minskningen. Även långtidssjukfrånvaron, 60 dagar eller mer har minskat något.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

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

Medarbetarnas engagemang och välmående är viktigt. Medarbetarupplevelsen följs upp genom kortare pulsmätningar i syfte att ha en kontinuerlig dialog kring hur det är att jobba hos Din Tur. Resultatet används som diskussionsunderlag kring arbetsmiljö vid personalmöten och i medarbetarsamtal. Under året har tre pulsmätningar genomförts, två med fokus välmående. Den senaste mätningen som gjordes vecka 46 innehöll frågor kring Hållbart Medarbetarengagemang, HME och uppföljning organisatorisk och social arbetsmiljö. Medarbetarnas deltagande vid denna mätning var mycket stort med en svarsfrekvens 95% och totalt övergripande index hade ökat till 79 från 70. Övergripande index för enbart HME-enkäten hade ökat till 76 från 66 föregående år.

Vidare arbete med arbetsmiljö utifrån friskfaktorer har genomförts inom respektive enhet. Grupparbeten har hållits och handlingsplaner med utgångspunkt från friskfaktorerna har upprättats.

Löneöversynen blev klar för utbetalning av nya löner i juni med retroaktivitet från april, De centrala avtalen blev klara i ett sent skede men löneöversynsprocessen hade startats upp i tid med medarbetare- och lönesamtal för att undvika lång fördröjning med utbetalning av nya löner.

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

Två medarbetare inom myndigheten uppmärksammades under november för 25-årig anställning.

Kompetensutveckling

Under året har olika utbildningsinsatser genomförts i syfte att höja kompetensen så att uppdraget ska kunna skötas på ett bra och professionellt sätt. Några insatser är bland annat att handläggare vid Kundcenter genomgått utbildning i färdtjänsthandläggning. Även en utbildningsinsats i kundbemötande för medarbetarna vid Kundcenter har gjorts. Trafikenheten har genomgått utbildning i FRIDA-systemet. FRIDA är ett verktyg som används för bland annat rapportering och uppföljning av miljö, avtal och kvalité. Samtliga chefer och skyddsombud har under året gemensamt genomgått Sunt arbetslivs arbetsmiljöutbildning.

Personalstruktur

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.

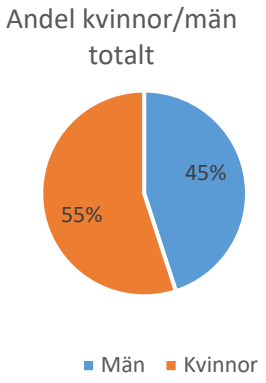


Diagram 1: Procentuell fördelning kvinnor/män KTM

Av de 38 tillsvidareanställda är 47 procent kvinnor och 53 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 68 procent kvinnor och 32 procent män. Bland visstidsanställda är könsfördelningen 46 procent kvinnor och 54 procent män. Medelålder för anställda är 44 år.

Antal	2025	2024	2023	2022	2021
Kvinnor	28	36	31	31	30
varav tillsvidareanställda	22	31	29	28	29
Män	23	21	20	21	22
varav tillsvidareanställda	16	14	16	18	21
Summa	51	57	51	52	51
varav tillsvidareanställda	38	45	45	45	49

Det totala antalet medarbetare har minskat med sex jämfört med samma period föregående år. Minskningen härrör till största delen till Kundcenter och den förändring som skett med nya telefontider och att samtal utanför ordinarie telefontider kopplas över till en extern aktör. Visstidsanställningarna avser föräldraledighetsvikariat samt timvikarier vid Kundcenter.

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

För att underlätta i rekryteringsprocessen och förbättra kandidatupplevelsen har ett rekryteringsverktyg tagits i bruk under året.

Förväntad utveckling

Under 2025 har arbetet med införandet av det nya biljett- och betalsystemet fortgått. 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.

Utifrån de problem som finns med biljett- och betalsystemet är det svårt att mäta hur utvecklingen kommer att se ut. Samtidigt sker inga minskningar i kollektivtrafikutbud under 2026 vilket sannolikt betyder att resandet minst kommer bestå på samma nivå förutsatt att befolkningsutvecklingen i länet inte blir allt för negativ.

Koncernbolagens förväntade utveckling

Norrtåg AB

Under 2026 väntas produktionskostnaden stiga på grund av nytt trafikavtal, där operatören har ett högre pris för uppstartskostnader 2026, index för två år och ett halvårs fordonshyra för de fem nya fordonen som utgör reservfordon. Från 2027 är det en helårseffekt på de fem fordonen samt succesiv utrangering av två X11 fordon.

Under 2026 är marknadsavdelningen fullt etablerad som hanterar ett eget biljettsystem med all försäljning och marknadsinsatser i egen regi. Biljettsystemet ska ge möjligheter att paketera erbjudanden på ett effektivt sätt och därigenom öka resandet. Resandet är beräknat att öka med 9% från 2025 års utfall.

AB Transitio

En förväntad högre framtida prisbild för fordonsanskaffningar har bekräftats av genomförda upphandlingsaktiviteter. En starkare svensk krona bidrar inte i någon större utsträckning till ökad köpkraft då bolagets leverantörer prissätter i Euro och Schweizerfranc vilka likaså stärkts under året. Verksamheten präglas fortsatt av tillväxt med ett flertal nya/kommande projekt samtidigt som genomförandefasen för vissa tidigare ingångna projekt fortsatt är fördröjda. I tillägg kräver det försämrade säkerhetsläget, införandet av ett nytt fordonsdatasystem och nya lagar bland annat inom hållbarhetsområdet ökade resurser.

