



**DIN TUR**

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten  
i Västernorrlands län

**Datum**

2025-06-04

**Diariernr**

25/00259

# **Tertialrapport april 2025**

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i  
Västernorrlands län**

**1 januari – 30 april 2025**

**Fastställd av förbundsdirektionen 2025-06-24**

## Innehåll

Ordförande har ordet.....	4
Vårt uppdrag .....	5
Året fyra första månader .....	6
<b>FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE</b> .....	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
<b>EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING</b> .....	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 tertial. 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

Förbundsdirktionen 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 förbundsledning som består av 9 ordinarie ledamöter.

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

Ledningen 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 resenärgrupper 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). Ledningen 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 resekortet. 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 resekortet, har en särskild appkampanj genomförts med 10 procents rabatt på alla periodbiljetter vid köp i appen. Dessutom har ett kostnadsfritt resekort 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)

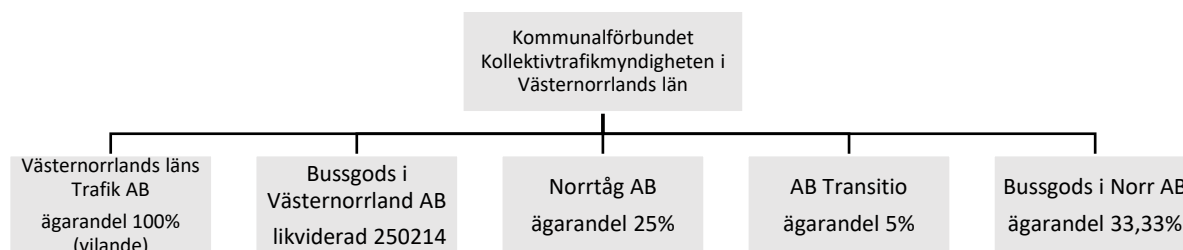
Kommunalförbundets nettokostnad minskade med 18,3 mnkr från tertial 1 2024 till tertial 1 2025. Lägre indexkostnader i både den linjelagda trafiken och den särskilda persontrafiken samt lägre trafikavtalskostnader på grund av färre trafikdagar trafikåret 25 är de främsta orsakerna till minskningen.

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>
<b>Produktionsinformation</b>					
	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<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 måluppfyllnad:



= mål uppfylls



= mål uppfylls med vissa brister



= mål uppfylls ej

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

## Vision och mål

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

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

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

### Målområden

- Nöjd resenär
- Växande region
- Hållbart samhälle

De tre målområdena ska 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
<b>Måluppfyllnad</b>	↓
<p><b>Analys:</b></p> <p>Målområdet Nöjd resenär innebär att kollektivtrafiken ska vara enkel, trygg och attraktiv. För att kollektivtrafiken ska vara enkel mäter vi hur många som använder våra digitala försäljningskanaler, mina sidor och app. 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%. NKI (Nöjd-kund-index) har minskat från 45-40% och därmed missas målet om 42%. Bakgrunden till minskningen är svår att sja 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 attraktivt. Budget ska vara i balans och resurserna ska användas för rätt ändamål och utnyttjas effektivt.

	Årsprognos T1 2025
<b>Måluppfyllnad</b>	↓
<p><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.</p>	

### 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

Trafikkostnaden 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 betalssystem. 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>
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>

## 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 betalssystemet är aktiverat, men vissa delar återstår att färdigställa under 2025.

Pågående projekt ännu ej färdigställda är det nya biljett- och betalssystemet 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 betalssystem.

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 anropsstyrtrafik	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 miljööncitament	-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 trafik kostnader

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

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

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

## Index

Trafikavtalen vilka utgör majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (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 indexuppräknings 44 % för både tätortstrafiken i Örnsköldsvik och Sundsvall där Nobina är trafikoperatör och för landsbygdstrafiken och tätort Härnösand där Mittbuss är trafikoperatör. De indexerade kostnaderna är 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.

