

## PROTOKOLL



Datum  
2026-03-26

Diariernr  
26/00100-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

**Protokoll för Förbundsdirectionens sammanträde 2026-03-26**

**Tid:** 09.15 – 15.15  
**Datum:** 2026-03-26  
**Plats:** A-salen, Sollefteå kommun

**Närvarande ledamöter:**  
Se Tjänstgöringslistan

**Närvarande tjänstemän:**

Thomas Olsson	Magnus Gode § 14, 18	Mathias Bengtsson § 12
Camilla Norberg	Kristina Van Loveren § 18, 19	Lars Nässén § 17
Stefan Välijeesiö	Erica Tenevall § 21	

**Övriga närvarande:**

Jakob Melin § 13  
Joakim Berg § 15

**Justerare:**

Knapp-Britta Thyr (MP)

**Tid för justering:**  
2026-03-30

**Justering av protokollet sker  
med BankID**

**Underskrifter**

Se sista sidan

**ANSLAG/BEVIS**

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

**Sammanträdesdatum**  
2026-03-26

**Anslaget uppsatt den**  
2026-03-30 31

**Anslaget nedtas den**  
2026-04-29 30

**Förvaringsplats för protokollet**

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning

  
Camilla Norberg, Administratör

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriegatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

**Webb/e-post:**  
[registrator@dintur.se](mailto:registrator@dintur.se)  
[www.dintur.se](http://www.dintur.se)

## PROTOKOLL

Medlem Namn	När- varo	Tjg. Ers	Reservation §						Omröstning § 16		Anteckning Justerare Tjänstgör T.o.m. Tjänstgör Fr.o.m.
			16	17					Ja	Nej	
<b>Region Västernorrland</b>											
<b>Ordinarie</b>											
Glenn Nordlund (S)	X									Nej	Ordförande
Joachim Jonsson (KD)	X									Nej	Vice Ordförande
<b>Region Västernorrland</b>											
<b>Ersättare</b>											
Magnus Svensson (C)	X										
Per Gybo (SJVP)	X										
<b>Örnsköldsvik</b>											
<b>Ordinarie</b>											
Andreas Jansson (C)	X									Nej	
<b>Örnsköldsvik</b>											
<b>Ersättare</b>											
Carolina Sondell (S)											
<b>Kramfors</b>											
<b>Ordinarie</b>											
Malin Svanholm (S)											
<b>Kramfors</b>											
<b>Ersättare</b>											
Jon Björkman (V)	X	X	X							Ja	
<b>Härnösand</b>											
<b>Ordinarie</b>											
Knapp Britta Thyr (MP)	X									Ja	Justerare
<b>Härnösand</b>											
<b>Ersättare</b>											
Per-Eric Norberg (C)											
<b>Sundsvall</b>											
<b>Ordinarie</b>											
Hans Forsberg (C)											
<b>Sundsvall</b>											
<b>Ersättare</b>											
Sven Bredberg (M)	X	X		X						Nej	
<b>Timrå</b>											
<b>Ordinarie</b>											
Stefan Dalin (S)											
<b>Timrå</b>											
<b>Ersättare</b>											
Tony Andersson (M)											
<b>Ånge</b>											
<b>Ordinarie</b>											
Eva Mörk Månsson (S)	X									Ja	
<b>Ånge</b>											
<b>Ersättare</b>											
Göran Ottosson (SD)											
<b>Sollefteå</b>											
<b>Ordinarie</b>											
Johan Andersson (C)	X		X							Ja	
<b>Sollefteå</b>											
<b>Ersättare</b>											
John Åberg (S)											

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriegatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

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

## PROTOKOLL

### Protokoll för Förbundsdirektionens sammanträde 2026-03-26

#### Innehåll

§ 1. Sammanträdet öppnande.....	4
§ 2. Upprop .....	4
§ 3. Val av justerare för sammanträdet .....	4
§ 4. Godkännande av dagordning.....	4
§ 5. Föregående protokoll.....	4
§ 6. Ordförande rapporterar.....	5
§ 7. Förbundsdirektören rapporterar .....	5
§ 8. Hel- och delägda bolag.....	7
§ 9. Beslutsuppföljning .....	7
§ 10. Delegationsbeslut.....	8
§ 11. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar .....	8
§ 12. Information förvaltningen.....	9
§ 13. Information tilläggsutredning övre Ådalsbanan.....	10
§ 14. Information investeringsbehov av ombordutrustning.....	11
§ 15. Information Norrtåg AB .....	12
§ 16. Biljettsamverkan SJ.....	13
§ 17. Förslag på utveckling av linje 90 .....	17
§ 18. Årsredovisning 2025 .....	22
§ 19. Internkontroll 2025.....	25
§ 20. Samverkansöverenskommelse Norrlandslänen.....	27
§ 21. Allmän trafikplikt busstrafiken inom Västernorrlands län .....	29
§ 22. Gemensam avsiktsförklaring för fullföljandet av Norrtåg 2040 – en tågvision .....	31 31
§ 23. Val av representant till samråd för Norrtåg AB.....	32
§ 24. Val av stämooombud till Bussgods i Norr AB:s stämma .....	33
§ 25. Val av stämooombud till Norrtåg AB:s stämma .....	34
§ 26. Val av stämooombud till AB Transitios stämma .....	35
§ 27. Val av stämooombud till Västernorrlands läns Trafik AB:s stämma .....	36
§ 28. Val av stämooombud till Svensk Kollektivtrafiks stämma .....	37
§ 29. Val av stämooombud till Sobonas stämma.....	38
§ 30. Sammanträdet avslutas .....	38

## PROTOKOLL

### Bilagor

### § 1. Sammanträdets öppnande

### § 2. Upprop

#### Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna uppropet av ledamöter.

### § 3. Val av justerare för sammanträdet

#### Förbundsdirektionen beslutar

att välja Knapp-Britta Thyr (MP) till justerare för sammanträdet.

### § 4. Godkännande av dagordning

#### Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna dagordningen.

### § 5. Föregående protokoll

#### Förbundsdirektionen beslutar

att föregående protokoll från 4 december och 11 december 2025 läggs till handlingarna.

#### Bakgrund

Protokollen har varit utsänd för påseende.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

## PROTOKOLL

### § 6. Ordförande rapporterar

#### Förbundsdirektionen beslutar

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

#### Bakgrund

Ordförande informerar direktionen om att en kallelse till extra stämma i Samtrafiken i Sverige AB har inkommit. På dagordningen för den extra stämman finns ett valärende.

Ordförande har beslutat att utse Thomas Olsson till ombud att företräda myndigheten vid stämman samt att rösta i enlighet med utsänt förslag.

Ordförande har deltagit vid Norrtågs styrelsemöte, där frågan om vårt ärende kring biljettsamverkan med SJ var då uppe för diskussion. Norrtågs styrelse har tidigare behandlat ärendet och står vid sitt tidigare fattade beslut.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

### § 7. Förbundsdirektören rapporterar

#### Förbundsdirektionen beslutar

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

#### Bakgrund

##### *Vägval biljett- och betalsystem*

Förbundsdirektören informerar om att myndigheten står inför ett vägval avseende biljett- och betalsystem. Frågan om finansiering behöver lösas. Myndigheten avser att samverka med Region Jämtland/Härjedalen i så hög utsträckning som möjligt. Befintlig hårdvara samt avtal för mjukvara planeras att fasas ut och ersättas genom upphandling av en ny lösning.

##### *Regionala samverkansgruppen*

Myndigheten har en ny ordning för regionala samverkansmöten. Mötesstrukturen har delats upp i informationsmöten och separata samverkansmöten. Syftet med informationsmötena är att ge tjänstepersoner hos medlemmarna insyn i de ärenden som ska behandlas av direktionen samt möjlighet att förankra dessa i respektive organisation inför direktionens sammanträden. Informationsmötena kommer att hållas i anslutning till det förberedande mötet.

##### *Upphandling av tåg*

Förbundsdirektören informerar om att en fråga har inkommit angående möjligheten att köpa in fler tåg nu när vi fått utredningen kring Övre Ådalsbanan presenterat för oss. De avtal vi kommer ha nu framöver för tåg är utformat som ramavtal, vilket innebär att ytterligare tåg kan avropas vid behov.

##### *Personal*

En ny IT-specialist, Jonny Nilsson, har rekryterats och tillträder i juni.

## PROTOKOLL

Myndighetens nuvarande expert på upphandling kommer att gå i pension till sommaren. Rekrytering av upphandlare/avtalsspecialist pågår, men det har hittills varit svårt att finna en lämplig kandidat, så arbetet fortsätter.

**Föredragande:**

Thomas Olsson, förbundsdirektör.

## PROTOKOLL

### § 8. Hel- och delägda bolag

#### Förbundsdirektionen beslutar

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

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

#### Bakgrund

##### *Bussgods i Norr AB*

Styrelseprotokoll 2025-06-04

Konstituerande styrelseprotokoll 2025-08-25

Styrelseprotokoll 2025-10-14

Styrelseprotokoll 2025-12-09

##### *Norrtåg AB*

Inga inkomna handlingar

##### *AB Transitio*

Styrelseprotokoll nr 200 2025-11-27

Verksamhetsplan 2026 2025-12-12

Anteckningar från ägarråd 2026-02-10

Styrelseprotokoll nr 201 2026-02-11

##### *Västernorrlands läns Trafik AB*

Inga inkomna handlingar

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

### § 9. Beslutsuppföljning

Beslutsuppföljning

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** lägga beslutsuppföljningen till handlingarna.

#### Bakgrund

Beslutsuppföljningen har varit utsänt för påseende.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

## PROTOKOLL

### § 10. Delegationsbeslut

Delegationsbeslut

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** lägga delegationsbesluten till handlingarna.

#### Bakgrund

Delegationsbesluten har varit utsänt för påseende.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

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

Inkomna protokoll,  
skrivelser och  
delgivningar

#### Förbundsdirektionen beslutar

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

#### Bakgrund

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

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

## PROTOKOLL

### § 12. Information förvaltningen

#### Förbundsdirektionen beslutar

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

#### Bakgrund

##### *Information krisberedskapsarbetet*

Arbetet inleddes med en risk- och sårbarhetsanalys för att identifiera samhällsviktiga funktioner, kritiska processer och beroenden, omvärldsfaktorer, hot, risker och sårbarheter, samt åtgärdsplanering utifrån detta. Analysen kommer att skickas ut till direktionen för kännedom.

En av identifierade åtgärder är att se över myndighetens beredskapsorganisation. Syftet är att säkerställa att mandat och roller finns på plats, samt att personalen kan utbildas och öva vid behov. Det finns även behov av att etablera en larm- och uppstartsfunktion, tillsammans med en eskaleringsmodell och en samverkansplan. Arbetet med dessa åtgärder kommer att fortsätta.

##### *NIS2-direktivet*

I slutet av 2022 beslutade EU om nya direktiv, NIS2-direktivet, med syfte att stärka motståndskraften i samhällsviktig verksamhet samt att etablera en hög och gemensam nivå för informations- och cybersäkerhet.

Arbetet sker med stöd av MCF:s metodstöd och syftar till att skydda information, system och nätverk från obehörig åtkomst, skador eller störningar

##### *Samverkan*

Det pågår en nationell satsning på bårsystem som syftar till att stärka regionernas beredskap. Bårsystem har levererats till samtliga regioner i landet. Systemet ska testas och rutiner för användning tas fram. Detta är ett samarbete mellan myndigheten, trafikbolagen och Region Västernorrland.

#### Föredragande:

Mathias Bengtsson, beredskapssamordnare.

## PROTOKOLL

### § 13. Information tilläggsutredning övre Ådalsbanan

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** lägga informationen om tilläggsutredning övre Ådalsbanan till handlingarna,

**att** utifrån vad utredningen kommit fram till fortsätta arbetet för persontrafik på Övre Ådalsbanan och delge utredningens resultat till övriga intressenter i frågan.

#### Bakgrund

En genomgång av dagens bana mellan Västeråsby och Långsele visar att hastigheten i dagsläget är begränsad till 80 km/h på flera delar av sträckan, med varierande möjlig hastighet, många plankorsningar och bitvis krokig bansträckning. Restiden har beräknats med Struts och inkluderar stationsuppehåll i Långsele och Sollefteå samt ett körtidstillägg på 2,5 procent. Vid nuvarande hastighet är restiden 45 minuter, medan en ökning av maximal hastighet längs banan upp till 200 km/h utan åtgärder vid plankorsningarna kan reducera restiden till 38 minuter. Om plankorsningarna däremot uppgraderas till hastigheter på 140–160 km/h kan restiden minska ytterligare till cirka 30 minuter.

Analysen visar att hastigheten ofta begränsas av snäva kurvor och plankorsningar och att tågen sällan når mer än 140–160 km/h längs sträckan. Medelhastigheten är 86 km/h utan åtgärder vid plankorsningar och 107 km/h vid uppgraderade plankorsningar. Det framgår att borttagning av plankorsningar ger endast marginell restidsvinst, medan uppgraderingar är mer effektiva, särskilt vid isolerade plankorsningar längs rakare banpartier.

Ökad hastighet på sträckan bidrar till en mer konkurrenskraftig restidskvot gentemot bilen, vilket även gäller för sträckan Östersund–Umeå. Slutsatsen är att med ERTMS kan restiden mellan Västeråsby och Långsele reduceras från 45 till 38 minuter och att ytterligare uppgraderingar av plankorsningar kan minska restiden till cirka 30 minuter. Ökad hastighet längs banan ger större restidsvinst än enbart borttagning av plankorsningar och möjliggör en konkurrenskraftig restidskvot för tåget.

#### Yrkande:

Johan Andersson (C) yrkade att följande att-sats ska läggas till:

**Att** utifrån vad utredningen kommit fram till fortsätta arbetet för persontrafik på Övre Ådalsbanan och delge utredningens resultat till övriga intressenter i frågan.

Förbundsdirektionen beslutade enhälligt att bifalla yrkandet.

#### Föredragande:

Jakob Melin, Trivector.

## PROTOKOLL

### § 14. Information investeringsbehov av ombordutrustning

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** lägga informationen om investeringsbehov av ombordutrustning till handlingarna.

#### Bakgrund

Hårdvaran på våra bussar är gammal och utgör ett betydande problem. Då hårdvaran är så föråldrad innebär det även begränsningar för vilken mjukvara som kan användas. Vi har ny mjukvara som inte heller fungerar enligt förväntningar, men eftersom hårdvaran är gammal är det en bidragande faktor till problematiken. För att komma till ett läge där vi har fungerande teknik i bussarna behöver vi både ny hårdvara men även ny och fungerande mjukvara vilken vi avser upphandla för att ta i drift allt eftersom nuvarande avtal löper ut. Avtalen med Fara kommer upphöra senast april 2028 det innebär att förslaget är att även byta upphandla och byta ut mjukvaran.

#### Uppgradering av ombordutrustning från december 2027

I samband med den nya bussupphandlingen planeras en fullständig uppgradering av all ombordutrustning. Detta inkluderar inre skärmar och yttre skyltar, inre och yttre högtalare, automatisk passagerarräkning, samt realtids- och trafikledningssystem med förardisplay, gateway och antenn. Dessutom ingår nytt biljett- och betalsystem med förardisplay/förardator, validator och skrivare. Totalt finns 275 fordon i länet som behöver utrustas med ny hårdvara.

Den befintliga hårdvaran för biljett- och betalsystemet är föråldrad och end-of-life. Fordonsdatorerna är från 2012/2013, och validatorerna som köptes in under projekt Koll 2020 (2017–2021) kan inte användas med moderna system. Skrivarna kan inte heller hantera utskrift av QR-koder, det tar för lång tid. Realtids- och trafikledningssystemet samordnar all utrustning ombord samt förser webbsidor, digitala skyltar och resenärsappar med realtidsinformation. Systemet avropas via ramavtal med leverantören Consat.

Den moderna validatorn klarar validering av både fysiska kort och QR-koder, har inbyggd betalkortsterminal och stöd för Tap-and-Go samt Capping. Resenären kan även göra val via displayen. Fordonsdatorn fungerar som hjärtat i bussens tekniska system och samordnar bland annat destinationsskyltning, hållplatsutrop, information på skärmar och passagerarräkning. Minst en, eventuellt två, förardisplayer kommer att behövas; en för realtids- och trafikledningssystemet och en för biljett- och betalsystemet.

#### Kostnad

Kostnaderna för biljett- och betalsystem samt realtids- och trafikledningssystem föreslås finansieras på annat sätt, exempelvis genom lånefinansiering.

Den totala kostnaden för hårdvaran, vid lånefinansiering med 5 % ränta, uppgår till 20 643 658 kronor. Om direktionen bedömer upplägget som lämpligt behöver beslut fattas för att därefter skicka hemställan till samtliga medlemmar.

#### Föredragande:

Thomas Olsson, förbundsdirektör.

Stefan Välijeesiö, trafikchef.

Magnus Gode, chef verksamhetsstöd.

## PROTOKOLL

### § 15. Information Norrtåg AB

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** lägga informationen från Norrtåg AB till handlingarna.

#### Bakgrund

Resandet för Norrtåg under 2025 har varit positivt med en ökning på 8,4 % jämfört med 2024, där framför allt förköpta biljetter samt periodbiljetter ökade. Trots utmaningar med kyla, bränder, storm och avbrott på ERTMS uppnåddes ändå en positiv resandeökning. Norrtåg antog under året en ny plattform och presenterade ett kundlöfte: ”Med oss kommer du fram – och vidare.”

I början av 2026 påverkades regulariteten av att Norrtåg bytte trafikföretag i december 2025, vilket ledde till inställd trafik på grund av bristande vinterunderhåll och introduktion av personal. Situationen har sedan stabiliserats och efter påsk 2026 kommer trafiken ha återhämtat sig. Från maj tillförs fler fordon, vilket ska minska risken för framtida störningar.

Vid extremväder kunde inte VR ersätta alla resenärer, vilket ledde till att fler än önskat fick avbryta sin resa. Hotell bokades för alla som behövde övernattnig. Norrtåg har positiva siffror på nöjdhetsindex trots vinterns utmaningar.

#### *Västerasby*

Efterfrågan på resor mellan Örnsköldsvik och Sundsvall är stor, men möjligheten att införa fler tåg på sträckan begränsas av Västerasbys geografiska läge. Stationen ligger på ett enkelspår med lång körtid och ingår i en höghastighetssträcka, där tågen normalt möts i Bollstabruk. Ett stopp i Västerasby påverkar därför inte bara restiden för det enskilda tåget, utan förlänger trafiken för alla tåg på sträckan med 12–15 minuter. Konsekvensen av ett stopp beror alltså både på hur lång tid det tar att stanna och på hur det påverkar trafiken längs hela linjen, inte enbart på antalet resenärer vid stationen.