Bussgods i Norr AB

Den hårda konkurrensen i branschen gör att det är en utmaning att både behålla och värva nya kunder. En förutsättning för snabba och effektiva transportlösningar är att bibehålla och på vissa linjer öka antalet bussar med godslastrum. Att utöka tjänsteutbudet och samarbetet med fler aktörer på marknaden är en förutsättning för att bredda möjligheterna till effektiva transportlösningar. Ett mål är ett närmare samarbete med ägarna för att öka volymerna och effektiviteten i transportlösningarna. Målet är även att ekonomin ska vara så stabil att ersättningen till ägarna kan öka varje år från dagens 20 procent per fraktintäkt på buss.

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

Ekonomisk analys

Årets resultat – budgetföljsamhet

Perioden januari till december visar att nettokostnaderna uppgår till 686,6 mnkr. Vid en jämförelse med budget för motsvarande period är verksamhetens nettokostnader 48,3 mnkr lägre, en minskning med 6,6%. Verksamhetens intäkter har ökat med 3,0 mnkr där biljettintäkterna minskat med 5,6 mnkr, och intäkter skolkort ökat med 6,8 mnkr. Verksamhetens kostnader har minskat med 43,9 mnkr jämfört med budget. Här står tågtrafiken inklusive biljettgiltigheten för 2,1 mnkr lägre kostnader, tåghyra 1,3 mnkr lägre kostnader, den linjelagda busstrafiken minskade med 22,5 mnkr och den särskilda persontrafiken med 9,1 mnkr. Utfallet på administrativa kostnader inklusive bankkostnader är 8,7 mnkr lägre än budget.

Tabell över verksamhetens resultat mnkr

RESULTATRÄKNING (MNKR)	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	174,6	171,6	3,0	1,7
Verksamhetens kostnader	-859,6	-903,5	43,9	-4,9
Avskrivningar	-1,6	-3,1	1,4	-47,3
Verksamhetens nettokostnader	**-686,6**	**-734,9**	**48,3**	**-6,6**
Kommunala biljettsubventioner	0,0	0,0	0,0	0,0
Medlemsbidrag	684,8	733,9	-49,1	-6,7
Verksamhetens resultat	**-1,8**	**-1,0**	**-0,8**	**82,6**
Finansiella intäkter	2,1	1,0	1,1	113,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	**0,3**	**0,0**	**0,3**	**0,0**
Extraordinära poster	-0,3	0,0	-0,3	100,0
ÅRETS RESULTAT	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**

Jämförelse med föregående år

Vid en jämförelse med föregående år är avvikelsen 19,8 mnkr lägre nettokostnader vilket motsvarar 2,8%. Verksamhetens totala intäkter ligger 3,3 mnkr högre i jämförelse med motsvarande period föregående år. Biljettintäkterna har dock minskat med 2,5 mnkr och skolkortsintäkterna ökat med 6,7 mnkr. Verksamhetens kostnader har minskat med 16,3 mnkr jämfört med föregående år. Den särskilda persontrafiken står för en minskning med 4,1 mnkr. Beståndsdelarna där redovisas i separat stycke längre ner. Den linjelagda busstrafiken har minskat kostnaderna med 1,4 mnkr, fordonshyra tåg med 3,9 mnkr och administrativa kostnader med 3,4 mnkr. De kommunala biljettsubventionerna utgår från och med 2025 i och med den nya kostnadsfördelningsmodellen som ett resultat av den nya förbundsordningen.

Tabell över verksamhetens resultat mnkr

RESULTATRÄKNING (MNKR)	Utfall 2025	Utfall 2024	Förändring 2025-2024	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	174,6	171,3	3,3	1,9
Verksamhetens kostnader	-859,6	-875,9	16,3	-1,9
Avskrivningar	-1,6	-1,8	0,2	-11,4
Verksamhetens nettokostnader	**-686,6**	**-706,4**	**19,8**	**-2,8**
Kommunala biljettsubventioner	0,0	86,5	-86,5	-100,0

Medlemsbidrag	684,8	619,8	64,9	10,5
Verksamhetens resultat	**-1,8**	**-0,1**	**-1,7**	**100,0**
Finansiella intäkter	2,1	2,6	-0,4	-17,2
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	**0,3**	**2,5**	**-2,2**	**0,0**
Extraordinära poster	-0,3	-2,5	2,2	-703,6
ÅRETS RESULTAT	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**

Driftsredovisning

Driften framgår av resultatrapporten.

Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 2,5 mnkr för helår 2025. Hela summan ligger i princip på pågående arbete, fördelat på immateriella med 1,2 mnkr och materiella med 1,2 mnkr. Stora delar av det nya biljett- och betalsystemet är aktiverat, men vissa delar återstår att färdigställa under 2026.

Pågående projekt ännu ej färdigställda är det nya biljett- och betalsystemet som dras med förseningar och inköp nya betalterminaler som till största delen ännu inte är monterade i bussarna. Betalterminaler i bussarna är utgående versioner och kommer att bytas när den nya driverappen installeras i bussarna.

Tabell med översikt av investeringar

MNKR	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Biljettmaskiner	0,1	0,0	0,1	0,0%	0,1	0,0	-28,6%
Trafikledning realtid	0,0	0,0	0,0	0,0%	1,2	-1,2	-100,0%
Inventarier	0,0	0,3	-0,3	-100,0%	0,3	-0,3	-100,0%
Reseplanerare	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,5	-0,5	-100,0%
Händläggningssystem SÄKO	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
BOB - biljettsystem	0,0	0,5	-0,5	-100,0%	3,3	-3,3	-100,0%
Betalkortsterminaler bussar	0,0	1,7	-1,7	-100,0%	0,0	0,0	0,0%
Intäktsfördelningssystem	0,0	0,2	-0,2	-100,0%	0,0	0,0	0,0%
Pågående immateriella	1,2	0,0	1,2	0,0%	-1,4	2,6	-187,2%
Pågående materiella	1,2	0,0	1,2	0,0%	1,3	-0,1	-6,5%
SUMMA	**2,5**	**2,7**	**-0,2**	**-6,3%**	**5,3**	**-2,8**	**-52,5%**

Likviditet och soliditet

Kassalikviditet är ett mått som visar kommunalförbundets kortfristiga betalningsförmåga. För 2025 uppgår likviditeten till 91 procent och ligger på en högre nivå jämfört med föregående år som var 88 procent. Ett riktvärde är att kassalikviditeten ska ligga på minst 100 procent.