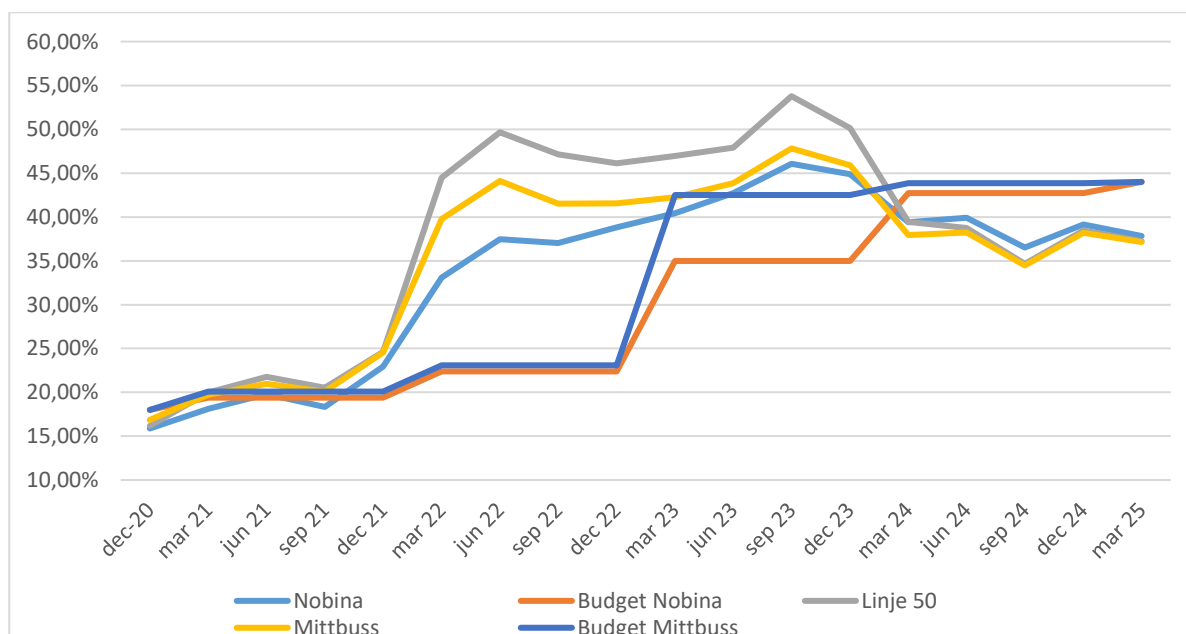


Diagram 1: Indexutveckling dec 2020-mar2025 utfall SCB

## 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 trafik kostnader	-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.

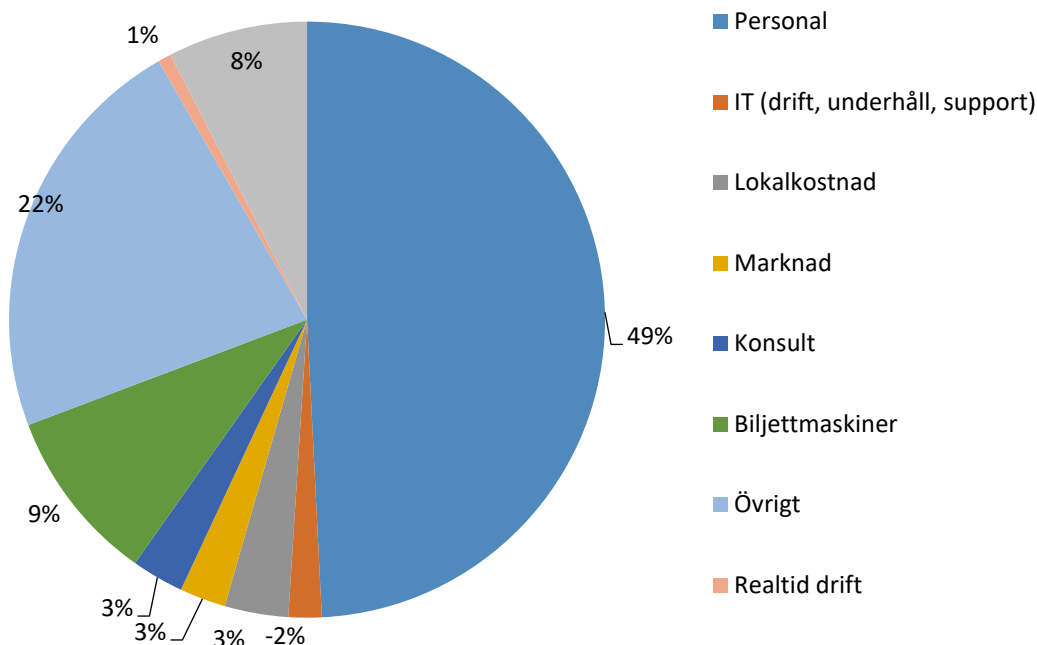


Diagram 2: Procentuell fördelning av administrationskostnader

### 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 anropsstyrtrafik	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, AVSTÄTTNINGAR 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.