Som alternativ till ett stopp införs från hösten en utökad tidtabell med fler Reginor mellan Örnsköldsvik och Sundsvall, med totalt 19 dubbelturer per dag (20 på fredagar). Denna lösning gör det möjligt att öka trafiken på sträckan utan att försämra restiderna, vilket inte skulle vara möjligt om fler stopp i Västerasby lades till.

#### *Biljettsamverkan SJ*

Tidigare ställningstagande i Norrtågsfamiljen står fast. Norrtåg kommer från och med hösten även köra ett tåg i timmen på berörd sträcka. Men denna utöade trafik ser Norrtåg i nuläget inget behov av att myndigheten ska inleda ett avtal om biljettsamverkan med SJ.

#### Föredragande:

Joakim Berg, VD Norrtåg AB

## PROTOKOLL

### § 16. Biljettsamverkan SJ

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** myndighetens förslag om biljettsamverkan med SJ avslås, och

**att** Norrtågs planerade trafikökning utvärderas efter ett år för att bedöma om turtätheten motsvarar behoven. Om så inte är fallet återupptas frågan om biljettsamverkan med SJ.

#### Ärendet och tidigare handläggning

Myndigheten har idag biljettsamverkansavtal för Din Turs resenärer som har periodbiljett och reser med SJ Snabbtåg 07:27 Njurundabommen – Sundsvall (T25).

Förbundsdirektionen gav under 2024 förbundsdirektören i uppdrag att utreda frågan om utökad biljettsamverkan med SJ i hela länet, med fokus på både resenärsperspektiv och ekonomiskt perspektiv. Myndigheten presenterade då ett förslag till beslut om att inte inleda ytterligare biljettsamverkan, utifrån Norrtågsvisionens trafikökning och de kraftigt ökade kostnader tågtrafiken väntas få. Efter yrkande tilldelades förbundsdirektören nytt uppdrag om att återuppta förhandlingarna med SJ i syfte att utöka biljettsamverkan genom ett ettårigt avtal, med möjlighet till förlängning.

Myndigheten har fört dialog med Norrtåg under handläggningen av ärendet.

#### Myndighetens bedömning

I Norrtågsvisionen har vi gemensamt kommit överens om timmestrafik med tåg längs kusten för våra invånare. Planer, beslut och investeringar görs just nu för att verkställa visionen, bland annat genom beställning av fler och nya tåg.

I T26 har SJ fyra dubbelturer med stopp i Sundsvall, Timrå, Härnösand, Kramfors, Örnsköldsvik där några av tiderna kompletterar och utökar det utbud vi har med Norrtåg idag till så mycket som halvtimmestrafik. SJ Snabbtåg som går norrut från Sundsvall 16:57 är en attraktiv avgång för länets invånare som arbetspendlar till Sundsvall och ska hem på eftermiddagen.

I andra riktningen, söderut, går ett SJ-tåg från Örnsköldsvik i bra pendlingstid kl. 07:09 och är framme i Kramfors 07:45 och Härnösand 08:07. Norrtåg har ett tåg som går en halvtimme innan och ett tåg som går en halvtimme efter, vilket bidrar till ett bättre utbud än Norrtågsvisionens. SJ-tåget kompletterar ett redan bra utbud till faktisk halvtimmestrafik under den tid på dagen då allra flest reser. Vidare går ett SJ-tåg från Örnsköldsvik kl.15:08 som är i Kramfors 15:44 och i Härnösand 16:07, vilket är en bra tid för pendlare men 15-tåget fyller även en lucka som vi har i Norrtågstrafiken just nu, då tåget innan går 13:36 och tåget efter 15:34. Från och med T27 kommer Norrtåg dock att utöka med en tur som fyller denna lucka och timmestrafik uppnås.

För tågtrafiken mellan Sundsvall – Ånge finns enbart en avgång i vardera riktning varav en ligger i ett attraktivt pendlingsläge, kl.15.58 från Sundsvall. Denna trafik med Jämtland som målpunkt kan dock komma att gå via Stambanan i framtiden.

Med ett utökat tågutbud och större valmöjlighet och tillgänglighet för pendlare, både för de som reser ibland och för de som reser ofta, kan vi anta att fler väljer att resa kollektivt istället för med bil. Detta innebär att Din Turs periodbiljetter blir mer prisvärda och en ökad försäljning sker vilket ger högre intäkter och därmed lägre kostnader för myndigheten. Eventuella intäktsökningar kommer troligtvis inte motsvara kostnaden för avtalet, men bidrar till ökad samhällsnytta genom bland annat förbättrad tillgänglighet och minskad miljöpåverkan. För att kunna följa upp resandet och som delfinansiering av avtalet föreslås

## PROTOKOLL

en del av kostnaden läggs på resenären genom ett SJ-tillägg om 100 kronor per månad. Myndigheten bedömer att summan varken bör vara lägre eller högre. Om summan är lägre är det sannolikt att fler köper tillägget utan att nyttja det, vilket bidrar till att vi inte kan följa upp resandet och intresset för avtalet. Om för många köper tillägget och reser kan det bidra till platsbrist på tåget och stökig resenärsupplevelse då resenären inte får någon platsgaranti. Om summan på tillägget skulle vara högre än 100 kronor finns en risk att möjligheten inte utnyttjas, särskilt de som reser en kortare relation, exempelvis Njurunda – Sundsvall C, då prisskillnaden blir för stor för en resa som de bara gör ibland.

Som en av fyra ägare av Norrtåg AB behöver myndigheten beakta risken att Norrtåg förlorar resenärer och därmed intäkter. Den kostnadsfördelningsmodell som idag reglerar myndighetens och de fyra ägarnas ersättning till Norrtåg kan komma att påverkas om fler väljer att resa med SJs tåg istället för med Norrtåg, särskilt om det totala tågresandet i länet inte ökar. Om alla resenärer som avtalet baseras på skulle välja SJs avgångar istället för Norrtågs skulle intäkterna från Västernorrland minska med ca 615 000 kr per år, utifrån den ersättningsmodell vi har idag. Uppföljning av resande med Norrtåg behöver därför göras av myndigheten i samband med uppföljning av biljettsamverkansavtalet med SJ.

### Kostnadsberäkning och avtalsmodell

Efter dialogmöten med SJ så har de visat intresse och ställt sig positiva för att utöka biljettsamverkan utifrån den modell vi har i nuvarande avtal för trafiken på sträckan Njurundabommen - Sundsvall C. Uppskattningen av resande per relation och ersättningsnivå är framtagen av myndigheten och SJ i samförstånd.

För att göra samarbetet kommunicerbart och enkelt utgörs biljettsamverkan för samtliga SJs snabb- och intercitytåg i länet. Myndigheten ersätter SJ utifrån en uppskattning av antal resenärer för de olika avgångarna och relationerna. De avgångar som är mest attraktiva för pendlare beräknas med ett högre antal resenärer per dygn och de tåg som inte går pendlingsstider beräknas med ett lägre antal resenärer. SJ har föreslagit att ersättningen ska följa Din Turs prissättning. Utifrån modellen och uppskattningen summeras myndighetens ersättning till SJ bli 1 806 000kr per år.

Relation	Antal resor per vardag	Antal resor per månad/ vardagar	Antal resor per år	Ersättning	Summering
Sundsvall-Örnsköldsvik	5	100	1200	261	313 200
Sundsvall - Kramfors	5	100	1200	164	196 800
Sundsvall - Härnösand	10	200	2400	102	244 800
Härnösand - Kramfors	5	100	1200	94	112 800
Härnösand – Örnsköldsvik	10	200	2400	183	439 200
Örnsköldsvik - Kramfors	5	100	1200	155	186 000
Sundsvall - Njurundabommen	10	200	2400	53	127 200
Sundsvall-Ånge	5	100	1200	155	186 000
	<b>55</b>	<b>1 100</b>	<b>13 200</b>		<b>1 806 000</b>

### Biljetter med SJ-tillägg

För att kunna utvärdera, följa upp samverkansavtalet tas två nya periodbiljetter fram med SJ tillägg på 100kr/vardera; 30 dagar relation (förutsatt att den är på en sträcka där det går tåg) och 30 dagar län. Manuell validering sker då av tågvärd (i app eller reskort med produktöversikt) och resandet sker utifrån mån av plats, det vill säga platsbokning är ej möjligt.

### Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## PROTOKOLL

Myndighetens uppskattning är att hälften av de som idag köper periodbiljett relation och alla som köper periodbiljett län skulle välja biljett med SJ-tillägg, vilket skulle ge en ökad intäkt på ca 600 000 kronor per år, jämfört med dagens siffror och resande. Detta kan dock ta en tid att upparbeta utifrån kännedom och värde (5 972 biljetter per år x 100kr = 597 150kr per år).

### Myndighetens sammanfattande bedömning

Ett ökat tågutbud gynnar det hållbara resandet och kan få fler att välja bort bilen. Fler kollektivtrafikresenärer bidrar till målen om växande region, nöjd resenär och hållbart samhälle i trafikförsörjningsprogrammet och ger sannolikt ökade intäkter och förbättrad marknadsandel för kollektivtrafiken i länet. Fyra av SJs tågavgångar i länet (2 söderut och 1 norrut, samt 1 västerut) i T26 skulle vara attraktiva alternativ för länets studie- och arbetspendlare och bidrar till ett bättre och mer ambitiöst utbud än vad norrlänen gemensamt beslutat om i Norrtågsvisionen. Som delägare av Norrtåg AB bör myndigheten dock beakta risken för minskade intäkter i och med eventuell överflyttning av resenärer från Norrtåg till SJ för de avgångar som direkt konkurrerar. Risken är dock inte så stor utifrån den begränsade mängd resenärer som avtalet omfattar. Norrtågs periodbiljetter har också ett lägre pris än Din Turs biljetter, vilket minskar risken ytterligare.

### Måluppfyllnad

#### Växande region

- Konkurrenskraftigt
- Sammanhållet
- Utvecklande

#### Nöjd resenär

- Enkelt
- Tryggt
- Attraktivt

#### Hållbart samhälle

- Ekologiskt
- Socialt
- Ekonomiskt

### Yrkande:

Jon Björkman (V) och Johan Andersson (C) yrkar bifall till myndighetens förslag

Glenn Nordlund (S) yrkar avslag på myndighetens förslag med tillägg av följande att-sats:

**att** Norrtågs planerade trafikökning utvärderas efter ett år för att bedöma om turtätheten motsvarar behoven. Om så inte är fallet återupptas frågan om biljettsamverkan med SJ.

Sven Bredberg (M) yrkar bifall till Glenn Nordlunds yrkande.

### Propositionsordning:

Ordföranden konstaterar att två förslag föreligger till beslut i ärendet, nämligen bifall respektive avslag med tillägg av att-sats, och föreslår följande propositionsordning: först ställningstagande till bifall, därefter till avslag med tillägg av att-sats.

Propositionsordningen godkänns och efter ställd proposition begärs votering.

Vid votering avges följande röster:

För bifall: 4 röster

För avslag: 4 röster

Ordföranden utövar sin utslagsröst för avslag.

### Beslut:

Direktionen beslutar avslå myndighetens förslag om biljettsamverkan med SJ och att Norrtågs planerade trafikökning utvärderas efter ett år för att bedöma om turtätheten motsvarar behoven. Om så inte är fallet återupptas frågan om biljettsamverkan med SJ.

## PROTOKOLL

**Följande röstar bifall till myndighetens förslag:**

Jon Björkman (V), Knapp-Britta Thyr (MP), Johan Andersson (C) och Eva Mörk Månsson (S).

**Följande röstar avslag till myndighetens förslag:**

Glenn Nordlund (S), Joachim Jonsson (KD), Sven Bredberg (M) och Andreas Jansson (C).

**Reservation:**

Jon Björkman (V)  
Johan Andersson (C)

**Föredragande:**

Stefan Välijeesiö, trafikchef.

**Expedieras till:**

Förbundets medlemmar  
SJ AB  
Norrståg AB  
Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten  
Region Västerbotten  
Region Jämtland Härjedalen

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-12-05 Biljettsamverkan SJ

## PROTOKOLL

### § 17. Förslag på utveckling av linje 90

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** anta scenario 2 i utredningen som inriktning för utveckling av linje 90,

**att** vid behov göra avsteg från rapportens förslag på taktidtabell för att anpassa tiderna till tågtidtabellen och skolan.

#### Ärendet

På förbundsdirektionens sammanträde i september 2025 informerade förvaltningen om regionens utredning av linje 90. På sammanträdet beslutade förbundsdirektionen att uppdra till förbundsdirektören att presentera förslag för direktionen under hösten, på vilka tillägg och förändringar i linje 90 och eventuell ny linje 91 som myndigheten föreslår utifrån regionens rapport.

Förbundsdirektionen beslutade också att eventuella justeringar på linje 90 endast skulle se som temporära lösningar i väntan på persontrafik till Sollefteå och Långsele.

I regionens utredning presenterades två huvudsakliga förslag. Ett grundförslag med linje 90, konsekvent timmestrafik på vardagar, ungefär mellan klockan 6 och 22 samt utökad trafik på helger. Det andra förslaget, tilläggsförslaget innehöll en linje 91 som trafikerar Kramfors – Sollefteå – Långsele.

#### Förvaltningens förslag

Utredningens förslag har granskats och bearbetats av förvaltningen. Nedan följer tre olika varianter som bygger på grundförslag + tilläggsförslag. Gemensamt för alla förslag är att linje 90 följer utredningens upplägg om taktrafik med timmesintervall där körvägsvarianter har slopats och linjen rätats ut. Däremot har förslaget om att gå från 40-> 8 hållplatser slopats och i stället har samtliga hållplatser utefter sträckan, bortsett från Kyrkdal, lagts tillbaka. Bakgrunden är att åtgärden inte skulle ha förbättrat restiden.

Två av alternativen bygger på utredningens tilläggsförslag om en linje 91. I det ena är den i princip identisk med utredningens förslag, men i andra varianten som presenteras så avslutas linjen vid sjukhuset i stället för i Långsele.

Jämfört med dagens tidtabell för linje 90 så innebär förslagen en renare och enklare tidtabell utan körvägsvarianter. Utbudet är i scenario 2 och 3 betydligt bättre än dagens utbud och skulle innebära en stor förbättring för kollektivtrafiken på dagtid, kvällar och helger. Nästa steg i en eventuell process att genomföra något av förslagen är att detaljustera upplägget för att det optimalt ska passa mot arbetstider och tågtider. Därtill måste frågan lösas om huruvida Härnösandstureorna ska hänga ihop med någon av linje 90 eller 91 eller om den ska vara en linje.

- **Scenario 0 nuläge - jämförelsealternativ**  
Linje 90 som den går idag. Ca 45 minuters körtid, planerad utifrån olika behov, 30 minuters turintervall i peak samt uppehåll under dagtid. Vissa turer anpassade för skolans tider och behov vilket innebär olika körvägar i Sollefteå. Vissa turer trafikerar Kyrkdal.
- **Scenario 1 utredningens grundförslag**  
Linje 90 trafikerar Kramfors – Sollefteå med timmesintervall. Från morgon till kväll. Trafikerar i detta förslag samtliga hållplatser förutom Kyrkdal. Inga körvägsvariationer utan samtliga avgångar trafikerar samma väg. Körtiden beräknas

## PROTOKOLL

till 43 minuter. En minskning från dagens 45 minuter. 18dt per dag, 5 på lördag och 6 på söndag.

Sträckan Kramfors – Härnösand är här oförändrad.

- **Scenario 2 utredningens grundförslag + tilläggförslag (scenario 1 + linje 91)**  
Utöver linje 90 som presenteras i scenario 1 finns även en linje 91 som trafikerar sträckan Kramfors – Sollefteå – Sollefteå sjukhus – Långsele. Denna linje trafikerar samtliga hållplatser med 9 dubbelturer per dag.

Totalt utbud på vardagar är 27 dt, lika som scenario 1 på helger.

Sträckan Kramfors – Härnösand är här oförändrad.

- **Scenario 3 med förkortat linje 91**  
Scenariot utgår från scenario 2 men med skillnaden att linje 91 avslutas vid sjukhuset och inte i Långsele.

Sträckan Kramfors – Härnösand är här oförändrad.

### Bruttokostnad

I tabellen nedan presenteras kostnadskalkyler för de olika alternativen. Det är endast i scenario 1 som antal fordon kan minskas. Detta sker genom utglesning från 30-> 60 minuters turutbud i peaktid. Bruttokostnaden minskar med ca 0,8mkr. Förslaget kan också innebära kostnadsökningar för kommunernas skolskjutstrafik, där risken finns att det behövs ytterligare ett fordon i vardera riktningen.

	Fordon	Kilometer	Timmar	Bruttokostnad
<b>Scenario 1</b>	-2	5523	- 839	- 828 000kr
<b>Scenario 2</b>	0	249 885	3 625	3 539 000 kr
<b>Scenario 3</b>	0	201 312	2 732	2 793 000 kr

**Scenario 2** innebär bruttokostnadsökningar om cirka 3,5mkr. Kostnadsökningen består i att linje 91 trafikförsörjer Långsele samt att det totala utbudet på vardagar har ökat från 17 till 27 dt samt att även trafiken har utökats på helger. Kostnaden minskar genom kortare körtider på linje 90, men det är en marginell skillnad.

**Scenario 3** innebär kostnadsökningar om cirka 2,8 mkr. Även här handlar det om utökad turutbud på kvällen, helger och vardagar (mitt på dagen). Eftersom linje 91 endast trafikerar Sollefteå sjukhus minskar kostnaderna något jämfört med scenario 2.

### Nettokostnad

De kostnader som redovisas i tabellen avser alltså bruttokostnaden. Den faktiska kostnaden för myndigheten består av nettokostnad som även inkluderar biljettintäkter. Bedömningen är att biljettintäkterna kommer öka i scenario 2 och 3 eftersom det totala utbudet ökar ganska kraftigt. I scenario 1 är utbudet i stort sett samma som idag, med skillnaden att avgångarna avslutas i Sollefteå samt att utbudet är glesare i peak, men jämnare fördelat över trafikdygnet. Det är svårt att bedöma hur intäkterna och resandet påverkas över tid i det scenariot.

Att intäkterna ökar i scenario 2 och 3 handlar om att det är ett utökad utbud totalt sett vilket sannolikt leder till ökat resande. Om man antar att kostnadstäckningsgraden är 15 % på den

## PROTOKOLL

tillkommande trafiken så skulle det resultera i faktisk nettokostnad om ca 2,4 mkr för scenario 3 och ca 3 mkr för scenario 2.

### Myndighetens bedömning

Utifrån förbundsdirektionens beslut i september, där en av beslutspunkterna var att trafiken skulle ses som temporär lösning tills persontrafik har startat på övre Ådalsbanan, så är det mest rimligt att scenario 2 genomförs eftersom den även trafikerar Långsele, vilket på något sätt krävs om man ska se trafiken som en temporär lösning i väntan på tåg.