Rörelsekapitalet uppgår till -29,0 mnkr. Det negativa rörelsekapitalet beror på lägre kortfristiga fordringar och likvida medel i förhållande till kortfristiga skulder.

Kommunalförbundets finansiella styrka mätt i soliditet uppgår till 0,4 procent, i paritet med föregående år.

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

	2025	2024	2023	2022	2021
Likviditet (%)	91	88	91	91	93
Rörelsekapital, mnkr	-29,0	-28,7	-20,8	-19,7	-18,4
Soliditet enligt balansräkningen (%)	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5
Eget kapital, mnkr	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3

Intäkts- och kostnadsutveckling

Intäkterna har ökat med 1,9 procent från föregående år till följd av framför allt förändrad debitering av skolkort från validerade till utställda kort.

Förändring i procent	2025	2024	2023	2022	2021
Verksamhetens Intäkter	1,9	7,5	0,9	6,7	-5,8
Verksamhetens kostnader	-1,9	0,3	7,3	1,0	4,0
Avskrivningar	-11,4	53,1	-15,7	0,0	-36,0
Verksamhetens nettokostnad	-2,8	-1,2	8,8	-0,3	6,0

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 174,6 mnkr vilket är 2,9 mnkr högre än budget för motsvarande period. Jämfört med föregående år är det en ökning med 3,2 mnkr.

Tabell över verksamhetens intäkter

INTÄKTER, MNKR	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024	Förändring 2025–2024	(%)
Biljettintäkter busstrafik	96,5	102,1	-5,6	-5,5%	99,0	-2,5	-2,5
Intäkter skolkort	24,1	17,3	6,8	39,4%	17,4	6,7	38,8
Intäkter tågtrafik	4,1	5,9	-1,9	-31,9%	5,3	-1,3	-23,6
Bidrag, Samverkande system	3,5	3,5	0,0	0,1%	3,5	0,0	0,2
Tåghyra	35,3	34,3	1,0	3,0%	34,9	0,5	1,4
Resplusintäkter	4,3	4,1	0,2	4,6%	5,0	-0,6	-13,0
Kundservice och anropsstyrdtrafik	0,9	0,7	0,2	25,2%	2,4	-1,5	-64,2
Reklam på buss	1,0	0,7	0,3	34,6%	0,6	0,4	56,1
Bussgodsintäkter	0,3	0,2	0,1	43,8%	0,2	0,1	35,2
Färdtjänsthandläggning	1,1	1,0	0,1	9,7%	1,1	0,0	3,5
Färdtjänstsamordning	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
Persontransporter	0,3	0,6	-0,3	-51,7%	0,2	0,1	39,2
Avgift för kortämne	0,4	0,0	0,4	0,0%	0,8	-0,4	-47,7
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,1	0,5	-0,4	-87,8%	0,1	0,0	-43,4
Övriga intäkter	2,6	0,5	2,1	392,1%	0,8	1,8	235,3
SUMMA	**174,6**	**171,6**	**2,9**	**1,7%**	**171,3**	**3,2**	**1,9**

Biljettintäkter för linjelagd busstrafik

Biljettintäkternas minskning mot budget med 5,6 mnkr är svår att analysera eftersom det för närvarande är brister i resandestatistiken på grund av skiftet till ett nytt biljett- och betalsystem. Inga biljettprisökningar har dock genomförts mellan 2024 och 2025. I budget var en ökning av resande och biljettpris totalt medräknat med 3,0% baserat på årsprognosen i T1 2024. Det förklarar 3,0 mnkr av differensen på 5,6 mnkr. Den övriga minskningen är en kombination av lägre resande och problem med betalterminaler på bussarna samt förmodat fuskåkande. Hur mycket varje del är kan dock inte analyseras på ett tillförlitligt sätt.

Jämfört med föregående år är minskningen 2,5 mnkr vilket motsvarar den minskning som inte kan analyseras tillförlitligt utifrån resandestatistik.

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.

Intäkter skolkort

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. Effekten av det var svår att beräkna i budget eftersom antalet utställda kort inte kunde verifieras. Skolkortsintäkterna har ökat med 6,8 mnkr mot budget och med 6,7 mnkr mot föregående år.

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 859,5 mnkr för helår 2025 och budget för motsvarande period till 903,5 mnkr, vilket innebär lägre kostnader än budget motsvarande 43,9 mnkr. Den största minskningen står den linjelagda busstrafiken och den särskilda persontrafiken för med 22,5 mnkr respektive 9,1 mnkr. För den linjelagda busstrafiken är det indexkostnaderna som minskat mest. I kostnaderna för tågtrafiken ingår även kostnad för biljettgiltigheten med 4,1 mnkr. Den kostnaden återspeglar sig dock i intäkterna också med motsvarande 4,1 mnkr, ett nollsummespel. Dessa intäkter är sålda i våra system och faktureras i sin tur från Norrtåg. Fordonshyra tåg ligger 3,9 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 och Kundcenter i Ånge ligger 6,8 mnkr lägre än budget och 3,4 mnkr lägre än föregående år.

Tabell över verksamhetens kostnader

KOSTNADER, MNKR	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024	Förändring 2025–2024	(%)
Linjelagd busstrafik	-549,0	-571,5	22,5	-3,9%	-550,3	1,4	-0,2%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-121,9	-131,0	9,1	-7,0%	-126,0	4,1	-3,3%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-87,0	-89,2	2,1	-2,4%	-90,3	3,3	-3,7%
Fordonshyra	-33,0	-34,3	1,3	-3,8%	-36,9	3,9	-10,5%
Administrativa kostnader	-54,1	-61,0	6,8	-11,2%	-57,5	3,4	-5,9%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-4,5	-6,4	1,9	-29,7%	-5,0	0,5	-10,7%
Stationsavgifter	-3,4	-3,2	-0,2	4,9%	-3,3	-0,1	1,6%
Biljettsamverkan Xtrafik, SJ	-4,4	-4,4	0,0	-0,1%	-4,0	-0,4	9,8%
Kompletteringstrafik	-1,6	-1,4	-0,2	16,0%	-1,8	0,1	-8,4%
Realtid, drift och underhåll	-0,7	-1,1	0,5	-42,1%	-0,8	0,1	-13,9%
SUMMA	**-859,5**	**-903,5**	**43,9**	**-4,9%**	**-875,9**	**16,3**	**-1,9%**

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 549,0 mnkr för 2025 och ligger 22,5 mnkr lägre jämfört med budget där den främsta orsaken är lägre indexkostnader som minskat till följd av lägre index på bland annat HVO. Vid budgetläggning var indexkostnaderna på väg ner men det var svårt att utifrån världsläget prognostisera rätt. Jämfört med föregående år är kostnaden 1,4 mnkr lägre.

Avtalade trafikkostnader

I jämförelse med budget har kostnaderna minskat med 0,5 mnkr för de avtalade trafikkostnaderna. I budget för 2025 lades en kostnad för hyra Gärdedepån på 2,0 mnkr. För helåret är det uppbokat 5,0 mnkr efter den faktura Sundsvalls kommun skickat men där beloppen ännu inte är fastställda efter den självkostnadskalkyl som håller på att tas fram och sen ska beslutas om.

I jämförelse med föregående år motsvarande period har de avtalade trafikkostnaderna ökat med 0,4 mnkr. Antalet trafikdagar för trafikåret 2025 är lägre än 2024 vilket medfört lägre kostnader. Gärdedepån har tillkommit vilket medfört högre kostnader.

Skillnader mot föregående år och budget är även 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 (konsumentprisindex), 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 indexuppräkningen 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 21,9 mnkr lägre i utfallet jämfört med budget. Snittindex i utfallet för 2025 ligger på ungefär 38,8% för tätortstrafiken och 38,3% för landsbygdstrafiken.

För jämförelsen med föregående år är indexkostnaderna 1,8 mnkr lägre i utfallet för helår 2025. Föregående år låg snittindex på ungefär 39,8 % för tätortstrafik och 38,7% för landsbygdstrafik motsvarande period.

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

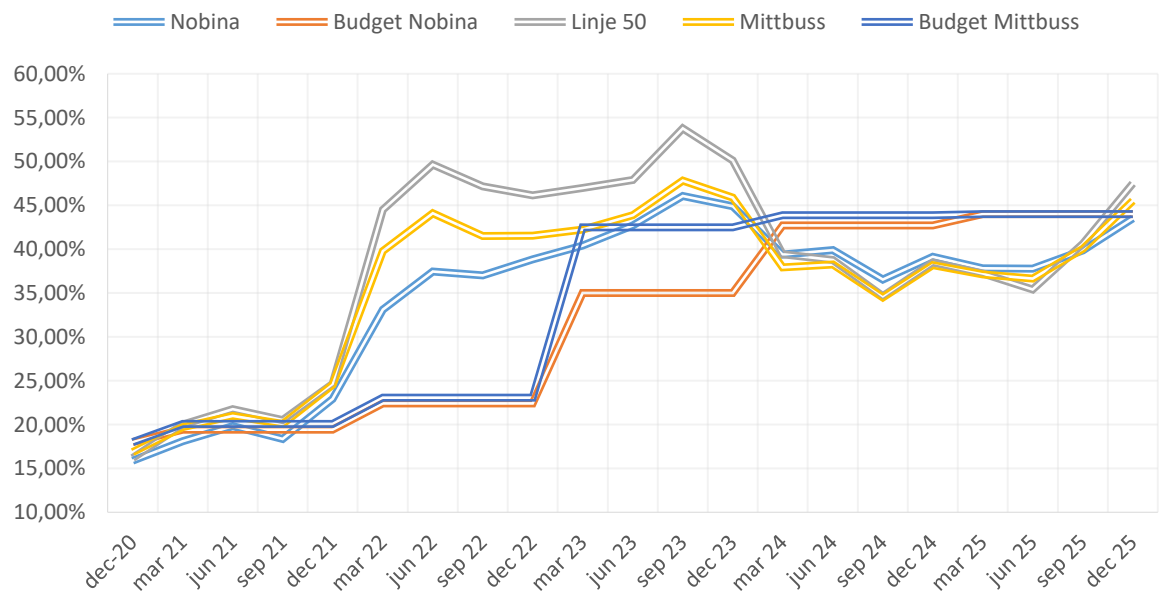


Diagram 2: Indexutveckling dec 2020-dec 2025 utfall SCB

Miljöincitament

Miljöincitamentet, som baseras på i hur stor andel av drivmedel som körs på förnyelsebara drivmedel, ligger 0,1 mnkr högre än budget men i nivå med föregående år.

Förstärkningstrafik

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

Tabell över kostnader linjelagd trafik

MNKR	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024	Förändring 2025–2024	(%)
Avtalade Trafikkostnad	-398,5	-399,0	0,5	-0,1%	-398,2	-0,4	0,1%
Indexerade trafikkostnader	-149,0	-170,9	21,9	-12,8%	-150,8	1,8	-1,2%
Miljöincitament	-1,1	-1,0	0,0	3,4%	-1,1	0,0	-2,1%
Förstärkningstrafik	-0,4	-0,4	0,0	-1,4%	-0,3	-0,1	27,2%
SUMMA	**-549,0**	**-571,3**	**22,4**	**-3,9%**	**-550,3**	**1,3**	**-0,2%**

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 121,8 mnkr och budgeten uppgår till 131,0 mnkr. Budgetavvikelsen är 9,2 mnkr vilket motsvarar en minskning på 7 procent.