Det andra förslaget är att scenario 3 genomförs.

Både scenario 2 och 3 skulle innebära stora förbättringar av kollektivtrafikutbudet på sträckan.

Vidare, oavsett alternativ, så bör trafiken samplaneras med sträckan Härnösand – Kramfors i den mån det är möjligt. Om så inte sker kommer övergående resor att bli längre genom byte i Kramfors.

Vad gäller måluppfyllnad utifrån trafikförsörjningsprogrammets principer så kan man väl tolka det som att en sådan satsning skulle ha stöd. Inte genom den första trafikprincipen – ett jämlikt utbud – utan snarare utifrån den behovsstyrda principen där sträckan Kramfors – Sollefteå är utpekad som ett starkt stråk. Därtill uppfyller förslagen samtliga skrivningar om taktidtabeller, enklare tidtabeller o.s.v.

### Trafikförsörjningsprogrammet

I trafikförsörjningsprogrammet och dess bilaga 3 framgår ambitioner och principer för hur trafiken ska se ut i framtiden

#### 1. Ett jämlikt utbud

Utbudet av trafik ska styras utifrån hur många som bor inom kollektivtrafikstråket. Syftet med detta är att skapa ett jämlikt trafikutbud i hela länet. Utifrån trafiktyp (regional trafik, landsbygdstrafik etc) samt befolkningsunderlag går det att göra en bedömning av hur stort kollektivtrafikutbudet bör vara.

Summerad tätortsbefolkning i Kramfors, Bollsta/Väja, Sollefteå och Långsele är mellan 18 000 och 18 500 personer inklusive ev. befolkningsunderlag mellan tätorterna. Trafiktypen mellan kommunhuvudorter är regiontrafik, och mellan ex. Långsele och Sollefteå är trafiktypen landsbygdstrafik. Regiontrafik, dvs trafik mellan kommunhuvudorter, där befolkningsunderlaget är under 20 000 invånare, så ska utbudet enligt utbudsmatrisen vara 4-10 dt på vardagar. Det skulle alltså ungefär innebära en halvering av dagens trafikutbud men även en halvering av grundförslaget utbudsnivåer. Scenario 2 och 3 och de utbudsnivåer som föreslås där skulle inte vara i närheten av det som anges i trafikförsörjningsprogrammets utbudsmatris.

På helger anger utbudsmatrisen att det ska vara 4-8 dt på lördagar och 2-8 dt på söndagar.

Det skulle alltså innebära att dagens utbud på helger är lite för lågt medan scenario 1-3 finns inom angivet intervall.

#### 2. Ett behovsstyrt utbud

Nedan finns ett citat som kommer från trafikförsörjningsprogrammets bilaga 3, trafikplan. Den andra trafikplaneringsprincipen innebär alltså att utbudet ska vara behovsstyrt. Här har olika stråk pekats ut där det anses finnas ett större behov av ett starkt och taktfast trafikutbud.

## PROTOKOLL

Sollefteå – Kramfors är ett utpekad, starkt stråk. Utifrån detta perspektiv är tolkningen att utbudet bör vara högre än det som anges i utbudsmatrisen. Samtidigt beskrivs att utbudet ska ske i takt, att turerna är förutsägbara vilket är i linje med både scenario 1,2 och 3.

*”En utgångspunkt i arbetet med att stärka länets förutsättningar till regionförstoring, förbättrad arbetsmarknad och kompetensförsörjning är de geografiska stråk som pekats ut som starka och prioriterade. De identifierade starka stråken har hög resandepotential och går mellan viktiga målpunkter, och ska därmed ska ha ett utbud av kollektivtrafik som gynnar den regionala utvecklingen. Rent konkret kan det innebära högre turtäthet, att turerna är förutsägbara och att trafik planeras för att gå i takt. Att prioritera kollektivtrafiken till stråk där flest har behov av att resa och där nettokostnaden är förhållandevis låg ger en effektiv resursanvändning. Trafik längs de starka stråken ska vara gemensamt finansierad av medlemmarna. De starka stråken är sådana som kollektivtrafikmyndigheten har rådighet över.”*

### Ett effektivt trafikupplägg

Den tredje trafikplaneringsprincipen handlar om att trafiken ska vara effektiv.

Genom scenario 2 och 3 blir trafikupplägget mer effektivt genom rätare linjedragningar. Ett effektivt trafikupplägg innebär också att olika typer av resor samordnas på ett så bra sätt som möjligt. Även om scenario 1 också innehåller rätare linjedragningar så innebär det att det kommer behövs mer särskild skoltrafik vilket innebär att resurserna inte nyttjas effektivt. En del av trafikutbudet blir alltså otillgängligt för kollektivtrafikresenärerna.

### Ett utbyggbart trafikupplägg

Denna princip innebär att medlemmarna själva ska kunna köpa till utbud utifrån lokala behov. En tolkning är att ett sådant scenario innebär att det gemensamma finansierar delar av trafiken, och att berörda kommuner går in med extra resurser för att göra så att trafiken täcker alla, även lokala behov.

### Styrdokument och juridik

Trafikförsörjningsprogrammet och dess bilaga 3, trafikplan.

### Ekonomi och finansiering

Vid en gemensam finansiering skulle kostnaden fördelas per medlem enligt tabellen nedan. Befolkningssiffrorna avser september 2025

2025M09	total bef	Bef andel	Scenario 1			Scenario 2		Scenario 3	
			-	828 181		3 539 000		2 793 000	
2260 Ånge	9 033		4%	-	16 753 kr		71 587 kr		56 497 kr
2262 Timrå	17 496		7%	-	32 448 kr		138 657 kr		109 429 kr
2280 Härnösand	24 354		10%	-	45 167 kr		193 007 kr		152 322 kr
2281 Sundsvall	99 127		41%	-	183 840 kr		785 589 kr		619 991 kr
2282 Kramfors	17 446		7%	-	32 355 kr		138 261 kr		109 116 kr
2283 Sollefteå	18 287		8%	-	33 915 kr		144 926 kr		114 376 kr
2284 Örnsköldsvik	55 398		23%	-	102 741 kr		439 033 kr		346 488 kr
<b>RVN (46%)</b>	<b>241 141</b>			-	<b>380 963 kr</b>		<b>1 627 940 kr</b>		<b>1 284 780 kr</b>

## PROTOKOLL

### Måluppfyllnad

#### *Växande region*

- Konkurrenskraftigt
- Sammanhållet
- Utvecklande

#### *Nöjd resenär*

- Enkelt
- Tryggt
- Attraktivt

#### *Hållbart samhälle*

- Ekologiskt
- Socialt
- Ekonomiskt

### Yrkande:

Glenn Nordlund (S) yrkar bifall till myndighetens förslag och att lägga till att-satsen

**att** vid behov göra avsteg från rapportens förslag på taktidtabell för att anpassa tiderna till tågtidtabellen och skolan.

### Bifall:

Johan Andersson (C) och Jon Björkman (V).

### Avslag:

Sven Bredberg (M) yrkar avslag och förespråkar istället scenario 1.

### Propositionsordning

Ordföranden konstaterar att två förslag föreligger till beslut i ärendet, nämligen bifall respektive avslag och föreslår följande propositionsordning: först ställningstagande till bifall, därefter till avslag.

Propositionsordningen godkänns och efter ställd proposition finner ordförande ett bifall till myndighetens förslag med tillägg av att-sats enligt Glenn Nordlund (S) yrkande.

### Reservation:

Sven Bredberg (M).

### Föredragande:

Stefan Välijeesiö, trafikchef.  
Lars Nässén, trafikutvecklare.

### Expedieras till:

Förbundets medlemmar

**Beslutsunderlag:** Missiv 2026-03-09 Förslag på utveckling av linje 90

## PROTOKOLL

### § 18. Årsredovisning 2025

Årsredovisning  
2025

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** fastställa Årsredovisning 2025.

#### Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har upprättat årsredovisning för 2025.

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv. En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt.

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. Delmålen följs upp utifrån indikatorer med målvärden, samt utifrån genomförda åtgärder. Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att budget 2025 antogs av förbundsdirektionen.

#### Myndighetens bedömning

Perioden januari till december 2025 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.

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.

Jämfört med utfall för år 2024 så har kostnaderna minskat med 16,3 mnkr.

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.

## PROTOKOLL

I jämförelse med budget har kostnaderna minskat med 0,5 mnkr för de avtalade trafik kostnaderna. 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 trafik kostnaderna 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.

De indexerade kostnaderna är 21,9 mnkr lägre i utfallet jämfört med budget. Snittindex i utfallet för år 2025 ligger på ungefär 38,8% för tätortstrafiken och 38,3% för landsbygdstrafiken. I budget var det kalkylerat med ett snittindex på 44,0% för både tätorts- och landsbygdstrafik.

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

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.

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.

Biljettintäkterna har minskat gentemot budget med 5,6 mnkr. I budget var en ökning av resande och biljettpris totalt medräknat med 3,0% baserat på årsprognosen i T1 2024. Biljettpriserna höjdes inte mellan 2024 och 2025 då den indexkorg som ligger till grund för höjningen låg lägre än föregående år. Resandet bedöms ha minskat men på grund av problem med valideringen i det nya biljett- och betalssystemet kan den inte analyseras tillförlitligt. Jämfört med föregående år är minskningen 2,5 mnkr på biljettintäkterna vilket motsvarar den minskning som inte kan analyseras tillförlitligt utifrån resandestatistik.

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.

Justering av index i den särskilda persontrafiken sker fyra gånger per år utifrån en liknande indexkorg som används i den allmänna kollektivtrafiken.

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 rekryteringsvårigheter på IT och vakanta tjänster har varit den största orsaken med 3,6 mnkr. Flera budgeterade projekt har också

## PROTOKOLL

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. Övergång till externt callcenter vissa delar av dygnet var inte nedräknat i budget.

**Föredragande:**

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

**Expedieras till:**

Förbundets medlemmar  
Förbundets revisorer

**Beslutsunderlag:** Missiv 2026-03-05 Årsredovisning 2025

## PROTOKOLL

### § 19. Internkontroll 2025

Internkontroll  
2025

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** godkänna rapport av internkontroll 2025 avseende hur tjänsteresor redovisas och utförs,

**att** godkänna rapport av internkontroll 2025 avseende hur styrdokumenterna inom IT efterlevs,

**att** godkänna rapport av internkontroll 2025 avseende informationsflödet och återgivningen av densamma mellan KTM, trafikföretag och försäljningsställen.

#### Bakgrund

Förbundsdirektionen har den 30 september 2015 beslutat om *Policy Internkontroll*, vilket ligger till grund för myndighetens internkontrollarbete. Förbundsdirektionen beslutade december 2024 om tre områden som internkontroll ska utföras på för 2025. Detta är en återrapportering av den planen. Det är det avslutande momentet i den årliga interna kontrollprocessen. Syftet är att besvara frågan om åtgärderna till den risk som valts, fyller sin funktion och är tillräckliga.

#### Sammanfattning

I internkontrollplanen har större risker i löpande processer identifierats som behöver utvecklas och stärkas i det dagliga arbetet för att minimera påverkan på verksamheten. Nedan beskrivs kortfattat slutsatsen från uppföljning av respektive kontrollpunkt.

#### 1. Risk för missbruk resande i tjänst

*Kopplat till Målområde Hållbar organisation – effektiv där målet är att skapa smidiga och strukturerade arbetssätt genom digitalisering och tydliga rutiner som förenklar vardagen.*

#### Risk

Risk att användning av företagskort för resor i tjänst används för privata resor genom misstolkning/missbrukning på grund av bristande regelverk, vilket leder till merkostnader för tjänsteresor.

#### Resultat

Inga avvikelser hittades vid genomförd kontroll under perioden 2501-2505 på de gamla företagskorterna. Kontroll gjordes i oktober 2025 i nya företagsportalen. Där hittades heller inte några avvikelser.

#### Slutsats

Kontrollen visar att rutinerna följs. Bedömning gjordes att även om inga avvikelser hittades så bör en ny rutin för att beställa biljetter för privata resor utformas eftersom det är nya system som hanterar biljetterna.

Ny rutin för att beställa biljetter för privata resor har tagits fram, med revidering 2025-09, det gjordes för att säkerställa att laddningen av våra biljetter sker korrekt.

#### 2. Svårigheter att leva upp till styrdokument IT

*Kopplat till Målområde Hållbar organisation – effektiv där målet är att skapa smidiga och strukturerade arbetssätt genom digitalisering och tydliga rutiner som förenklar vardagen.*

## PROTOKOLL

### Risk

Svårigheter att leva upp till styrdokument inom IT. Samtliga delar i IT-policy, Informationssäkerhetspolicy och riktlinje för informationssäkerhet efterlevs inte fullt ut. Exempelvis är rollen systemadministratörer är otydlig, viss arbetsmetodik saknas och ansvarsfrågan är inte tillräckligt klargjord. Detta medför en risk för bristande uppföljning när krav inom informationssäkerhet inte uppfylls.

### Resultat

Kontrollpunkten har inte kunnat genomföras under 2025 på grund av sjukdom och resursbrist. I 2026 års kontrollplan återkommer denna punkt.

### 3. Risk att viktig information inte når trafikföretagens medarbetare

*Kopplat till Målområde Hållbar organisation – ekonomi i balans där målet är att 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.*

*Kopplat till Målområde Nöjd resenär – tryggt där målet är att säkerställa 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.*

### Risk

Risken att viktig information inte når trafikföretagens personal och försäljningsställen vilket kan leda till lägre biljettintäkter eller försämrade validering av biljetter.

### Resultat

Information till berörda aktörer har skickats ut genom 11 transportörsinformationer till trafikföretagen inom den allmänna trafiken, 2 till trafikföretagen inom serviceresor samt 7 informationsutskick till våra försäljningsställen.

### Slutsats

Bedömningen har skett sett till antal kundsynpunkter som kommit in vartefter information skickats ut. Åtgärd har varit att komplettera utskick med möten för att ytterligare säkerställa informationsflödet. Systematiserade uppföljningar har implementerats med trafikbolag.

Vid specifikt information till skolor i samband med omläggning till ny skolportal har en minskning av inkomna ärenden skett vilket indikerar att informationen nått ut.

### Myndighetens bedömning

Myndighetens bedömning framgår av bilagorna.

### Föredragande:

Kristina Van Loveren, ekonomiansvarig.

### Expedieras till:

Förbundets revisorer

**Beslutsunderlag:** Missiv 2025-11-24 Bedömning likviditet

## PROTOKOLL

### § 20. Samverkansöverenskommelse Norrlandslänen

Samverkans-  
överenskommelse  
Norrlandslänen

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** ingå samverkansöverenskommelse med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland, Norrbotten och Västerbotten,

**att** uppdra till förbundsdirektören att signera samverkansöverenskommelsen,

**att** tidigare samverkansöverenskommelse daterad 2020-03-23 upphör att gälla från och med den dag då ny samverkansöverenskommelse träder i kraft.

#### Bakgrund

Samverkansöverenskommelsen är en övergripande överenskommelse och grundstomme för parternas samverkan inom området biljett- och betalsystem. Syftet med överenskommelsen är att fortsätta utveckla ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i norra Sverige. Projektspecifika mer detaljerade överenskommelser kommer att reglera övriga förhållanden mellan parterna.

Samverkansöverenskommelsens innehåller tre politiska prioriteringar

- Enkelhet för resenären
- Sammanhållet system för alla kollektivtrafikresor i Norrland (tåg och buss), hela resan perspektivet
- Kostnadsutveckling över tid – ekonomiska fördelar genom stordrift

Samverkansöverenskommelsen innehåller en samverkansplattform som utgör grunden för samverkan mellan parterna. Plattformen består av fyra delar:

- Samverkansöverenskommelsen
- Utvecklingsprocessen
- Projekt- och metodstöd
- Projektspecifika överenskommelser.

Den gemensamma utvecklingsprocessen syftar till att tydliggöra de olika faserna i ett samverkansprojekt. Mellan varje fas finns en tydlig beslutspunkt där man kan besluta om fortsättningen (gå vidare, korrigera eller avbryta). Medlemmarna har även möjlighet att besluta om eget fortsatt deltagande.

Förutsättningarna för samverkan omfattar teknisk kravställning och samverkan. Samverkans-överenskommelsen adresserar även ekonomi och resurser mellan parterna.

En arbetsgrupp med representation från de fyra regionala kollektivtrafikmyndigheterna har utarbetat förslag till samverkansöverenskommelse. Styrgrupp för arbetet har varit politiker från de fyra kollektivtrafikmyndigheterna. Samverkansöverenskommelsen har inför beslutsprocess i de fyra länen stämts av med styrgruppen.

#### Myndighetens bedömning

Samverkansöverenskommelsen skapar en tydlig grund för samverkan med övriga län i viktiga processer. Genom att samverkansöverenskommelsen omsluter en samverkansplattform där det är tydliggjort att det mellan varje fas ska beslutas om fortsättningen (gå vidare, korrigera eller avbryta) så säkerställer det att varje part har rådighet och kan avgöra eget fortsatt deltagande. Genom att överenskommelsen även adresserar ekonomi och resurser så finns en tydlighet mellan parterna att inför varje

## PROTOKOLL

projekt ska ha en modell för resurs- och kostnadsfördelning tas fram.

**Föredragande:**

Thomas Olsson, förbundsdirektör.

**Expedieras till:**

Regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland, Norrbotten och Västerbotten.

**Beslutsunderlag:** Missiv 2026-02-12 Samverkansöverenskommelse mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland, Norrbotten, Västernorrland och Västerbotten

## PROTOKOLL

### § 21. Allmän trafikplikt busstrafiken inom Västernorrlands län

Trafikbeskrivning  
allmän trafikplikt  
busstrafiken inom  
Västernorrlands  
län

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** allmän trafikplikt ska gälla för busstrafiken i Västernorrlands län, inkluderande sträckor på linje 30 och 39 i Region Jämtland Härjedalen, för avtalsperiod december 2027–juni 2037 enligt bifogad trafikbeskrivning.

#### Bakgrund

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har ansvaret att utveckla kollektivtrafiken i respektive län. Regionala kollektivtrafikmyndigheten har som ett av sina lagstadgade huvuduppdrag att fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (KTM) står inför att upphandla busstrafiken för nästa avtalsperiod som startar i december 2027. När ett trafikavtal löper ut beslutar den regionala kollektivtrafikmyndigheten om allmän trafikplikt inför upphandling av trafiken på nytt. Ett avtal om allmän trafik som ingås mellan en kollektivtrafikmyndighet och ett trafikföretag ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt.