Nya trafikavtal för särskilda persontransporter trädde i kraft i mitten av juni. Ersättningsmodellen består av en kombination av fast och rörlig ersättning. Avtalens geografiska utformning möjliggör ett mer effektivt nyttjande av kapaciteten över ett större område och ger bättre förutsättningar att anpassa trafiken efter efterfrågan. Effekterna av avtalen varierar mellan kommunerna beroende på prisnivån i tidigare trafikavtal.

Kostnaden för Region Västernorrlands sjukresor uppgår till 65,4 mnkr med en budgetavvikelse om 9,8 mnkr, motsvarande 13 procent. Kostnaden har i jämförelse med föregående år minskat med 4,1 mnkr. Antalet sjukresor har minskat med 3 348 till totalt 120 199 resor. En bidragande orsak till kostnadsminskningen är att antalet längre sjukresor har minskat. Det lägre resandet har samtidigt medfört minskade möjligheter till samordning. Sedan juni har sjukreselinjen mellan Ånge och Sundsvall fått ett reducerat turutbud och trafikeras med ett fordon i stället för två, vilket har bidragit till lägre kostnader.

I Ånge kommun visar budgetavvikelsen 1,6 mnkr lägre kostnader. Jämfört med föregående år har kostnaderna minskat med 1,7 mnkr lägre, vilket motsvarar 26 procent. Resandevolymen har minskat med 11,8 procent till 10 475 resor.

För Härnösands kommun visar budgetavvikelsen på 1,4 mnkr högre kostnader än budgeterat. Antal resor ligger i nivå med föregående år.

Budgetavvikelsen för Timrå kommun visar 0,8 mnkr högre kostnader jämfört mot budget. Jämfört mot föregående år är kostnaden 0,1 mnkr lägre. Resandet har minskat med 6,2 procent till 26 456.

För Sollefteå kommun uppgår kostnaden till 8,0 mnkr med en budgetavvikelse om 0,1 mnkr. I jämförelse mot föregående år är kostnadsökningen 0,5 mnkr motsvarande 7 procent.

Kramfors kommun ligger i paritet mot budget och redovisar 0,4 mnkr i minskade kostnader. Volymen på resorna har minskat med 1 849 till 40 817.

Kostnaden för Örnsköldsviks kommun redovisar 0,1 mnkr högre kostnader i jämförelse mot budget. Jämfört mellan åren är kostnaden 0,3 mnkr högre, motsvarande 2 procent.

Tabell med kostnader särskild persontrafik per medlem

MNKR	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Region Västernorrland	-65,4	-75,2	9,8	-13,0%	-69,5	4,1	-6,0%
Ånge kommun	-4,9	-6,5	1,6	-24,6%	-6,7	1,8	-27,3%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Timrå kommun	-6,0	-5,2	-0,8	15,4%	-6,0	0,0	0,0%
Härnösands kommun	-7,0	-5,6	-1,4	25,0%	-5,6	-1,4	25,0%
Kramfors kommun	-15,2	-15,2	0,0	0,0%	-15,6	0,4	-2,6%
Sollefteå kommun	-8,0	-8,1	0,1	-1,2%	-7,5	-0,5	6,7%
Örnsköldsviks kommun	-15,3	-15,2	-0,1	0,7%	-15,0	-0,3	2,0%
SUMMA	**-121,8**	**-131,0**	**9,2**	**-7,0%**	**-126,0**	**4,2**	**-3,3%**

Administration – Förvaltningens nettokostnader

De administrativa kostnaderna för förvaltningen i Kramfors ligger 5,0 mnkr lägre än budget. Det är framför allt lägre kostnader för personal som bidrar till kostnadsminskningen, där avslut av tjänster innan ny tillsättning, vissa rekryteringssvårigheter på IT och vakanta tjänster har varit den största orsaken med 3,6 mnkr. Flera budgeterade projekt har också förskjutits eller inte genomförts som planerat. Detta gäller genomlysning Kramfors, nya Rebus och civilförsvarsprojektet, sammanlagt 1,2 mnkr lägre än budget.

Kostnaderna för Kundcenter i Ånge ligger 1,2 mnkr lägre än budget. Personalkostnader i utfall för 2025 är 2,6 mnkr lägre än budget.

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 2025	Budget 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024	Förändring 2025–2024	(%)
Förvaltning Kramfors	-37,3	-42,3	5,0	-11,8%	-38,6	1,3	-3,2%
Kundcenter Ånge	-16,7	-18,6	1,9	-10,2%	-18,9	2,2	-11,4%
SUMMA	**-54,1**	**-61,0**	**6,9**	**-11,3%**	**-57,5**	**3,4**	**-5,9%**

Tabell över administrativa intäkter

MNKR	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024	Förändring 2025–2024	(%)
Förvaltning Kramfors	2,2	1,2	0,9	75,5%	1,3	0,9	66,7%
Kundcenter Ånge	2,0	1,7	0,3	17,4%	3,5	-1,5	-42,3%

Central bedömning	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
SUMMA	**4,2**	**3,0**	**1,2**	**41,7%**	**4,8**	**-0,6**	**-12,8%**

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

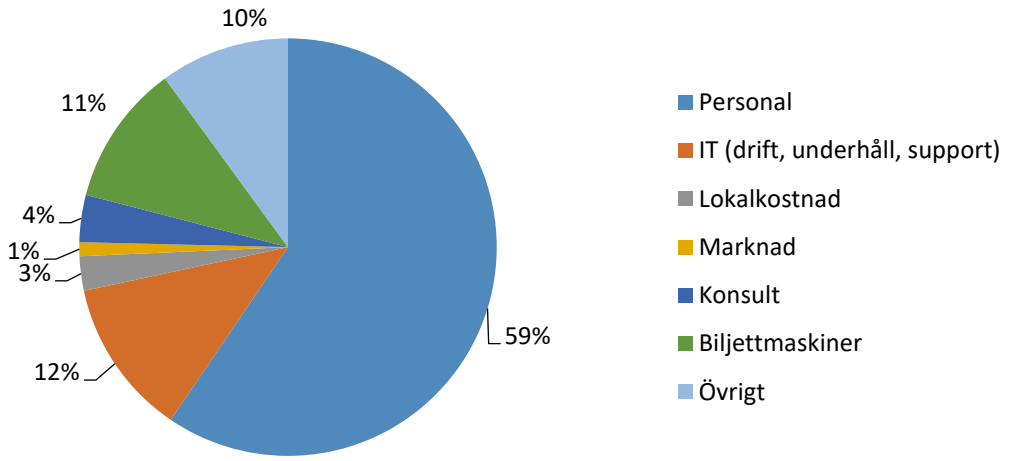


Diagram 3: Procentuell fördelning av administrationskostnader

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. Samma sak är det med differensen på utfall gentemot budget på biljettmaskinerna. Byte av kortläsare kan ske först när den så kallade driverappen är installerad i bussarna. Den är en förutsättning för att de nyinköpta kortläsarna fungerar som de ska.

Tabell med avskrivningskostnader

MNKR	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Immateriella tillgångar	-0,9	-1,4	0,5	-36%	-0,9	0,0	4,4%
Optiska läsare	0,0	0,0	0,0	0,0%	-0,1	0,1	-100,0%
Inventarier	-0,3	-0,4	0,1	-34,6%	-0,3	0,0	12,2%
Biljettmaskin	-0,1	-1,0	0,8	0,0%	-0,2	0,1	-26,5%
Fordon	-0,1	-0,1	0,0	0,0%	-0,1	0,0	-40,0%
Realtid	-0,3	-0,3	0,0	0,0%	-0,3	0,0	-15,0%
SUMMA	**-1,6**	**-3,1**	**1,5**	**-47,7%**	**-1,8**	**0,2**	**-9,5%**

Norrtåg

Driften av Norrtåg är 2,6 mnkr lägre än budget. Den statliga medfinansieringen har minskat med 40,8 mnkr för Norrtågs del under helåret 2025. Lägre kostnader har dämpat effekten av det i form av lägre

elindexkostnader på grund av sjunkande elpriser jämfört med budget. Även kostnader som operatörsersättning, tekniskt underhåll och banavgifter är lägre för perioden jämfört med budget.

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

Jämfört med föregående år så ligger nettoutfallet för 2025 6,4 mnkr lägre. Driften var 2,0 mnkr lägre och kostnaden för tåghyrorna var 3,9 mnkr lägre 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 2025	Budget 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024	Förändring 2025–2024	(%)
Norrtåg							
Intäkter	4,1	5,9	-1,9	-31,9%	5,3	-1,2	-23,5%
Fordonshyra	35,3	34,3	1,0	3,0%	34,9	0,5	1,4%
INTÄKTER	**39,4**	**40,3**	**-0,9**	**-2,2%**	**40,2**	**-0,8**	**-1,9%**
Kostnad Drift Norrtåg	-83,0	-83,2	0,2	-0,3%	-85,0	2,0	-2,4%
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-4,1	-5,9	1,9	-31,9%	-5,3	1,2	-23,5%
Kostnad fordonshyra	-33,0	-34,3	1,3	-3,8%	-36,9	3,9	-10,6%
KOSTNADER	**-120,0**	**-123,5**	**3,4**	**-2,8%**	**-127,2**	**7,2**	**-5,7%**
NETTOKOSTNAD	**-80,6**	**-83,2**	**2,6**	**-3,1%**	**-87,1**	**6,4**	**-7,4%**

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 684,8 mnkr för helår 2025. I budget låg nettokostnaderna på 733,9 mnkr och utfall föregående år uppgick till 706,4 mnkr.

Tabell över medlemmarnas nettokostnad/medlemsbidrag

MNKR	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse	(%)	Utfall 2024	Förändring 2025-2024	(%)
Region Västernorrland	272,2	294,4	-22,2	-7,5%	282,3	-10,1	-3,6%
Ånge kommun	14,1	16,3	-2,2	-13,4%	16,0	-1,9	-11,9%
Sundsvalls kommun	164,4	177,4	-12,9	-7,3%	167,6	-3,2	-1,9%
Timrå kommun	25,3	25,7	-0,4	-1,4%	26,0	-0,7	-2,6%
Härnösands kommun	46,4	48,6	-2,2	-4,5%	46,8	-0,4	-0,8%
Kramfors kommun	35,1	36,6	-1,5	-4,1%	35,9	-0,8	-2,3%
Sollefteå kommun	27,1	28,6	-1,5	-5,4%	28,4	-1,4	-4,8%
Örnsköldsviks kommun	100,1	106,3	-6,2	-5,9%	103,3	-3,3	-3,2%
SUMMA	**684,8**	**733,9**	**-49,1**	**-6,7%**	**706,4**	**-21,6**	**-3,1%**

EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING

Resultaträkning

Tabell över resultaträkning

MNKR	Not	Kommunalförbundet		Koncernen	
		2025	2024	2025	2024
Verksamhetens intäkter	2	174,6	171,3	337,6	326,9
Verksamhetens kostnader	3	-859,6	-875,9	-1021,4	-1043,6
Avskrivningar	4	-1,6	-1,8	-29,4	-25,9
Verksamhetens nettokostnader		**-686,6**	**-706,4**	**-713,3**	**-742,6**
Kommunala biljettsubventioner	5	0,0	86,5	0,0	86,5
Medlemsbidrag	6	684,8	619,8	718,7	660,7
Verksamhetens resultat		**-1,8**	**-0,1**	**5,8**	**4,7**
Finansiella intäkter	7	2,1	2,6	2,5	3,4
Finansiella kostnader	7	0,0	0,0	-9,0	-8,5
Resultat efter finansiella poster		**0,3**	**2,5**	**-0,7**	**-0,4**
Jämförelsestörande poster	8	-0,3	-2,5	1,5	0,0
Skatt/latent skatt		0,0	0,0	-0,1	0,0
ÅRETS RESULTAT		**0,0**	**0,0**	**0,4**	**-0,4**