KTM:s beslut om allmän trafikplikt för busstrafiken omfattar trafik inom de områden som funnits beskrivna i anbudsinbjudan (31 mars-1 september 2025) och som har avhandlats under samråd inför upphandling, SiU (30 maj 2024). Resultat från SiU visar att det inte finns något intresse av att bedriva trafiken i kommersiell regi.

Region Jämtland Härjedalen har överlåtit rätten att upphandla och besluta om trafikplikt åt KTM för de turer på linje 30 och 39 som finansieras av dem och som passerar länsgränsen.

#### Myndighetens bedömning

Kollektivtrafikmyndigheten tar genom den allmänna trafikplikten ansvar för att regionens kollektivtrafikförsörjning fungerar väl och att den har sin utgångspunkt i trafikförsörjningsprogrammets behovsbeskrivning och mål. Resenärerna i Västernorrland ska därmed erbjudas en kollektivtrafik som är jämlik, behovsstyrd och modern. Utifrån förbundsordningen och målen i trafikförsörjningsprogrammet bör beslut om allmän trafikplikt fattas enligt trafikbeskrivning.

#### Styrdokument och juridik

Enligt bestämmelser i kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska ett avtal om allmän trafik grundas på ett beslut om allmän trafikplikt. Ett avtal om allmän trafik får inte ingås för en ny avtalsperiod utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt fattats.

#### Ärendets tidigare handläggning

Nytt ärende, ingen tidigare handläggning.

#### Relaterade ärenden

- Beslut om trafikplikt för trafiksystemet Norrtåg (2023-12-15, diarienummer 23/00607-2 § 186).
- Beslut om allmän trafikplikt samt överlämnande av befogenhet att ingå avtal om allmän trafik för särskilda persontransporter (2023-12-15, 23/00607-2 § 187).
- Överlåtelse av behörighet att besluta om allmän trafikplikt för linje 30 och 39 (2024-09-18, KTN/64/2024 §44)

#### Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

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

## PROTOKOLL

### Delgivning

Beslutet om allmän trafikplikt kungörs genom att myndigheten tillgängliggör beslutshandlingarna på myndighetens hemsida samt genom expediering till berörda.

### Besvärshänvisning

Beslutet om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, i detta fall förvaltningsrätten i Härnösand. Beslutet ska överklagas skriftligt. Beslut om allmän trafikplikt kan överklagas inom 3 veckor.

I överklagan ska anges vilket beslut som överklagas och vilken ändring som begärs. Överklagandet ska skickas till Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur) med adress Box 143, 841 22 Ånge, eller via e-post till [registrator@dintur.se](mailto:registrator@dintur.se).

Överklagan ska ha kommit in till Din Tur inom tre veckor från den dag beslutet delgavs. KTM prövar om överklagandet har kommit in i rätt tid. Om överklagandet kommit in i rätt tid överlämnas överklagandet och övriga handlingar i ärendet till förvaltningsrätten.

### Måluppfyllnad

#### *Växande region*

- Konkurrenskraftigt
- Sammanhållet
- Utvecklande

#### *Nöjd resenär*

- Enkelt
- Tryggt
- Attraktivt

#### *Hållbart samhälle*

- Ekologiskt
- Socialt
- Ekonomiskt

### Föredragande:

Erica Tenevall, trafikstrateg.

### Expedieras till:

Förbundets medlemmar

**Beslutsunderlag:** Missiv 2026-01-08 Beslut om allmän trafikplikt beträffande busstrafik inom Västernorrlands län

## PROTOKOLL

### § 22. Gemensam avsiktsförklaring för fullföljandet av Norrtåg 2040 – en tågvision

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** ställa sig bakom den gemensamma avsiktsförklaringen om fullföljandet av Norrtåg 2040 – en tågvision, samt

**att** uppdra åt förbundsdirektören att vidta de åtgärder och bereda de ärenden som krävs för att genomföra avsiktsförklaringen.

#### Bakgrund

Den gemensamma avsiktsförklaringen har tagits fram av de fyra ägarna och tydliggör ägarnas gemensamma viljeinriktning att fullfölja tågvisionen Norrtåg 2040.

Syftet är att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling av den regionala och interregionala tågtrafiken i norra Sverige. För att upprätthålla och utveckla trafiken samt ersätta fordon som når slutet av sin tekniska livslängd i början av 2030-talet omfattar avsiktsförklaringen en gemensam inriktning att anskaffa minst 20 nya fordon, motsvarande fem fordon per län.

Ägarna ställer sig bakom den fordonsstrategi som fastställts av Norrtåg AB och åtar sig att fatta nödvändiga följdbeslut, inklusive borgensåtaganden och uppdrag till AB Transitio att genomföra upphandling av fordon. Genom avsiktsförklaringen bekräftas också det gemensamma och solidariska ansvaret för Norrtågstrafikens fortsatta utveckling.

#### Föredragande:

Thomas Olsson, förbundsdirektör.

#### Expedieras till:

Förbundets medlemmar

Norrtåg AB

**Beslutsunderlag:** Missiv 2026-03-02 Gemensam avsiktsförklaring för fullföljandet av Norrtåg 2040 – en tågvision

## PROTOKOLL

### § 23. Val av representant till samråd för Norrtåg AB

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** utse Joachim Jonsson som representant i samrådet för Norrtåg AB.

#### Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län äger 25 procent av Norrtåg AB och ska enligt punkt 3 i Samverkansavtalet utse två representanter till samrådet.

Den 24 mars 2023 utsåg förbundsdirektionen Henrik Sendelbach till representant i dåvarande ägarrådet (numera samrådet). Då Henrik har av sagt sig sina uppdrag inom Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län behöver en ny representant utses.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

Norrtåg AB

**Beslutsunderlag:** Tjänsteskrivelse 2026-02-16 Val av representant till samråd för Norrtåg AB.

## PROTOKOLL

### § 24. Val av stämmoombud till Bussgods i Norr AB:s stämma

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** utse Glenn Nordlund till stämmoombud för Bussgods i Norr AB:s stämma 2026,

**att** instruktioner till stämmoombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde 22 maj 2026.

#### Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämmoombud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Norr AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Bussgods i Norr AB:s stämma är den 4 juni 2026 klockan 16:00. Handlingarna till stämman har ännu inte mottagits, vilket innebär att instruktioner till stämmoombudet inte kan fastställas i nuläget. Beslut om instruktioner till stämmoombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde den 22 maj 2026.

#### Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämman har skickats ut.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

Bussgods i Norr AB

**Beslutsunderlag:** Tjänsteskrivelse 2026-02-12 Val av stämmoombud för Bussgods i Norr AB:s bolagsstämma 2026

## PROTOKOLL

### § 25. Val av stämmoombud till Norrtåg AB:s stämma

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** utse Knapp-Britta Thyr till stämmoombud för Norrtåg AB:s stämma 2026,

**att** instruktioner till stämmoombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde 22 maj 2026.

#### Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämmoombud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Norr AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Norrtågs stämma är den 28 maj 2026. Handlingarna till stämman har ännu inte mottagits, vilket innebär att instruktioner till stämmoombudet inte kan fastställas i nuläget. Beslut om instruktioner till stämmoombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde den 22 maj 2026.

#### Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämman har skickats ut.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

Förbundets medlemmar

**Beslutsunderlag:** Tjänsteskrivelse 2026-02-05 Val av stämmoombud för Norrtåg AB:s stämma 2026

## PROTOKOLL

### § 26. Val av stämмоobud till AB Transitios stämма

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** utse Glenn Nordlund till stämмоobud för AB Transitios stämма 2026,

**att** instruktioner till stämмоobudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde 22 maj 2026.

#### Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämмоobud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Norr AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

AB Transitios stämма är i Stockholm den 2 juni 2026. Handlingarna till stämman har ännu inte mottagits, vilket innebär att instruktioner till stämмоobudet inte kan fastställas i nuläget. Beslut om instruktioner till stämмоobudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde den 22 maj 2026.

#### Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämman har skickats ut.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

AB Transitio

**Beslutsunderlag:** Tjänsteskrivelse 2026-02-04 Val av stämмоobud till AB Transitios stämма 2026

## PROTOKOLL

### § 27. Val av stämмоombud till Västernorrlands läns Trafik AB:s stämма

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** utse Jon Björkman till stämмоombud för Västernorrlands läns Trafik AB:s stämма 2026,

**att** instruktioner till stämмоombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde 22 maj 2026.

#### Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämмоombud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Norr AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Västernorrlands läns Trafik AB:s stämма är den 28 maj 2026. Handlingarna till stämman har ännu inte mottagits, vilket innebär att instruktioner till stämмоombudet inte kan fastställas i nuläget. Beslut om instruktioner till stämмоombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde den 22 maj 2026.

#### Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämman har skickats ut.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

Västernorrlands läns Trafik AB

**Beslutsunderlag:** Tjänsteskrivelse 2026-02-04 Val av stämмоombud till Västernorrlands läns Trafik AB:s stämма 2026

## PROTOKOLL

### § 28. Val av stämmoombud till Svensk Kollektivtrafiks stämma

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** utse Glenn Nordlund till stämmoombud för Svensk Kollektivtrafiks stämma 2026,

**att** instruktioner till stämmoombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde 22 maj 2026.

#### Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämmoombud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Norr AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Svensk Kollektivtrafiks stämma är digital via Teams den 4 juni 2026. Handlingarna till stämman har ännu inte mottagits, vilket innebär att instruktioner till stämmoombudet inte kan fastställas i nuläget. Beslut om instruktioner till stämmoombudet fattas vid förbundsdirektionens sammanträde den 22 maj 2026.

#### Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämman har skickats ut.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

Svensk Kollektivtrafik

**Beslutsunderlag:** Tjänsteskrivelse 2026-02-04 Val av stämmoombud till Svensk Kollektivtrafiks stämma 2026

## PROTOKOLL

### § 29. Val av stämмоombud till Sobonas stämma

#### Förbundsdirektionen beslutar

**att** utse Eva Westin till stämмоombud för Sobonas stämma 2026,

**att** instruktioner till stämмоombudet fattas per capsulam av förbundsdirektionen.

#### Bakgrund

Av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns Bolagspolicyn framgår att förbundsdirektionen ska fatta beslut om instruktioner till stämмоombud för hel- och delägda bolag.

De bolagsstämmor som Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län deltar i är:

- Västernorrlands Läns Trafik AB
- Bussgods i Norr AB
- Norrtåg AB
- AB Transitio
- Samtrafiken i Sverige AB
- Svensk Kollektivtrafik
- Sobona

Sobonas stämma är den 6 maj 2026 i Göteborg. Handlingarna till stämman har ännu inte mottagits, vilket innebär att instruktioner till stämмоombudet inte kan fastställas i nuläget. Beslut om instruktioner till stämмоombudet fattas per capsulam, då inget sammanträde är inplanerat vid den tidpunkten.

#### Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att instruktionerna kan upprättas när handlingarna till stämman har skickats ut.

#### Föredragande:

Glenn Nordlund, ordförande.

#### Expedieras till:

Sobona

**Beslutsunderlag:** Tjänsteskrivelse 2026-02-04 Val av stämмоombud till Sobonas stämma 2026

### § 30. Sammanträdet avslutas

## PROTOKOLL

---

### Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

---

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BESLUTSUPPFÖLJNING



Camilla Norberg, 070-231 83 20

Datum

2026-03-02

## Beslutsuppföljning

Ärende	Beslut	Möte	Ansvarig	Status	Tidsplan
<b>Politik</b>					
<b>Direktion</b>					
<b>Revision</b>					
<b>Administration</b>					
Förslag på utveckling av linje 90	att återreitera ärende linje 90 och 91 för dialog med Kramfors, Härnösand och Sollefteå kommuner för att till nästkommande direktionmöte ta fram förslag till lösning rörande Kyrkdal, GB-skolan, vidare anslutning till Härnösand och tåganslutningen i Kramfors, utifrån scenario 2.	§ 174 2025-12-11	Thomas Olsson		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västermorrlands län

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

Telefon: 0775-50 77 70

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

## BESLUTSUPPFÖLJNING

<p><b>Information regionens rapport</b> <b>Tillgängligheten mellan Sollefteå och kustområdet</b></p>	<p><u>att</u> justeringar i linje 90 endast är temporära lösningar tills dess att persontrafiken på järnvägen till och från Långsele och Sollefteå är verkställt,</p> <p><u>att</u> uppdra till förbundsdirektören att presentera förslag för direktionen under hösten på vilka tillägg och förändringar i linje 90 och eventuell ny linje 91 som myndigheten föreslår utifrån regionens rapport.</p>	<p>§ 119 2025-09-25</p>	<p>Thomas Olsson</p>	
<p><b>Tilläggsutredning för övre Ådalsbanan</b></p>	<p><u>att</u> ge förbundsdirektören i uppdrag att genomföra den föreslagna tilläggsutredningen för övre Ådalsbanan,</p> <p><u>att</u> slutredovisningen av tilläggsutredningen ska ske senast vid förbundsdirektionens sammanträde i mars 2026.</p>	<p>§ 94 2025-06-24</p>	<p>Thomas Olsson</p>	<p>Slutredovisning senast vid förbundsdirektionens sammanträde i mars 2026.</p>
<p><b>Övriga frågor</b></p>	<p><u>att</u> ge förbundsdirektören i uppdrag att informera regionen om arbetet med tilläggsutredningen för övre Ådalsbanan.</p>	<p>§ 127 2025-09-25</p>	<p>Thomas Olsson</p>	
<p><b>Övriga frågor</b></p>	<p><u>att</u> förbundsdirektionen återupptar diskussionen om tågstopp i Västeraspy i höst,</p>	<p>§ 100 2025-06-24</p>	<p>Ordförande</p>	
<p><b>Beslut enligt förbundsordningen om indexering av</b></p>	<p><u>att</u> uppdra till förbundsdirektören att återkomma med förslag om slutjustering av medlemmars tillköpsbelopp och regionens</p>	<p>§ 24 2025-03-21</p>	<p>Thomas Olsson</p>	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriaagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BESLUTSUPPFÖLJNING

tillköpsbelopp och regionens medlemsbidrag	medlemsbidrag med hänsyn till utfall av index.				
<b>Internkontroll</b>					
<b>Internkontroll 2026</b>	<p><u>att</u> utföra internkontroll av rutiner mellan Sundsvalls Servicecenter och ekonomiavdelningen,</p> <p><u>att</u> utföra internkontroll av hur styrdokumentet inom IT efterlevs,</p> <p><u>att</u> utföra internkontroll av hanteringen av biljetmaskiner bland förare,</p> <p><u>att</u> uppdra till förbundsdirektören att återredovisa resultatet av internkontrollpunkterna ovan till förbundsdirektionens första sammanträde 2027.</p>	§ 170 2025-12-11		Återredovisning av internkontroll för 2026 till förbundsdirektionens första sammanträde 2027.	
<b>Internkontroll 2025</b>	<p><u>att</u> utföra internkontroll av hur tjänsteresor redovisas och utförs,</p> <p><u>att</u> utföra internkontroll av hur styrdokumentet inom IT efterlevs,</p> <p><u>att</u> utföra internkontroll av informationsflödet och återgivningen av densamma mellan KTM, trafikföretag och försäljningsställen,</p>	§ 173 2024-12-13	Thomas Olsson	Återredovisning av internkontroll för 2025 till förbundsdirektionens första sammanträde 2026. Punkten tas bort till nästa sammanträde.	

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriatgatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BESLUTSUPPFÖLJNING

	<b>att</b> uppdra till förbundsdirektören att återredovisa resultatet av internkontrollpunkterna ovan till förbundsdirektionens första sammanträde 2026.				
<b>Ekonomi</b>					
<b>Bedömning av likviditet</b>	<b>att</b> ge förbundsdirektören i uppdrag att utreda möjligheten att erhålla en checkkredit hos bank, och om detta visar sig möjligt, teckna ett checkkreditsavtal,  <b>att</b> beslutet gäller under förutsättning att samtliga medlemmar godkänner detta, i enlighet med förbundsordningen.	§ 172 2025-12-11	Thomas Olsson		
<b>Trafik</b>					
<b>Biljettsamverkan</b>					
<b>Trafikförändringar</b>					
<b>Upphandling</b>					
<b>Reklam på buss</b>	<b>att</b> ge förbundsdirektören i uppdrag att upphandla nytt incitamentsavtal för reklam på buss,	§ 120 2025-09-25	Thomas Olsson	Nytt avtal är signerat. Kvar att göra är att fortsätta utreda frågan om reklam på buss för framtidens kollektivtrafik från och med december 2027.	

### Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriatgatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BESLUTSUPPFÖLJNING

	<p><b>att</b> avtalet ska gälla fram till och med november 2027 eller tills det att nya trafikavtal med nya fordon är på plats,</p> <p><b>att</b> fortsätta utreda frågan om reklam på buss för framtidens kollektivtrafik från och med december 2027.</p>			
<p><b>Kostnader för depåer och andra resurser</b></p>	<p><b>att</b> då medlemmar i kommunalförbundet överenskommer med myndigheten om att tillhandahålla resurser för nyttjande i den regionala kollektivtrafiken, ska resurserna ersättas med medlemmens självkostnad,</p> <p><b>att</b> kommunalförbundet ska fördela trafikrelaterade kostnader till medlemmarna enligt samma principer som fördelning av trafik kostnader,</p> <p><b>att</b> ge förbundsdirektören i uppdrag att, i dialog och förhandling med depåägarkommunerna, fastställa en rimlig självkostnadsnivå.</p>	<p>§ 169 2025-12-11</p>	<p>Thomas Olsson</p>	
<p><b>Kostnader för depåer och andra resurser</b></p>	<p><b>att</b> hemställa till Sundsvalls kommun att inkomma med en självkostnads kalkyl för nyttjande av Gärdedepån under 2025.</p>	<p>§ 142 2025-10-24</p>	<p>Thomas Olsson</p>	<p>Återremiss på följande att-satser: <b>att</b> då medlemmar i kommunalförbundet överenskommer med myndigheten om att tillhandahålla resurser för nyttjande i den regionala kollektivtrafiken, ska resurserna ersättas med medlemmens självkostnad,</p>

### Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ange

**Besöksadress:**  
Viktoriatgatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BESLUTSUPPFÖLJNING

<p><b>Beslut om genomförande av upphandling Busstrafik 2027 inkluderande skolskjuts med buss och mindre fordon för fyra kommuner</b></p>	<p><b>att</b> uppdra åt Förbundsdirektören att genomföra upphandling och ingå avtal om allmän kollektivtrafik med buss inom Västernorrlands län för tiden dec 2027 – juni 2037,</p> <p><b>att</b> uppdra åt Förbundsdirektören att genomföra upphandling av skolskjuts med buss och mindre fordon för kommunerna Härnösand, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik,</p> <p><b>att</b> uppdra till Förbundsdirektören att genomföra upphandling av trafik på sträckorna Hammarstrand – Sundsvall (linje 30) och Hoting- Sollefteå (linje 39) i enlighet med region Jämtland Härjedalens kollektivtrafiknämnds beslut i protokoll §44 2024-09-18,</p> <p><b>att</b> uppdra åt Förbundsdirektören att bereda beslut om allmän trafikplikt omfattande allmän kollektivtrafik i Västernorrland, inkluderande sträckor på linje 30 och 39 som sträcker sig inom region Jämtland Härjedalen.</p>	<p>§ 4 2025-03-14</p>	<p>Thomas Olsson</p>	<p><b>att</b> kommunalförbundet ska fördela trafikrelaterade kostnader till medlemmarna enligt samma principer som fördelning av trafik kostnader,</p>	
--	---	---------------------------	----------------------	--	--

## Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriatgatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BESLUTSUPPFÖLJNING

<p><b>Busstrafik 2027 - Avtalsområden</b></p>	<p><b>att</b> upphandling av Busstrafik 2027 ska omfatta tre avtalsområden, Medelpad, Ådalen och Örnsköldsviks kommun,</p> <p><b>att</b> fortsätta dialogen med Bussgods i Norr om förutsättningar för godstransporter på persontrafikens villkor.</p>	<p>§ 112 2024-09-27</p>	<p>Thomas Olsson</p>		
<p><b>Biogas Härnösand</b></p>	<p><b>att</b> trafikförsörjningsprogrammets mål för tillgänglighet för funktionsnedsatta förutsätter laggolv /låggolvsentré även i landsbygds- och regiontrafik och är styrande för fordonskrav i upphandlingen,</p> <p><b>att</b> inte villkora biogas som drivmedel i upphandling av Busstrafik 2027,</p> <p><b>att</b> en medlem som vill använda ett avvikande drivmedel som ökar avtalskostnaderna ska betala tillkommande kostnader som tillköp.</p>	<p>§ 113 2024-09-27</p>	<p>Thomas Olsson</p>		
<p><b>Drivmedel i upphandlingen av Busstrafik 2027</b></p>	<p><b>att</b> stadstrafiken i Sundsvall, Örnsköldsvik, och Härnösand ska utföras med utsläppsfria fordon så långt möjligt,</p> <p><b>att</b> lägsta krav på fordonen med förbränningsmotor ska vara Euro 6 / Euro IV,</p> <p><b>att</b> för landsbygds- och regiontrafik ska alternativa drivmedel användas till 100%. Biodrivmedel ska uppfylla definitionen i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier</p>	<p>§ 114 2024-09-27</p>	<p>Thomas Olsson</p>		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriatgatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BESLUTSUPPFÖLJNING

	<p>för biodrivmedel,</p> <p><b>att</b> underhållsfordon och övriga fordon som används av trafikföretaget för uppdraget ska använda alternativa drivmedel till 100%,</p> <p><b>att</b> uppdra till förbundsdirektören att föra dialog med Härnösand och Örnsköldsviks kommuner om deras planerade depåutbyggnad för myndighetens behov av underlag till upphandling och trafikstart,</p> <p><b>att</b> uppdra till förbundsdirektören att föra dialog med medlemmar om förutsättningar för investering i infrastruktur för stödladdning av bussar på resecentrumen i länet.</p>			
<p><b>Allmän trafikplikt samt överlämnande av befogenhet att ingå avtal om allmän trafik</b></p>	<p>§ 187 2023-12-15</p> <p><b>att</b> den anropsstyrda allmänna kollektivtrafik samt den tidtabellslagda allmänna kollektivtrafik inom Härnösands kommun som framgår av bilaga 1 och bilaga 2 ska omfattas av allmän trafikplikt,</p> <p><b>att</b> i enlighet med 3 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik till Härnösands kommun överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik enligt bilaga 1.</p>	Thomas Olsson		
<p><b>Strategi</b></p>				

### Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västermorriands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriatgatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BESLUTSUPPFÖLJNING

<b>Mål- och resursplan</b>				
<b>Biljettsamverkan</b>				
<b>Samverkansavtal med X-trafik</b>	<u>att</u> uppdra till myndigheten att teckna ett nytt samverkansavtal med X-trafik.	§ 122 2025-09-25	Thomas Olsson	
<b>Biljettsamverkan tågtrafik</b>	<u>att</u> ge förbundsdirektören i uppdrag att återuppta förhandlingarna med SJ i syfte att utöka biljettsamverkan genom ett ettårigt avtal, med möjlighet till förlängning.	§ 121 2025-09-25	Thomas Olsson	
<b>Taxor</b>				
<b>Pris- och produktutbud</b>	<u>att</u> myndigheten får i uppdrag att under 2023 se över pris- och produktutbudet.	§ 117 2022-09-29	Thomas Olsson	Arbetet befinner sig för närvarande i en nulägesanalys. Ett förslag är att under våren 2026 arrangera en bredare konferens med tjänstepersoner från våra medlemmar inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet, och då samtidigt ha denna utredning som en punkt med test av konceptet. Målet är att direktionen ska kunna fatta beslut i slutet av 2026.
<b>Utvärdering Flex 10/30</b>	<u>att</u> produkten Flex 10/30, i dess nuvarande form, kvarstår i	§ 144 2022-10-21	Thomas Olsson	Flex 10/30 kvarstår tills den kommande pris- och produktutredning redovisas.

### Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriaagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

**BESLUTSUPPFÖLJNING**

		bijettsortimentet till dess att den planerade pris och produktutredning har genomförts.			
<b>Subventionerade produkter</b>					
<b>Regionalt trafikförsörjningsprogram</b>					
<b>Bolag</b>					
<b>Norrtåg AB</b>					
<b>Anskaffning av regionalstågsfordon</b>		<p><u>att</u> ingå borgen så som för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 1 100 miljoner kronor avseende spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, under förutsättning att kommunalförbundets medlemmar godkänner beslutet,</p> <p><u>att</u> göra en hemställan till kommunalförbundets medlemmar om att godkänna beslutet att ingå borgen enligt ovan,</p> <p><u>att</u> uppdras till förbundsdirektören att teckna borgensförbindelser,</p> <p><u>att</u> godkänna att AB Transitio avropar 5 stycken regionalstågsfordon med tillhörande högvärdeskomponenter,</p>	§ 105 2025-07-02	Thomas Olsson	Alla medlemmar har inkommit med protokollsutdrag som visar att beslut har fattats om att godkänna ingåendet av borgen.

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriaagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BESLUTSUPPFÖLJNING

	<p>strategisk utrustning samt upphandlar finansiering för detta,</p> <p><b>att</b> ingå uppdragsavtal med AB Transitio för avrop av anskaffning av regionalstågsfordon,</p> <p>högvärdeskomponenter och strategisk utrustning samt ge förbundsdirektören i uppdrag att teckna uppdragsavtal,</p> <p><b>att</b> ingå hyresavtal med AB Transitio för anskaffade regionalstågsfordon samt ge förbundsdirektören i uppdrag att teckna hyresavtal.</p> <p><b>Förbundsdirektionen beslutar utöver ärende även</b></p> <p><b>att</b> med anledning av denna offensiva tågsatsning uppdra till förbundsdirektören att utreda möjligheten att beställa ytterligare tåg för att trafikera genom Övre Ådalsbanan i enlighet med nu gällande Trafikförsörjningsprogram.</p>				
<b>Norrtåg 2040 – en tågvision</b>	<p><b>att</b> ställa sig bakom den slutliga versionen av visionsdokumentet ”Norrtåg 2040 – en tågvision”, samt</p> <p><b>att</b> direktionens ordförande får i uppdrag att i dialog med Norrtåg lägga</p>	§ 19 2024-03-22	Ordförande		

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västermorlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriatgatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

**BESLUTSUPPFÖLJNING**

	upp en plan för hur kollektivtrafiken kan involveras i Norrågs strategiska planer för tågvisionen.				
--	--	--	--	--	--

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

Delegationsbeslut färdtjänst Timrå, Ånge och Kramfors								
Diarienummer	Kommun	Inkommen	Typ av ärende	Beslut	Besluts- datum	Hand- läggare	Notering	Avsändare/Sökande
<b>Färdtjänsthandläggning Timrå</b>								
K 25-204	Kramfors	2025-10-28	FT	Bifall	2025-12-15	JOED		Förvaras hos färdtjänst- handläggaren
K 25-219	Kramfors	2025-11-11	Förl FT	Bifall	2025-11-26	JOED		"
T 25-171	Timrå	2025-11-11	FT	Bifall	2025-11-27	JE		"
K 25-208	Kramfors	2025-11-12	RF Ålvsjö	Bifall	2025-12-03	JE	Resdag 251222	"
T 25-176	Timrå	2025-11-14	FT+läkarintyg FK	Bifall	2025-12-23	JOED	synpunkter 251220	"
T 25-176	Timrå	2025-11-14	Ensamåkning	Avslag	2025-12-23	JOED		"
A 25-114	Ånge	2025-11-17	FT	Bifall	2026-01-19	JOED		"
A 25-115	Ånge	2025-11-19	FT	Bifall	2026-01-27	JOED	Synpunkter 260109	"
K 25-210	Kramfors	2025-11-19	FT+intyg	Bifall	2025-11-27	JE		"
K 25-211	Kramfors	2025-11-19	FT	Bifall	2025-12-03			"
K 25-212	Kramfors	2025-11-19	FT	Bifall	2025-11-27	JE		"
T 25-178	Timrå	2025-11-19	FT	Bifall	2025-11-26	JOED		"
T 25-179	Timrå	2025-11-20	Förl. FT+MU	Bifall	2025-11-26	JOED		"
A 25-116	Ånge	2025-11-21	RF Svall	Bifall	2025-12-10	JOED		"
K 25-213	Kramfors	2025-11-21	FT+MU	Bifall	2025-11-27	JOED		"
K 25-215	Kramfors	2025-11-24	FT+MU	Bifall	2025-12-03	JE		"
A 25-118	Ånge	2025-11-25	FT,MU, leds	Bifall	2025-12-02	JOED		"
K 25-216	Kramfors	2025-11-25	FT, Leds	Bifall	2025-11-27	JOED		"
A 25-119	Ånge	2025-11-26	RF Svall	Bifall	2026-02-12	JOED		"
K 25-217	Kramfors	2025-11-26	FT,leds+arbetsresa	Bifall	2025-12-03	JE		"
T 25-180	Timrå	2025-11-26	FT	Bifall	2025-11-26	JOED	akut ansökan	"
T 25-181	Timrå	2025-11-26	RF	Bifall	2025-12-02	JOED	Resdag 251210	"
K 25-220	Kramfors	2025-11-27	FT+MU	Bifall	2025-12-03	JE		"
K 25-221	Kramfors	2025-11-27	FT,leds+MU	Bifall	2025-12-03	JE		"
A 25-120	Ånge	2025-11-28	FT	Bifall	2025-12-02	JOED		"
K 25-222	Kramfors	2025-11-28	FT+MU	Bifall	2025-12-04	JOED		"
K 25-223	Kramfors	2025-11-28	FT	Bifall	2025-12-04			"
A 25-121	Ånge	2025-12-02	Ogiltig ansökan+MU	Bifall	2025-12-12	JOED	ny ans m signatur inkom 251209	"
T 25-182	Timrå	2025-12-02	FT	Bifall	2025-12-04	JE		"
T 25-183	Timrå	2025-12-02	Ändr.i bef. Tillstånd	Bifall	2025-12-11	JOED		"

T 25-184	Timrå	2025-12-03	Förl FT	Bifall	2025-12-04	JE	"
T 25-185	Timrå	2025-12-03	FT	Bifall	2025-12-04	JE	"
T 25-186	Timrå	2025-12-03	FT+leds	Bifall	2025-12-08	JE	"
T 25-188	Timrå	2025-12-04	Förl. FT + leds	"	2025-12-10	JE	"
K 25-224	Kramfors	2025-12-05	FT	Bifall	2025-12-08	JE	"
T 25-189	Timrå	2025-12-05	FT+MU	Bifall	2025-12-12	JOED	"
K 25-233	Kramfors	2025-12-08	FT+intyg	Bifall	2025-12-16	JE	(var diarieförd i fel kommun, T 25-190)
K 25-233	Kramfors	2025-12-08	Ledsagare	Avslag	2025-12-16	JE	(var diarieförd i fel kommun, T 25-190)
T 25-191	Timrå	2025-12-08	FT+MU	Bifall	2025-12-12	JOED	"
A 25-123	Ånge	2025-12-09	FT	Bifall	2025-12-10	JE	"
T 25-192	Timrå	2025-12-09	FT+bilaga	Bifall	2025-12-15	JE	"
T 25-193	Timrå	2025-12-10	Förl FT	Bifall	2025-12-12	JE	"
A 25-124	Ånge	2025-12-11	FT+MU	Avslag	2025-12-17	JE	"
T 25-194	Timrå	2025-12-11	FT+MU	Bifall	2025-12-18	JOED	"
T 25-195	Timrå	2025-12-11	FT	Bifall	2025-12-18	JE	"
K 25-227	Kramfors	2025-12-12	RF	Avslag	2025-12-17	JOED	"
K 25-228	Kramfors	2025-12-12	FT+MU	Bifall	2025-12-16	JOED	"
K 25-229	Kramfors	2025-12-12	FT	Bifall	2025-12-16	JOED	"
T 25-196	Timrå	2025-12-12	RF	Bifall	2025-12-15	JOED	"
T 25-197	Timrå	2025-12-12	FT+MU	Avslag	2025-12-15	JE	"
A 25-126	Ånge	2025-12-15	FT+MU	Bifall	2025-12-17	JOED	"
K 25-230	Kramfors	2025-12-15	RF Sundsvall	Bifall	2025-12-16	JOED	Resdag 251220
K 25-231	Kramfors	2025-12-15	FT+Intyg	Bifall	2025-12-18	JOED	"
K 25-232	Kramfors	2025-12-15	FT+MU	Bifall	2025-12-17	JE	"
K 25-232	Kramfors	2025-12-15	Leds+ensamåkning	Avslag	2025-12-17	JE	"
A 25-127	Ånge	2025-12-16	Ändra bef FT+MU	Bifall	2025-12-17	JE	Ledsagare
K 25-234	Kramfors	2025-12-17	Förl FT	Bifall	2025-12-19	JE	"
T 25-198	Timrå	2025-12-17	FT+MU	Bifall	2026-01-12	JE	"
T 25-199	Timrå	2025-12-17	FT,arbetsresor+MU	Bifall	2025-12-18	JE	"
T 25-200	Timrå	2025-12-17	FT+arbetsr	Bifall	2025-12-19	JE	"
A 25-128	Ånge	2025-12-18	FT	Bifall	2026-01-12	JE	"
T 25-201	Timrå	2025-12-18	FT+leds	Bifall	2025-12-18	JE	"
K 25-235	Kramfors	2025-12-19	FT	Bifall	2025-12-19	JE	"
T 25-202	Timrå	2025-12-19	FT+MU	Bifall	2025-12-29	JOED	"
A 25-129	Ånge	2025-12-22	Ändr av bef tillstånd	Bifall	2026-01-21	JE	Ensamåkning
K 25-236	Kramfors	2025-12-22	FT+leds	Bifall	2025-12-22	JE	"

K 25-237	Kramfors	2025-12-22	Ändring av bef tillstånd	Bifall	2025-12-22	JE	Ledsagare + specialfordon	"
K 25-238	Kramfors	2025-12-22	FT	Bifall	2025-12-22	JE	Ledsagare + specialfordon	"
K 25-239	Kramfors	2025-12-22	Ändring av bef tillstånd	Bifall	2025-12-22	JE	Ledsagare + specialfordon	"
A 25-130	Ånge	2025-12-23	FT,MU, leds	Bifall	2025-12-23	JOED		"
A 25-131	Ånge	2025-12-23	FT,MU, leds	Bifall	2025-12-29	JOED		"
A 25-132	Ånge	2025-12-23	FT+MU	Bifall	2025-12-23	JOED		"
K 25-240	Kramfors	2025-12-23	FT+MU	Bifall	2025-12-23	JOED		"
K 25-241	Kramfors	2025-12-23	FT+MU	Avslag	2026-01-14	JE		"
T 25-203	Timrå	2025-12-23	FT,MU, leds	Bifall	2025-12-29	JOED		"
T 25-204	Timrå	2025-12-23	FT,MU, beslut	Bifall	2025-12-29	JOED		"
T 25-205	Timrå	2025-12-30	Ändr.i bef. Tillstånd+MU	Bifall	2025-12-30	JE	Ledsagare	"
T 25-206	Timrå	2025-12-30	FT	Bifall	2025-12-30	JE	MU ink 251204	"
T 25-207	Timrå	2025-12-30	FT+MU	Bifall	2026-01-13	RS		"
T 25-208	Timrå	2025-12-30	FT+leds	Bifall	2026-01-13	RS		"
T 25-209	Timrå	2025-12-30	FT,leds+MU	Bifall	2025-12-30	JE		"
T 26-001	Timrå	2026-01-07	Förl FT+arbetsresor	Bifall	2026-01-14	RS		"
A 26-002	Ånge	2026-01-09	FT+MU	Bifall	2026-01-14	RS		"
K 26-003	Kramfors	2026-01-09	FT+MU	Bifall	2026-01-14	RS		"
K 26-003	Kramfors	2026-01-09	Ledsagare	Avslag	2026-01-14	RS		"
K 26-004	Kramfors	2026-01-12	Förl FT	Bifall	2026-01-16	RS		"
K 26-005	Kramfors	2026-01-13	Ändr bef tillstånd	Avslag	2026-01-23	RS	Framsättesplacering + ensamåkning	"
K 26-006	Kramfors	2026-01-14	Ändr bef tillstånd	Avslag	2026-01-26	JOED	Ledsagare	"
K 26-007	Kramfors	2026-01-14	FT+leds	Bifall	2026-01-19	RS	Ledsagare+Specialfordon	"
K 26-008	Kramfors	2026-01-14	FT+MU	Bifall	2026-01-16	RS		"
K 26-009	Kramfors	2026-01-14	Förl FT+MU	Bifall	2026-01-14	RS		"
A 26-012	Ånge	2026-01-16	Ändr bef tillstånd+MU	Bifall	2026-01-21	JE		"
T 26-010	Timrå	2026-01-16	FT	Bifall	2026-02-10	RS	Specialfordon. Bärhjälp 6män	"
T 26-013	Kramfors	2026-01-16	FT	Bifall	2026-02-03	RS	Specialfordon	"
A 26-015	Ånge	2026-01-21	Förl FT	Bifall	2026-01-22	JE		"
A 26-021	Ånge	2026-01-21	Förl RF	Bifall	2026-01-26	JOED		"
A 26-022	Ånge	2026-01-21	FT	Bifall	2026-01-28	JE		"
K 26-016	Kramfors	2026-01-21	Förl FT	Bifall	2026-01-23	RS		"
K 26-017	Kramfors	2026-01-21	FT+MU	Bifall	2026-01-27	JOED		"
K 26-017	Kramfors	2026-01-21	Ledsagare	Avslag	2026-01-27	JOED		"