Balansräkning

Tabell över balansräkning

MNKR	Not	Kommunalförbundet		Koncernen	
		2025	2024	2025	2024
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	9	7,3	7,3	7,4	7,4
Maskiner och inventarier	9	3,1	2,1	486,7	449,4
Finansiella anläggningstillgångar					
Aktier i dotterbolag och intressebolag	10	20,0	20,6	0,0	0,0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0,0	0,0	0,1	0,1
Långfristiga fordringar		0,0	0,0	6,3	5,3
Summa anläggningstillgångar		*30,4*	*30,1*	*500,5*	*462,2*
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga placeringar		0,0	0,0	0,0	0,0
Kortfristiga fordringar	11	234,6	141,9	265,5	173,1
Kassa och bank	14	48,5	74,8	76,4	117,8
Summa omsättningstillgångar		*283,1*	*216,7*	*341,9*	*291,0*
SUMMA TILLGÅNGAR		**313,5**	**246,8**	**842,4**	**753,2**
EGET KAPITAL, AVSTÄTTNINGAR OCH SKULDER					
Eget kapital					
Eget kapital		0,0	0,0	1,5	1,8
Reservfond		0,0	0,0	0,0	0,0
Balanserat resultat		1,3	1,3	-0,1	0,0
Årets resultat		0,0	0,0	0,4	-0,4
Summa eget kapital		*1,3*	*1,3*	*1,8*	*1,5*
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	23,4	23,5
Summa avsättningar		*0,0*	*0,0*	*23,4*	*23,5*
Skulder					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	407,4	373,7
Kortfristiga skulder	12	312,1	245,4	409,8	354,4
Summa skulder		*312,1*	*245,4*	*817,2*	*728,2*
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		**313,5**	**246,8**	**842,4**	**753,2**

Kassaflödesanalys

Tabell med kassaflödesanalys

MNKR	Not	Kommunalförbundet		Koncernen	
		2025	2024	2025	2024
Den löpande verksamheten					
Årets resultat		0,0	0,0	0,5	-0,4
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	13	2,2	1,8	31,2	28,9
Betald inkomstskatt		0,0	0,0	0,0	0,0
Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital		**2,2**	**1,8**	**31,6**	**28,5**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Ökning (-) minskning (+) av kortfristiga fordringar		-92,7	-51,3	-92,5	-44,4
Ökning (+) minskning (-) av kortfristiga skulder		66,7	5,4	55,3	22,0
Kassaflöden från den löpande verksamheten		**-23,8**	**-45,9**	**-5,6**	-22,4
Investeringsverksamheten					
Lämnat kapitaltillskott		0,0	0,0	0,0	0,0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1,3	-6,2	-67,3	-54,0
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-1,2	0,0	-1,3	0,0
Avyttring immateriella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Förvärv av finansiella tillgångar		0,0	-3,5	-1,0	-1,7
Avyttring av finansiella tillgångar		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-2,5**	**-9,7**	**-69,6**	**-55,7**
Finansieringsverksamheten					
Upptagna lån		0,0	0,0	33,7	2,8
Amortering		0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**0,0**	**0,0**	**33,7**	**2,8**
Årets kassaflöde		**-26,3**	**-53,8**	**-41,5**	**-46,8**
Likvida medel vid periodens början	14	74,8	128,6	117,8	164,6
Likvida medel vid periodens slut	14	48,5	74,8	76,4	117,8

Noter

Noter till resultaträkningen

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

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

Intäkter

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

Periodiseringar

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

Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

Jämförelsestörande poster

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

Tillgångar/Skulder

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

Finansiella anläggningstillgångar

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

Materiella och immateriella anläggningstillgångar

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

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

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

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

Gränsdragning mellan kostnad och investering

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

Skulder

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

Avsättningar

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

Leasing

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

Tabell med noter till resultaträkningen

	Kommunalförbundet		Koncernen	
Not 2 Verksamhetens intäkter	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Biljettintäkter	96,5	99,0	96,5	89,6
Skolkortsintäkter	24,1	17,4	24,1	17,8
Resplusintäkter	4,3	5,0	4,3	4,8
Fraktintäkter	0,3	0,2	0,3	0,1
Bidrag Trafikverket samverkande system/statligt bidrag	3,5	3,5	3,5	3,5
Tåghyror	35,3	34,9	35,3	31,4
Ersättning resande med RKTM färdbevis	4,1	5,3	4,1	6,3
Övriga intäkter	6,4	5,9	169,5	173,4
Summa verksamhetens intäkter	**174,6**	**171,3**	**337,6**	**326,9**

Not 3 Verksamhetens kostnader	Kommunalförbundet 2025	Kommunalförbundet 2024	Koncernen 2025	Koncernen 2024
Trafikkostnader	767,2	775,8	843,8	897,1
Transportkostnader	0,0	0,0	8,8	1,1
Tåghyra	33,0	36,9	33,0	32,0
Personalkostnader inkl direktionen	31,9	37,8	57,0	61,9
IT-system (avtal, drift, underhåll, support)	6,6	14,1	14,1	11,1
Lokalkostnader	1,5	1,4	1,5	1,1
Konsultkostnader	1,1	1,1	1,1	2,9
Övriga kostnader	18,3	8,9	62,1	36,4
Summa verksamhetens kostnader	**859,6**	**875,9**	**1021,4**	**1043,6**

Not 4 Av- och nedskrivningar	Kommunalförbundet 2025	Kommunalförbundet 2024	Koncernen 2025	Koncernen 2024
Avskrivning immateriella tillgångar	1,2	1,0	1,2	1,0
Avskrivning maskiner och inventarier	0,4	0,8	28,2	24,9
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa av- och nedskrivningar	**1,6**	**1,8**	**29,4**	**25,9**

Not 5 Kommunal biljettsubvention	Kommunalförbundet 2025	Kommunalförbundet 2024	Koncernen 2025	Koncernen 2024
Sundsvalls kommun	0,0	34,7	0,0	34,7
Örnsköldsviks kommun	0,0	28,2	0,0	28,2
Härnösands kommun	0,0	23,6	0,0	23,6
Summa av- och nedskrivningar	**0,0**	**86,5**	**0,0**	**86,5**

Not 6 Nettokostnad/Medlemsbidrag	Kommunalförbundet 2025	Kommunalförbundet 2024	Koncernen 2025	Koncernen 2024
Region Västernorrland	272,2	282,3	272,2	282,3
Sundsvalls kommun	164,4	132,9	164,4	132,9
Örnsköldsviks kommun	100,1	75,1	100,1	75,1
Härnösands kommun	46,4	23,2	46,4	23,2
Kramfors kommun	35,1	35,9	35,1	35,9
Sollefteå kommun	27,1	28,4	27,1	28,4
Timrå kommun	25,3	26,0	25,3	26
Ånge kommun	14,1	16,0	14,1	16
Norrtåg AB	0,0	0,0	33,9	40,9
Summa medlemsbidrag	**684,8**	**619,8**	**718,7**	**660,7**

Not 7 Finansiella intäkter och kostnader	Kommunalförbundet 2025	Kommunalförbundet 2024	Koncernen 2025	Koncernen 2024
Erlagda räntor	0,0	0,0	2,5	-8,5
Erhållna räntor	2,1	2,6	-9,0	3,4

Summa finansiella intäkter och kostnader	**2,1**	**2,6**	**-6,5**	**-5,1**

	Kommunalförbundet		Koncernen	
Not 8 Jämförelsestörande poster	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Tillskott Bussgods i Västernorrland AB	0,3	2,5	0,0	0,0
Norrtåg	0,0	0,0	-1,5	0,0
Summa jämförelsestörande poster	**0,3**	**2,5**	**-1,5**	**0,0**

Noter till balansräkningen

Tabell med noter till balansräkningen

	Kommunalförbundet		Koncernen	
Not 9 Materiella och immateriella tillgångar	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Ingående anskaffningsvärden	43,3	38,9	611,8	557,2
Årets anskaffningar	0,1	5,3	66,2	53,0
Pågående materiella och immateriella	2,4	1,0	2,5	1,0
Tillkommande bolag	0,0	0,0	0,0	3,2
Försäljningar och utrangeringar	-0,7	-1,8	-5,8	-2,7
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**45,2**	**43,3**	**674,6**	**611,8**
Ingående avskrivningar	-33,9	-33,9	-155,1	-129,4
Tillkommande bolag	0,0	0,0	0,0	-2,0
Försäljningar och utrangeringar	0,7	1,8	3,9	2,1
Avskrivningar	-1,6	-1,8	-29,4	-25,9
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**-34,8**	**-33,9**	**-180,6**	**-155,1**
Utgående redovisat värde	**10,4**	**9,4**	**494,1**	**456,7**

			Kommunalförbundet		Koncernen	
Not 10 Finansiella anläggningstillgångar			**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
	Antal	**Kvotvärde**				
Transitio AB	1000	100	1,0	1,0	6,3	5,3
Norrtåg AB	500	1000	0,5	0,5	0,0	0,0
Västernorrlands Läns Trafik AB	15000	1000	15,0	15,0	0,0	0,0
Bussgods i Västernorrland AB	3000	629	0,0	0,6	0,0	0,0
Bussgods i Norr AB	15	23415	3,5	3,5	0,0	0,0
Bussgods ek förening	3	1500	0,0	0,0	0,0	0,0
Utgående redovisat värde			**20,0**	**20,6**	**6,3**	**5,4**

	Kommunalförbundet		Koncernen	
Not 11 Kortfristiga fordringar	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Kundfordringar	193,6	98,9	202,8	109,9
Förutbetalda kostnader och uppl intäkter	18,5	28,1	36,0	42,3
Övriga kortfristiga fordringar	22,4	14,9	26,7	20,9
Utgående redovisat värde	**234,6**	**141,9**	**265,5**	**173,1**

	Kommunalförbundet		Koncernen	
Not 12 Kortfristiga skulder	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Leverantörsskulder	42,0	35,2	56,1	51,5
Uppl kostnader och förutbetalda intäkter	6,6	17,5	46,5	56,9
Övriga kortfristiga skulder	263,5	192,7	307,2	246,0
Utgående redovisat värde	**312,1**	**245,4**	**409,8**	**354,4**

Noter till kassaflödesanalysen

Tabell med noter till kassaflödet

	Kommunalförbundet		Koncernen	
Not 13 Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Rearesultat vid avyttring av anläggningstillgångar	0,6	0,0	1,9	0,3
Avskrivningar	1,6	1,8	29,4	22,3
Förändring avsättningar	0,0	0,0	-0,2	1,5
Latent skatt	0,0	0,0	0,1	0,0
Utgående redovisat värde	**2,2**	**1,8**	**31,2**	**24,1**

	Kommunalförbundet		Koncernen	
Not 14 Likvida medel	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Kortfristig placering	0,0	0,0	0,0	0,0
Kassa och bank	48,5	74,8	76,4	117,8
Utgående redovisat värde	**48,5**	**74,8**	**76,4**	**117,8**

Ekonomisk ordlista

Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

Avskrivning

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

Balansräkning

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

Budget

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

Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

Finansiella kostnader & intäkter

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

Intäkt

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

Jämförelsestörande poster

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

Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

Kostnader

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

Långfristiga fordringar och skulder

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

Omsättningstillgång

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

Resultaträkning

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