<b>K 26-019</b>	<b>Kramfors</b>	<b>2026-01-21</b>	<b>Förl RF</b>	<b>Bifall</b>	<b>2026-01-26</b>	<b>JOED</b>	<b>Generellt tillstånd Svall</b>	"
K 26-023	Kramfors	2026-01-21	FT	Bifall	2026-01-28	JE		"
T 26-020	Timrå	2026-01-21	Förl FT	Bifall	2026-01-27	JOED		"
A 26-025	Ånge	2026-01-22	FT+MU	Bifall	2026-01-29	RS	Ledsagare	"
A 26-026	Ånge	2026-01-22	FT+MU	Bifall	2026-01-28	RS		"
<b>A 26-026</b>	<b>Ånge</b>	<b>2026-01-22</b>	<b>Ledsagare</b>	<b>Avslag</b>	<b>2026-01-28</b>	<b>RS</b>		"
K 26-024	Timrå	2026-01-22	FT	Bifall	2026-02-25	JOED		"
<b>K 26-027</b>	<b>Kramfors</b>	<b>2026-01-26</b>	<b>Ändr bef tillstånd</b>	<b>Bifall</b>	<b>2026-01-28</b>	<b>JE</b>	<b>specialfordon</b>	"
K 26-028	Kramfors	2026-01-26	FT+MU	Bifall	2026-02-03	RS		"
T 26-030	Timrå	2026-01-26	FT+MU (+tomt MU)	Bifall	2026-02-03	JOED		"
A 26-033	Ånge	2026-01-27	FT	Bifall	2026-02-05	JE		"
<b>A 26-034</b>	<b>Ånge</b>	<b>2026-01-27</b>	<b>RF Sundsvall</b>	<b>Avslag</b>	<b>2026-02-05</b>	<b>JE</b>	<b>Generellt tillstånd Svall</b>	"
T 26-032	Timrå	2026-01-27	FT+MU	Bifall	2026-02-03	JOED		"
A 26-037	Ånge	2026-01-29	FT+MU	Bifall	2026-01-30	RS	Ledsagare	"
<b>K 26-041</b>	<b>Kramfors</b>	<b>2026-01-29</b>	<b>RF Örebro+MU</b>	<b>Bifall</b>	<b>2026-02-26</b>	<b>JOED</b>		"
A 26-043	Ånge	2026-01-30	Förl. FT	Bifall	2026-02-24	RS		"
K 26-044	Kramfors	2026-01-30	FT	Bifall	2026-02-10	RS	Vinterfärdtjänst	"
<b>K 26-045</b>	<b>Kramfors</b>	<b>2026-01-30</b>	<b>Ändr i bef. Tillstånd</b>	<b>Bifall</b>	<b>2026-02-02</b>	<b>JOED</b>	<b>Liten bil</b>	"
K 26-046	Kramfors	2026-01-30	FT+leds	Bifall	2026-02-05	JE		"
T 26-042	Timrå	2026-01-30	FT	Bifall	2026-02-16	RS		"
K 26-051	Kramfors	2026-02-03	FT	Bifall	2026-02-16	JE		"
T 26-047	Timrå	2026-02-03	Förl FT	Bifall	2026-02-10	RS		"
T 26-048	Timrå	2026-02-03	Förl FT	Bifall	2026-02-16	JE		"
T 26-049	Timrå	2026-02-03	FT	Bifall	2026-02-05	RS	Ledsagare	"
K 26-053	Kramfors	2026-02-05	FT+brev	Bifall	2026-02-06	JOED		"
T 26-052	Timrå	2026-02-05	Förl FT+läkarityg	Bifall	2026-02-05	JE		"
A 26-057	Ånge	2026-02-09	FT	Bifall	2026-02-19	JOED		"
K 26-056	Kramfors	2026-02-09	FT	Bifall	2026-02-27	JE		"
<b>K 26-058</b>	<b>Kramfors</b>	<b>2026-02-12</b>	<b>Ändr av bef tillstånd+MU</b>	<b>Bifall</b>	<b>2026-02-27</b>	<b>JE</b>		"
K 26-061	Kramfors	2026-02-16	FT+MU	Bifall	2026-02-20	RS		"
T 26-059	Timrå	2026-02-16	FT+MU	Bifall	2026-02-24	RS		"
<b>T 26-060</b>	<b>Timrå</b>	<b>2026-02-16</b>	<b>RF Sthlm</b>	<b>Bifall</b>	<b>2026-03-02</b>	<b>JE</b>	<b>Tåg + anslutningstaxi</b>	"
K 26-062	Kramfors	2026-02-17	FT	Bifall	2026-02-20	RS		"
K 26-063	Kramfors	2026-02-17	Förl FT	Bifall	2026-02-25	JOED		"
<b>K 26-063</b>	<b>Kramfors</b>	<b>2026-02-17</b>	<b>Ledsagare</b>	<b>Avslag</b>	<b>2026-02-25</b>	<b>JOED</b>		"
T 26-064	Timrå	2026-02-17	FT+Intyg	Bifall	2026-02-25	JOED		"
T 26-065	Timrå	2026-02-17	FT	Bifall	2026-02-25	JOED		"

T 26-066	Timrå	2026-02-18	FT	Bifall	2026-02-20	RS	"
T 26-067	Timrå	2026-02-18	FT+MU	Bifall	2026-03-02	JE	"
K 26-072	Kramfors	2026-02-20	FT+leds	Bifall	2026-03-03	JE	"
T 26-059	Timrå	2026-02-24	Ledsagare	Avslag	2026-02-24	RS	"
A 26-078	Ånge	2026-02-26	FT	Bifall	2026-03-03	JE	"

FT = Färdtjänst

RF = Riksfärdtjänst

LU = Läkarutlåtande

MU = Medicinskt utlåtande

## DELEGATIONSBESLUT



Camilla Norberg  
070-231 83 20

Datum  
2026-03-04

Diariernr  
26/00058

Datum	Beslutande	Rubrik	Beslut	Beslut enligt delegationsordningspunkt *	Kommentar	Diarienummer
2026-01-23	Förbundsdirektör	Vidaredelegering	Vidaredelegering beslutanderätt på myndighetsbeslut om färdtjänst och riksfärdtjänst åt fyra medarbetare på Din Tur Kundcenter	8		26/00057-1
2026-02-05	Förbundsdirektör	Visstidsanställning	Visstidsanställd upphandlare från och med 2026-02-01 och med 2026-12-31	27		Finns i personalakt
2026-02-18	Förbundsdirektör	Yttrande	Remissyttrande på detaljplan för Skönsmon 1:46	5		26/00067-2
2026-03-03	Förbundsdirektör	Vikariat	Anställning av vikarie vid Din Tur Kundcenter från och med 2026-04-01 till och med 2026-09-13	27		Finns i personalakt
2026-03-04	Förbundsdirektör	Vikariat	Fortsatt vikariat av handläggare vid Din Tur Kundcenter från och med 2026-07-01 till och med 2026-12-31	27		Finns i personalakt

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västermorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriatgatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

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

## DELEGATIONSBESLUT

<b>Delegationsordning beslutad 2025-03-21</b>		* Beslut enligt delegationsordningspunkt	Återredovisas ej
<b>Myndighetsutövning</b>			
Rätt att utse ombud att föra kommunalförbundets talan inför domstol och andra myndigheter			
1			
Besluta i ärenden om utlämnande av allmän handling. Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)			
2			
Avvisning av för sent inlämnat överklagande. 45 § förvaltningslag (2017:900)			
3			
Omprövning av beslut Förvaltningslag (2017:900)			
4			
Yttrande över remisser			
5			
Övriga yttranden			
6			
Gallringar av handlingar			
7			
Myndighetsbeslut om färdtjänst och riksfärdtjänst			
8			
Beslut om trafikändringar, inom ramen för Trafikförsörjningsprogrammet, till en nettokostnad på 5 basbelopp/år under förutsättning att berörda medlemmar godkänt finansiering.			
9			
<b>Ekonomiärenden</b>			
Omprioriteringar inom fastställd ram under budgetåret			
10			
Ingående av leasingavtal inom budget			
11			
Avyttra gamla eller utrangerade inventarier eller andra kommunalförbundet tillhörande föremål			
12			
- högst 2 prisbasbelopp			
- mer än 2 prisbasbelopp			
13			
Utse beslutsattestanter			
14			
Attestering av löner och ersättningar till förtroendevalda			
15			
<b>Upphandling och inköp</b>			
Besluta om att förbereda och genomföra andra upphandlingar än trafik i Kommunalförbundet namn med ett upphandlingsvärde inom ram för beslutad budget			
16			
Tecknande av ramavtal och andra avtal med anledning av genomförd upphandling			
17			
Förhandling och beslut om mindre tillägg och ändringar i gällande trafikavtal inom ramen för budgeterade trafikkostnader			
18			
Beslut om antagande av anbud avseende upphandling av varor och tjänster inom beslutad budget			
19			
<b>Utbildning, tjänster, konferenser mm</b>			
Förtroendevaldas deltagande i kurs, konferens eller utlandsresa			
20			
<b>Investeringar</b>			
Beslut om ianspråktagande av medel för investeringar inom fastställd plan och budget			
21			
Representation och externa uppvisningar			

## Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västermorriands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriaagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## DELEGATIONSBESLUT

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

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västermorlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriaagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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



**Datum**

2026-03-09

**Diariennr**

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
<b>FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE</b> .....	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
Koncernbolagens 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
<b>EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING</b> .....	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 resenärsgupper samt
- verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet

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

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

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

## 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 tertiäl tre driftsätte 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 toptavlor saknas. En samlad rapport har skickats till Trafikverket på hållplatserna längs E4 och E14, i syfte att initiera förbättringsåtgärder längs dessa sträckor.

### *Biljett- och betalssystem*

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

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

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.

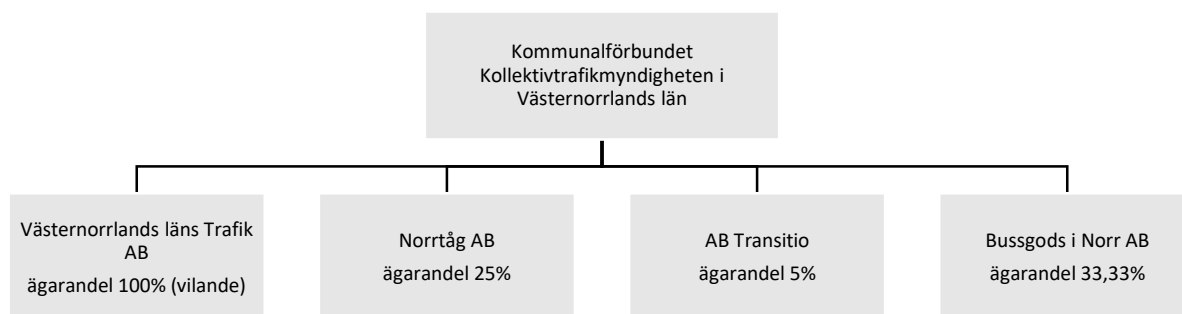
Kommunalförbundet					
MNKR	2025	2024	2023	2022	2021
<b>KOSTNADER</b>					
Allmän kollektivtrafik					
· landsbygdstrafik	-308,3	-309,5	-316,9	-307,1	-270,2
· tätortstrafik	-242,3	-242,6	-238,3	-221,8	-200,3
· tågtrafik	-124,5	-131,2	-122,5	-98,6	-103,7
Särskild persontrafik inkl miljöpremie	-121,8	-126	-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	-	-	-	-	-
<b>TOTALA KOSTNADER</b>	<b>-859,6</b>	<b>-875,9</b>	<b>-873,3</b>	<b>-814,2</b>	<b>-746,8</b>
<b>INTÄKTER</b>					
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
<b>TOTALA INTÄKTER</b>	<b>174,6</b>	<b>171,3</b>	<b>159,3</b>	<b>157,8</b>	<b>150,3</b>
Avskrivningar	-1,6	-1,8	-1,2	-1,4	-1,2
<b>NETTOKOSTNAD</b>	<b>-686,6</b>	<b>-706,4</b>	<b>-715,2</b>	<b>-657,8</b>	<b>-597,7</b>
Kommunala biljettsubventioner		86,5	95,7	87,8	115,1
Medlemsbidrag	684,8	619,8	618,4	569,9	482,6
<b>RESULTAT</b>	<b>-1,8</b>	<b>-0,1</b>	<b>-1,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Finansiella poster	2,1	2,6	2,8	0,0	0,0
<b>RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER</b>	<b>0,3</b>	<b>2,5</b>	<b>1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Extraordinära poster	-0,3	-2,5	-1,7	0,0	0,0
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Produktionsinformation	2025	2024	2023	2022	2021
<b>PRODUKTIONSKILOMETER</b> (exkl särskild persontrafik)					
Landsbygdstrafik	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
<b>TOTAL PRODUKTIONSKM</b>	<b>12 671 476</b>	<b>12 785 347</b>	<b>12 732 435</b>	<b>13 225 117</b>	<b>12 974 960</b>
<b>BRUTTOKOSTNAD KR/KM<sup>1</sup></b>					
Landsbygdstrafik	-37,7	-38,0	-35,3	-32,04	-31,18
Tätortstrafik	-54,0	-52,2	-49,08	-44,09	-38,97
<b>TOTAL BRUTTOKOSTNAD/KM</b>	<b>-43,45</b>	<b>-43,18</b>	<b>-43,61</b>	<b>-39,99</b>	<b>-15,44</b>
Förändring i %	1%	-1%	9%	-3%	3%
<b>SKATTESUBVENTIONSGRAD</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>SKATTESUBVENTION<sup>2</sup></b>	<b>82%</b>	<b>81%</b>	<b>83%</b>	<b>84%</b>	<b>81%</b>

## 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.

<sup>1</sup> Bruttokostnaden/km beräknas som trafik kostnaden i förhållande till antalet total produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort.

<sup>2</sup> 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 trafikförsörjningsprogrammet antogs av förbundsdirektionen i september 2024.

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

### Målområden

- Nöjd resenär
- Växande region
- Hållbart samhälle

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

### Fokusområden MRP 2025 - 2027

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

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

Målområdena följs upp årligen.



Bilden ovan visar 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.

	Utfall 2025
Måluppfyllnad	➔
<p><b>Analys:</b></p> <p>Målområdet Nöjd resenär innebär att kollektivtrafiken ska vara enkel, trygg och attraktiv. För att kollektivtrafiken ska vara enkel mäter vi hur många som använder våra digitala försäljningskanaler, mina sidor och app. Allt fler resenärer börjar använda appen och mina sidor, vilket är i linje med de målsättningar som är fastställda.</p> <p>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.</p> <p>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 betalssystemet 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.</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 betalssystem. 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 <sup>3</sup>	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	KOLLBAR	77/69	77/73	79/73
(Kunder, kollektivtrafikresenärer, växlare och sällanresenärer i procent)				
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)	Anbarö	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

<sup>3</sup> 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 effektivt och attraktivt. Budget ska vara i balans och resurserna ska användas för rätt ändamål och utnyttjas effektivt.

	Utfall 2025
<b>Måluppfyllnad</b>	➔
<p><b>Analys:</b> 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.</p> <p>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.</p>	

### 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 (%) <sup>4</sup>	Excel	-6,6%	-2,8%	+/-4%
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (%) <sup>5</sup>		18,4	18,9 <sup>6</sup>	18,0
varav tätortstrafik <sup>7</sup>	Excel	22,7	23,3	23,0
varav landsbygdstrafik <sup>8</sup>		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 målfelsatta i förhållande till den totala självfinansieringsgraden. Även om trafik kostnaderna har minskat, framför allt indexkostnaderna, så har även biljettintäkterna gjort det så förhållandet biljettintäkter/trafikkostnader är i nivå med föregående år. I målet effektiv har 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.

<sup>4</sup> Budget ska inte avvika mer än målvärdet

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

<sup>6</sup> Omräkning från föregående års rapportering.

<sup>7</sup> Trafikområden O3, O6, O10, O14-15.

<sup>8</sup> Övriga trafikområden.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Analys 2025	Måluppfyllelse
<b>Nöjd resenär</b>	Målområdet "Nöjd resenär" är kopplat till Trafikförsörjningsprogrammets mål om att skapa en kollektivtrafik som är enkel, trygg och attraktiv.	<p>Målområdet Nöjd resenär innebär att kollektivtrafiken ska vara enkel, trygg och attraktiv. För att kollektivtrafiken ska vara enkel mäter vi hur många som använder våra digitala försäljningskanaler, mina sidor och app. Allt fler resenärer börjar använda appen och mina sidor vilket är i linje med de målsättningar som är fastställda.</p> <p>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.</p> <p>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 betalssystemet 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.</p>	Målet uppfylls med vissa brister.
<b>Hållbar organisation</b>	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.	<p>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.</p> <p>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.</p>	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
<b>Nöjd resenär</b>	Enkelt	En av två indikatorer uppfylls.	Ja, målet uppfylls med vissa brister.
<b>Nöjd resenär</b>	Tryggt	En av tre indikatorer uppfylls.	Nej, målet uppfylls inte.

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

## Koncernbolagens 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 budgettering 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 transportvolymmer 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 betalssystemet 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
<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

#### 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.

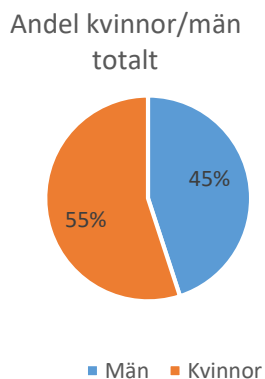


Diagram 1: Procentuell fördelning kvinnor/män KTM

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
<b>Kvinnor</b>	28	36	31	31	30
varav tillsvidareanställda	22	31	29	28	29
<b>Män</b>	23	21	20	21	22
varav tillsvidareanställda	16	14	16	18	21
<b>Summa</b>	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 betalssystemet 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 betalssystemet 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 utträngning 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 godsstrum. 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
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-686,6</b>	<b>-734,9</b>	<b>48,3</b>	<b>-6,6</b>
Kommunala biljettsubventioner	0,0	0,0	0,0	0,0
Medlemsbidrag	684,8	733,9	-49,1	-6,7
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-1,8</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>82,6</b>
Finansiella intäkter	2,1	1,0	1,1	113,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>
<b>Extraordinära poster</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,3</b>	<b>100,0</b>
<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 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
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-686,6</b>	<b>-706,4</b>	<b>19,8</b>	<b>-2,8</b>
Kommunala biljettsubventioner	0,0	86,5	-86,5	-100,0

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

## Driftsredovisning

Driften framgår av resultatrapporten.

## Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 2,5 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 realltid	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%
<b>SUMMA</b>	<b>2,5</b>	<b>2,7</b>	<b>-0,2</b>	<b>-6,3%</b>	<b>5,3</b>	<b>-2,8</b>	<b>-52,5%</b>

## 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 anropsstyrtrafik	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
<b>SUMMA</b>	<b>174,6</b>	<b>171,6</b>	<b>2,9</b>	<b>1,7%</b>	<b>171,3</b>	<b>3,2</b>	<b>1,9</b>

### 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

Fakturerings 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%
<b>SUMMA</b>	<b>-859,5</b>	<b>-903,5</b>	<b>43,9</b>	<b>-4,9%</b>	<b>-875,9</b>	<b>16,3</b>	<b>-1,9%</b>

### 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 trafik kostnader

I jämförelse med budget har kostnaderna minskat med 0,5 mnkr för de avtalade trafik kostnaderna. 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 självkostnads kalkyl som håller på att tas fram och sen ska beslutas om.

I jämförelse med föregående år motsvarande period har de avtalade trafik kostnaderna ökat med 0,4 mnkr. Antalet trafik dagar 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 indexuppräknningen 44 % för både tätortstrafiken i Örnsköldsvik och Sundsvall där Nobina är trafikoperatör och för landsbygdstrafiken och tätort Härnösand där Mittbuss är trafikoperatör. De indexerade kostnaderna är 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.

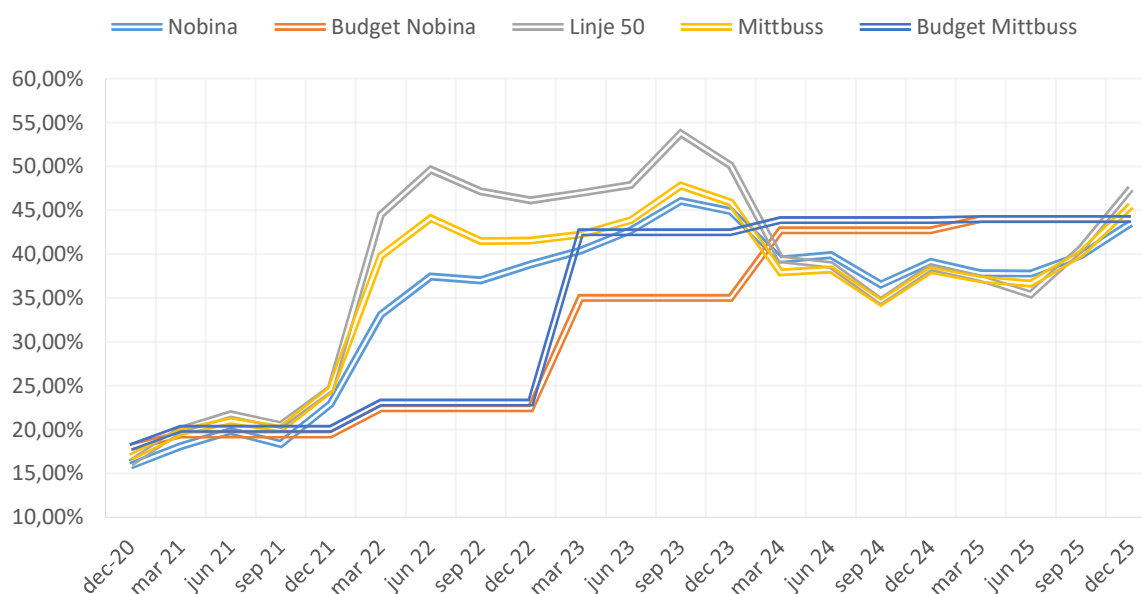


Diagram 2: Indexutveckling dec 2020-dec 2025 utfall SCB

## 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 trafik kostnader	-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%
<b>SUMMA</b>	<b>-549,0</b>	<b>-571,3</b>	<b>22,4</b>	<b>-3,9%</b>	<b>-550,3</b>	<b>1,3</b>	<b>-0,2%</b>

## 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%
<b>SUMMA</b>	<b>-121,8</b>	<b>-131,0</b>	<b>9,2</b>	<b>-7,0%</b>	<b>-126,0</b>	<b>4,2</b>	<b>-3,3%</b>

## 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%
<b>SUMMA</b>	<b>-54,1</b>	<b>-61,0</b>	<b>6,9</b>	<b>-11,3%</b>	<b>-57,5</b>	<b>3,4</b>	<b>-5,9%</b>

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%
<b>SUMMA</b>	<b>4,2</b>	<b>3,0</b>	<b>1,2</b>	<b>41,7%</b>	<b>4,8</b>	<b>-0,6</b>	<b>-12,8%</b>

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

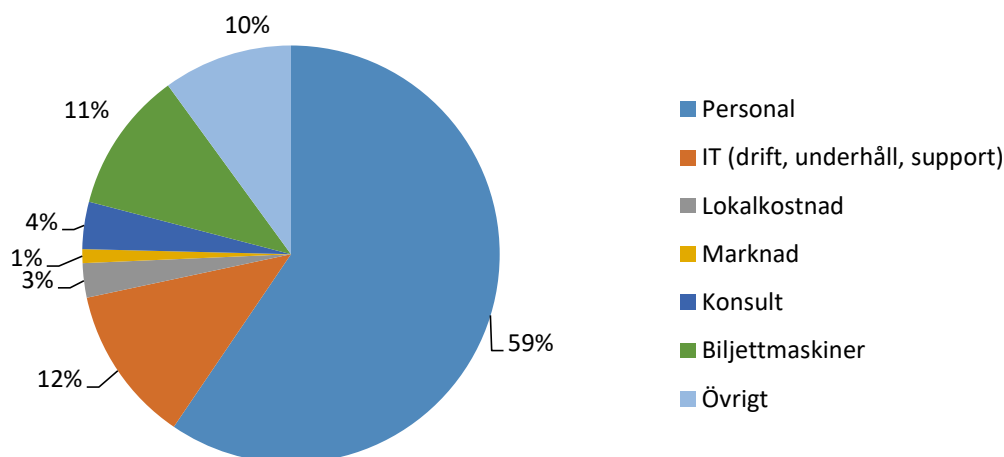


Diagram 3: Procentuell fördelning av administrationskostnader

### 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%
<b>SUMMA</b>	<b>-1,6</b>	<b>-3,1</b>	<b>1,5</b>	<b>-47,7%</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,2</b>	<b>-9,5%</b>

### 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	(%)
<b>Norrtåg</b>							
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%
<b>INTÄKTER</b>	<b>39,4</b>	<b>40,3</b>	<b>-0,9</b>	<b>-2,2%</b>	<b>40,2</b>	<b>-0,8</b>	<b>-1,9%</b>
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%
<b>KOSTNADER</b>	<b>-120,0</b>	<b>-123,5</b>	<b>3,4</b>	<b>-2,8%</b>	<b>-127,2</b>	<b>7,2</b>	<b>-5,7%</b>
<b>NETTOKOSTNAD</b>	<b>-80,6</b>	<b>-83,2</b>	<b>2,6</b>	<b>-3,1%</b>	<b>-87,1</b>	<b>6,4</b>	<b>-7,4%</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 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%
<b>SUMMA</b>	<b>684,8</b>	<b>733,9</b>	<b>-49,1</b>	<b>-6,7%</b>	<b>706,4</b>	<b>-21,6</b>	<b>-3,1%</b>

# 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
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<b>-686,6</b>	<b>-706,4</b>	<b>-713,3</b>	<b>-742,6</b>
Kommunala biljettsubventioner	5	0,0	86,5	0,0	86,5
Medlemsbidrag	6	684,8	619,8	718,7	660,7
<b>Verksamhetens resultat</b>		<b>-1,8</b>	<b>-0,1</b>	<b>5,8</b>	<b>4,7</b>
Finansiella intäkter	7	2,1	2,6	2,5	3,4
Finansiella kostnader	7	0,0	0,0	-9,0	-8,5
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>0,3</b>	<b>2,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,4</b>
Jämförelsestörande poster	8	-0,3	-2,5	1,5	0,0
Skatt/latent skatt		0,0	0,0	-0,1	0,0
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>	<b>-0,4</b>

# Balansräkning

Tabell över balansräkning

MNKR	Not	Kommunalförbundet		Koncernen	
		2025	2024	2025	2024
<b>TILLGÅNGAR</b>					
<b>Anläggningstillgångar</b>					
Immateriella anläggningstillgångar	9	7,3	7,3	7,4	7,4
Maskiner och inventarier	9	3,1	2,1	486,7	449,4
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>					
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
<i>Summa anläggningstillgångar</i>		<i>30,4</i>	<i>30,1</i>	<i>500,5</i>	<i>462,2</i>
<b>Omsättningstillgångar</b>					
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
<i>Summa omsättningstillgångar</i>		<i>283,1</i>	<i>216,7</i>	<i>341,9</i>	<i>291,0</i>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>313,5</b>	<b>246,8</b>	<b>842,4</b>	<b>753,2</b>
<b>EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>					
<i>Eget kapital</i>					
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
<i>Summa eget kapital</i>		<i>1,3</i>	<i>1,3</i>	<i>1,8</i>	<i>1,5</i>
<b>Avsättningar</b>					
Avsättningar för pensioner		0,0	0,0	0,0	0,0
Andra avsättningar		0,0	0,0	23,4	23,5
<i>Summa avsättningar</i>		<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>23,4</i>	<i>23,5</i>
<b>Skulder</b>					
Långfristiga skulder		0,0	0,0	407,4	373,7
Kortfristiga skulder	12	312,1	245,4	409,8	354,4
<i>Summa skulder</i>		<i>312,1</i>	<i>245,4</i>	<i>817,2</i>	<i>728,2</i>
<b>SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>		<b>313,5</b>	<b>246,8</b>	<b>842,4</b>	<b>753,2</b>

## Kassaflödesanalys

Tabell med kassaflödesanalys

MNKR	Not	Kommunalförbundet		Koncernen	
		2025	2024	2025	2024
<b>Den löpande verksamheten</b>					
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
<b>Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>2,2</b>	<b>1,8</b>	<b>31,6</b>	<b>28,5</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>					
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
<b>Kassaflöden från den löpande verksamheten</b>		<b>-23,8</b>	<b>-45,9</b>	<b>-5,6</b>	<b>-22,4</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>					
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
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-2,5</b>	<b>-9,7</b>	<b>-69,6</b>	<b>-55,7</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>					
Upptagna lån		0,0	0,0	33,7	2,8
Amortering		0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>33,7</b>	<b>2,8</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-26,3</b>	<b>-53,8</b>	<b>-41,5</b>	<b>-46,8</b>
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 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.

Tabell med noter till resultaträkningen

Not 2 Verksamhetens intäkter	Kommunalförbundet		Koncernen	
	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 RKTМ färdbevis	4,1	5,3	4,1	6,3
Övriga intäkter	6,4	5,9	169,5	173,4
<b>Summa verksamhetens intäkter</b>	<b>174,6</b>	<b>171,3</b>	<b>337,6</b>	<b>326,9</b>

Not 3 Verksamhetens kostnader	Kommunalförbundet		Koncernen	
	2025	2024	2025	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
<b>Summa verksamhetens kostnader</b>	<b>859,6</b>	<b>875,9</b>	<b>1021,4</b>	<b>1043,6</b>

Not 4 Av- och nedskrivningar	Kommunalförbundet		Koncernen	
	2025	2024	2025	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
<b>Summa av- och nedskrivningar</b>	<b>1,6</b>	<b>1,8</b>	<b>29,4</b>	<b>25,9</b>

Not 5 Kommunal biljettsubvention	Kommunalförbundet		Koncernen	
	2025	2024	2025	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
<b>Summa av- och nedskrivningar</b>	<b>0,0</b>	<b>86,5</b>	<b>0,0</b>	<b>86,5</b>

Not 6 Nettokostnad/Medlemsbidrag	Kommunalförbundet		Koncernen	
	2025	2024	2025	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
<b>Summa medlemsbidrag</b>	<b>684,8</b>	<b>619,8</b>	<b>718,7</b>	<b>660,7</b>

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

<b>Summa finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>2,1</b>	<b>2,6</b>	<b>-6,5</b>	<b>-5,1</b>
	<b>Kommunalförbundet</b>		<b>Koncernen</b>	
<b>Not 8 Jämförelsestörande poster</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Tillskott Bussgods i Västernorrland AB	0,3	2,5	0,0	0,0
Norrtåg	0,0	0,0	-1,5	0,0
<b>Summa jämförelsestörande poster</b>	<b>0,3</b>	<b>2,5</b>	<b>-1,5</b>	<b>0,0</b>

## Noter till balansräkningen

Tabell med noter till balansräkningen

Not 9 Materiella och immateriella tillgångar	Kommunalförbundet		Koncernen	
	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	<b>45,2</b>	<b>43,3</b>	<b>674,6</b>	<b>611,8</b>
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	<b>-34,8</b>	<b>-33,9</b>	<b>-180,6</b>	<b>-155,1</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>10,4</b>	<b>9,4</b>	<b>494,1</b>	<b>456,7</b>

Not 10 Finansiella anläggningstillgångar			Kommunalförbundet		Koncernen	
	Antal	Kvotvärde	2025	2024	2025	2024
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
<b>Utgående redovisat värde</b>			<b>20,0</b>	<b>20,6</b>	<b>6,3</b>	<b>5,4</b>

Not 11 Kortfristiga fordringar	Kommunalförbundet		Koncernen	
	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
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>234,6</b>	<b>141,9</b>	<b>265,5</b>	<b>173,1</b>

Not 12 Kortfristiga skulder	Kommunalförbundet		Koncernen	
	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
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>312,1</b>	<b>245,4</b>	<b>409,8</b>	<b>354,4</b>

## Noter till kassaflödesanalysen

Tabell med noter till kassaflödet

Not 13 Justering för poster som ej ingår i kassaflödet	Kommunalförbundet		Koncernen	
	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
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>2,2</b>	<b>1,8</b>	<b>31,2</b>	<b>24,1</b>

Not 14 Likvida medel	Kommunalförbundet		Koncernen	
	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
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>48,5</b>	<b>74,8</b>	<b>76,4</b>	<b>117,8</b>

# Ekonomisk ordlista

## Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

## Avskrivning

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

## Balansräkning

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

## Budget

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

## Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

## Finansiella kostnader & intäkter

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

## Intäkt

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

## Jämförelsestörande poster

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

## Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

## Kostnader

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

## Långfristiga fordringar och skulder

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

## Omsättningstillgång

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

## Resultaträkning

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

## TJÄNSTERESOR/FÖRETAGSKORT

## Målområde Hållbar organisation – effektiv

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

Kontrollområde	Riskbeskrivning	Kontrollmoment & metod	Resultat/utfall	Bedömning/åtgärd	Datum för åtgärd
Användning av företagskort/resor i tjänst.	Risk att användning av företagskort för resor i tjänst används för privata resor genom misstolkning/missbrukning på grund av bristande regelverk, vilket leder till merkostnader för tjänsteresor.	Kontrollera användningen av personalens företagskort i systemen där resor registreras på korten. Kontrollen görs genom kontroll av samtliga företagskorts användning.	Inga avvikelser hittades vid genomförd kontroll under perioden 2501-2505 på de gamla företagskorten. Kontroll gjordes i oktober 2025 i nya företagsportalen. Där hittades inte heller några avvikelser.	Kontrollen visar att rutinerna följs. Bedömning gjordes att även om inga avvikelser hittades så bör en ny rutin för att beställa biljetter för privata resor utformas eftersom det är nya system som hanterar biljetterna.	Ny rutin för att beställa biljetter för privata resor har tagits fram, med revidering 2025-09, Ny rutin för att beställa biljetter för privata resor har tagits fram, med revidering 2025-09, det gjordes för att säkerställa att laddningen av våra biljetter sker korrekt.

## STYRDOKUMNET INOM IT - EFTERLEVNAD

## Målområde Nöjd resenär – 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.

## Målområde Hållbar organisation – effektiv

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

Kontrollområde	Riskbeskrivning	Kontrollmoment & metod	Resultat/utfall	Bedömning/åtgärd	Datum för åtgärd
Efterlevnaden av styrdokumentet inom IT.	Svårigheter att leva upp till styrdokument inom IT. Samtliga delar i IT-policy, Informationssäkerhetspolicy och riktlinje för informationssäkerhet efterlevs inte fullt ut. Exempelvis är rollen systemadministratörer otydlig, viss arbetsmetodik saknas och ansvarsfördelningen är inte tillräckligt klargjord. Detta medför en risk för bristande uppföljning när krav inom informationssäkerhet inte uppfylls.	Inventera befintliga styrdokument för att säkerställa att nödvändiga anvisningar finns.	XXX	På grund av sjukfrånvaro och resursbrist har denna punkt i internkontrollen överförts till internkontrollplanen för 2026.	Åtgärden planeras genomföras senast 2026-12-31. Frågan ingår i verksamhetsplanen och internkontrollplanen för 2026.

## INFORMATIONSFLODET MELLAN KTM, TRAFIKFÖRETAG OCH FÖRSÄLJNINGSTÄLLEN

## Målområde Nöjd resenär – 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.

## Målområde Hållbar organisation – 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.

Kontrollområde	Riskbeskrivning	Kontrollmoment & metod	Resultat/utfall	Bedömning/åtgärd	Datum för åtgärd
Informationsflödet mellan KTM, trafikföretagen och försäljningsställena.	Risken att viktig information inte når trafikföretagens personal och försäljningsställena, vilket kan leda till lägre biljettintäkter eller försämrad validering av biljetter.	Mäta antal tillfällen som information skickats ut till trafikföretagen och försäljningsställena.	Information till berörda aktörer har skickats ut genom 11 transportörsinformationer till trafikföretagen inom den allmänna trafiken, 2 till trafikföretagen inom serviceorsor samt 7 informationsutskick till våra försäljningsställen.	Bedömningen har baserats på antalet kundsynpunkter som inkommit efter utskick av information. Som åtgärd har utskicken kompletterats med möten för att ytterligare säkerställa informationsflödet. Systematiserade uppföljningar med trafikbolagen har även implementerats.	Åtgärdat under 2025.

**Policy****Datum**  
2015-08-26**Diarienummer**  
15/00174**DIN TUR**

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

<b>Policy internkontroll fastställd av:</b> <i>Förbundsdirektionen Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län</i>	<b>Dokument:</b> <i>Policy Internkontroll</i>
<b>Behandlad vid:</b> <i>Förbundsdirektionens sammanträde 2015-09-30</i>	<b>Ersätter dokument:</b> <i>Internkontrollplan (2013-04-26)</i>

## Policy Internkontroll

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län****Postadress:**  
Box 114  
872 23 Kramfors**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16**Telefon:** 0612-841 00  
**Fax:** 0612-841 11**Org. nr:**  
222000-2923**Webb/e-post:**  
registrator@dintur.se  
www.dintur.se

## Policy



## Innehåll

Policy för internkontroll.....	3
INTERNKONTROLL.....	3
Övergripande mål med intern kontroll.....	3
Vad är intern kontroll?.....	3
Ansvar för internkontroll .....	4
Styrningen och kontrollen ska vara betryggande .....	4
Styrningen och kontrollen ska löpande förbättras .....	5
Styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenlig .....	5
Verksamheten ska vara effektiv, laglig och ekonomisk.....	5
Styrdokument för intern kontroll .....	6
Årscykel för internkontroll.....	6
Internkontrollplan.....	6
Riskanalys.....	7
Genomförandet av en väsentlighets- och riskbedömning .....	7
Återredovisning av internkontrollpunkt .....	7

## Policy

### Policy för internkontroll

Policy för internkontroll fastställs av förbundsdirektionen.

Policyn för internkontroll anger bakgrund och syftet med den interna kontrollen, samt ansvarsfördelningen mellan förbundsdirektion och myndighetschef.

Policyn anger förbundsdirektionens styrningar för hur den interna kontrollen ska utföras.

Policyn för internkontrollplan bör utvecklas och förändras i takt med att verksamhets- och ekonomistyrning förändras.

Policyn ska ligga till grund för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns internkontrollarbete (nedan benämnd myndigheten)..

## INTERNKONTROLL

### Övergripande mål med intern kontroll

Intern kontroll har som mål att ledningen för myndigheten ska säkerställa de verksamhetsmässiga och ekonomiska mål, som förbundsdirektionen fastställt.

Internkontrollen omfattar såväl de politiska som de verksamhetssystem och rutiner som används för att styra myndighetens verksamhet och ekonomi.

### Vad är intern kontroll?

Av kommunallagens 3. kapitel 21 § framgår att :

*Om inget annat sägs eller följer av bestämmelserna om kommuner och landsting i denna lag, gäller dessa i tillämpliga delar även för kommunalförbund. Lag (1997:550).*

Av kommunallagens 6. kapitel framgår att

### **Nämndernas ansvar för verksamheten**

*7 § Nämnderna skall var och en inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.*

*De skall också se till att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.*

---

#### Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 114  
872 23 Kramfors

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16

**Telefon:** 0612-841 00  
**Fax:** 0612-841 11

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## Policy

I myndighetsförordningen (2007:515) som gäller för förvaltningsmyndigheter under regeringen, anges följande om intern kontroll

*Myndighetens ledning ska säkerställa att det vid myndigheten finns en intern styrning och kontroll som fungerar på ett betryggande sätt*

Ekonomistyrningsverket har utformat en handledning för ansvaret för intern styrning och kontroll (ESV 2012:46) vilken till delar återges nedan. Handledningen kan läsas av alla myndigheter som stöd för sin utformning av den interna kontrollen.

### Ansvar för internkontroll

Kommunallagen anger kortfattat lagstiftarens avsikt för intern kontroll, utan att särskilt beröra kommunalförbund med förbundsdirection. Tolkeningen av kommunallagens intention är att förbundsdirectionen ansvarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som förbundsdirectionen själva har bestämt samt de föreskrifter som gäller för kommunalförbundet. Förbundsdirectionen ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Det är förbundsdirectionen som har ansvaret för det finns direktiv för hur intern kontroll ska utföras och som fastställer vilka internkontrollpunkter som ska granskas varje verksamhetsår.

Det är myndighetschefen som på förbundsdirectionens uppdrag verkställer beslut och vidtar åtgärder för att säkerställa att den interna styrningen och kontrollen är betryggande. Riskanalys, kontrollåtgärder och uppföljning är löpande verksamhet, som myndighetschefen ansvarar för.

När förbundsdirectionen har fattat sina beslut är det myndighetschefen som ska verkställa dem. Myndighetschefen delegerar uppgifter enligt den ansvarsfördelning som finns inom myndigheten för att verkställa besluten, men det är fortfarande myndighetschefen som är ansvarig inför förbundsdirectionen.

### Styrningen och kontrollen ska vara betryggande

Den interna styrningen och kontrollen ska med rimlig säkerhet säkerställa att myndigheten fullgör sina uppgifter, når sina mål och hanterar sina uppdrag. Förutsättningar för en betryggande intern styrning och kontroll ges i en organisation där beslutanderätt och arbetsfördelning är delegerad inom verksamheten, och där det finns tydliga regler och rutiner för verksamheten. Med de förutsättningarna kan förbundsdirectionen förlita sig på att det system som finns för att planera, genomföra och följa upp verksamheten ger en rättvisande och tillförlitlig bild.

## Policy

### Styrningen och kontrollen ska löpande förbättras

Förbundsdirektionen har ansvar för att arbetet med den interna styrningen och kontrollen ständigt utvecklas. I detta förbättringsarbete behöver förbundsdirektionen ta hänsyn till sin specifika verksamhets karaktär. Detta påverkar både vilka risker ledningen kan acceptera och hur arbetet med intern styrning och kontroll utformas.

### Styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenlig

Intern styrning och kontroll är en naturlig del av verksamhetsstyrningen. Intern styrning och kontroll påverkar utformningen av myndighetens organisation genom hur arbetet är fördelat inom myndigheten, hur ansvar och befogenheter delegeras samt hur ärenden handläggs.

En ändamålsenlig intern styrning och kontroll ger förutsättningar för att verksamheten drivs på ett effektivt sätt och att uppsatta mål nås med önskat resultat. Inom ekonomiadministrationen kan brister och ofullständigheter i redovisningen, ekonomiska rapporter och beslutsunderlag motverkas. Med en god intern styrning och kontroll kan misstag förebyggas och oegentligheter upptäckas.

### Verksamheten ska vara effektiv, laglig och ekonomisk

Innebörden att verksamheten bedrivs effektivt är att den ofta eller snabbt når sitt resultat ändamålsenligt och resurssnålt. Effektivitet är att göra på rätt sätt, i rätt tid till rätt antal och med rätt kvalitet. Att hushålla väl innebär att ärenden ska handläggas så resurseffektivt som möjligt.

Att verksamheten följer gällande rätt är ett annat uttryck för regeringsformens bestämmelse om att den offentliga makten utövas under lagarna. Av förvaltningslagen framgår att säkerheten inte ska eftersättas. Det innebär att rättssäkerhet är överordnat styrning.

Intern kontroll ska utföras inom alla delar av organisationen. Den kan ses som en del av systemet för styrning och ledning.

Intern kontroll och styrning kan ge ett svar på frågorna:

*Vet vi vart är vi på väg?*

*Hur vet vi att vi är på väg dit?*

*Vilka hinder finns för att komma dit?*

*Vilka förändringar måste vi vidta för att nå dit vi vill?*

Internkontroll är en metod för att säkerställa att myndighetens färdriktning är den rätta och att tempot i rörelsen innebär att uppsatta mål nås på utsatt tid.

---

#### Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 114  
872 23 Kramfors

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16

**Telefon:** 0612-841 00  
**Fax:** 0612-841 11

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## Policy

### Styrdokument för intern kontroll

För förbundsdirektionens ledning och styrning av intern kontroll ska det finnas en policy för intern kontroll.

För varje års internkontroll ska förbundsdirektionen besluta om en internkontrollplan innehållande internkontrollpunkter.

Efter genomförd internkontroll ska myndigheten utarbeta en rapport till förbundsdirektionen som redovisar resultatet.

### Årscykel för internkontroll

Händelse	Tidpunkt
Översyn av policy för internkontroll	Tidig höst, vid behov
Fastställande av internkontrollplan för nästkommande år	Sista förbundsdirektionsmötet för året
Tidpunkt för genomförande av internkontroll	1 januari-31 december
Redovisning av förgående års internkontroll	Före halvårsskiftet året efter kontrollåret

### Internkontrollplan

Inför varje år ska förbundsdirektionen fastställa vilken internkontroll som ska genomföras nästkommande år.

Vid utformande av internkontrollpunkter ska en riskanalys genomföras och ligga till grund för valet av kontrollpunkter. Antalet kontrollpunkter kan variera mellan åren. En kontrollpunkt kan återkomma flera år i rad om riskanalysen resulterar i det.

Antalet kontrollpunkter per år bör vara hanterbart så att kontrollen kan göras med rimlig arbetsinsats och resursåtgång.

## Policy

### Risakanalys

Som metod att identifiera de internkontrollpunkter som är mest angelägna att utvärdera ska en riskanalys genomföras.

### Genomförandet av en väsentlighets- och riskbedömning

1. Kartlägg vilka risker som finns.
2. Bedöm konsekvensen av att risken inträffar, indelat i fyra (1-4) steg.
3. Bedöm sannolikheten att risken ska inträffa, indelat i fyra (1-4) steg.
4. Multiplicera bedömd konsekvensfaktor med bedömd sannolikhetsfaktor.
5. De risker som får högst summa efter steg fyra (4) väljs för att ingå i internkontrollpunkterna.

Konsekvens ↓				
4 – Allvarlig	4	8	12	16
3 – Kännbar	3	6	9	12
2 - Lindrig	2	4	6	8
1 - Försumbar	1	2	3	4
Sannolikhet ⇨	1 - Osannolik	2 – Mindre sannolik	3 – Möjlig	4- Sannolik

#### *Konsekvens om händelse sker*

- 4: Medför stora negativa konsekvenser om det inträffar  
 3: Medför kända konsekvenser om det inträffar  
 2: Medför lindriga konsekvenser om det inträffar  
 1: Medför försumbara konsekvenser om det inträffar

#### *Sannolikhet att händelsen kan ske*

- 4: Det är mycket sannolikt att händelsen kan inträffa  
 3: Det finns en viss risk att händelsen kan inträffa  
 2: Det är mindre sannolikt att händelsen kan inträffa  
 1: Det är osannolikt att händelsen kan inträffa

### Återredovisning av internkontrollpunkt

Återredovisning av internkontrollpunkter till förbundsdirectionen ska ske före halvårsskiftet året efter granskningen. I återredovisning ska minst framgå:

- Vilken kontrollpunkt som avses.
- Vem eller vilka som har medverkat i kontrollarbetet.
- Vilka frågeställningar som kontrollen utgått från vid granskningen.
- Sammanfattande bedömning av kontrollpunktens status.
- Eventuella förslag på förändringar med anledning av gjord internkontroll.

/.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 114  
872 23 Kramfors

Besöksadress:  
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00  
Fax: 0612-841 11

Org. nr:  
222000-2923

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

## Samverkansöverenskommelse

mellan Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten, Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten och Kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen.

Det här dokument utgör en övergripande samverkansöverenskommelse och är grundstommen för parternas samverkan inom området biljett- och betalsystem. Det innebär att det kommer att behövas en eller flera mer detaljerade och projektspecifika överenskommelser för att reglera övriga förhållanden mellan parterna.

### 1. Syftet

Syftet med samverkansöverenskommelsen är att fortsätta utveckla ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i Norra Sverige.

### 2. Politiska prioriteringar

Nedan följer ett antal politiska prioriteringar för samverkan:

- Enkelhet för resenären
- Sammanhållet system för alla kollektivtrafikresor i Norrland (tåg och buss), hela resan perspektivet
- Kostnadsutveckling över tid – ekonomiska fördelar genom stordrift

### 3. Roller och ansvar

Utöver kollektivtrafikmyndigheterna omfattas följande organisationer av denna överenskommelse:

Länstrafiken i Västerbotten AB, Länstrafiken i Norrbotten AB, Skellefteå Buss AB, Luleå Lokaltrafik AB och Norrtåg AB.

Varje part ansvarar för att bidra med personal och resurser i enlighet med vad som överenskommit mellan parterna.

Respektive part har ansvar för att genomföra de åtaganden som anges i projektöverenskommelse.

### 4. Samverkansplattform

Samverkansplattformen utgör grundstrukturen för samverkan mellan parterna och kan indelas i fyra delar:

- Samverkansöverenskommelse (politiskt förankrad)
- Utvecklingsprocessen
- Projekt – och metodstöd
- Projektspecifika överenskommelser

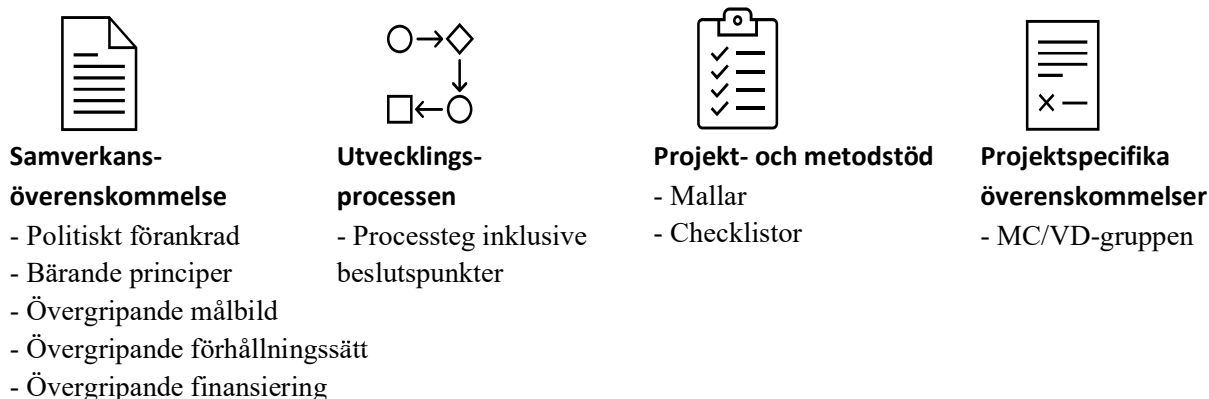


Fig. Samverkansplattsform

En gemensam utvecklingsprocess syftar till att tydliggöra de olika faserna i ett samverkansprojekt. Ett annat syfte är att processen utgör grunden för överenskommelsen om syfte, innehåll och leverans, som måste genomföras i varje enskilt fall. Mellan varje fas finns en tydlig beslutspunkt där man kan besluta om fortsättningen (gå vidare, korrigera eller avbryta). Vid beslutspunkterna kan även medlemmarna avgöra eget fortsatt deltagande.

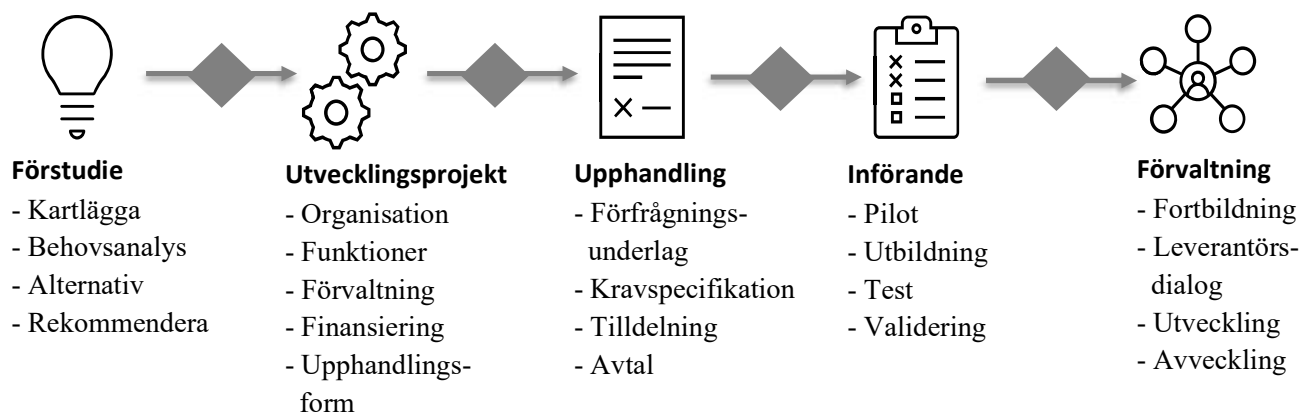


Fig. Utvecklingsprocess inkl. beslutspunkter

Samverkan organiseras genom MC/VD-gruppen. När projekt bildas skapas en styrgrupp med en representant från varje ingående part.

Inom respektive projekt fattas beslut genom majoritetsbeslut.

Alla parter har lika beslutsmandat i frågor som rör samarbetet och denna gemensamma överenskommelse.

Beslut om förändringar av samverkansöverenskommelsen fattas gemensamt och kräver samtycke från samtliga kollektivtrafikmyndigheter för att vara giltigt.

## 5. Förutsättningar för samverkan

### Teknisk kravställning och samverkan

För att säkerställa en fungerande och sammanhängande teknisk infrastruktur över länsgränserna, oavsett om implementation sker gemensamt eller separat, ställs följande grundkrav:

- Tekniska lösningar ska vara kompatibla med varandra och följa gemensamma standarder.
- Systemen ska kunna integreras med Samtrafikens plattformar och infrastruktur.
- Det ska finnas stöd för API-lösningar som möjliggör kommunikation med Samtrafikens system, inklusive funktioner för att initiera beställningar och hantera biljetter.

Syftet är att möjliggöra en enhetlig teknisk lösning som stödjer samarbete och framtida utveckling.

Framtida system ska bygga på modularitet med frihet att välja moduler som respektive part vill ha.

Det ska finnas en möjlighet att koppla på andra mobilitetstjänster.

### Övriga inriktningar för samverkan

Parter i samverkansöverenskommelsen ska sträva efter likadana affärsvillkor och resevillkor. Vid större förändringar hos någon av ingående parter som påverkar förutsättningarna för denna samverkansöverenskommelse, ska dialog genomföras med övriga ingående parter.

## 6. Ekonomi och resurser

Utvecklingen av gemensamma system sker i förvaltning eller projekt. I projekt väljer varje part inför varje fas om de önskar delta eller ej. I första hand används parternas egna resurser och kompetenser, men exempelvis projektledare kan med fördel upphandlas från extern leverantör. Om externa resurser behöver anlitas, fattas beslut om det gemensamt och kostnader fördelas enligt överenskommen modell.

Inför varje fas ska alla deltagande parter vara överens om att gå vidare och bidra med relevant kompetens utifrån roll och möjlighet.

Om någon part behöver ta ett större ansvar i en fas, ska detta ersättas ekonomiskt efter dialog med övriga.

I varje projekt ska en modell för resurs- och kostnadsfördelning tas fram.

## 7. Sekretess, information och kommunikation

Planerad extern kommunikation gällande samarbetet ska ske i samråd mellan parterna.

## 8. Tidsram och giltighet

Denna överenskommelse gäller från och med den dag den är signerad av samtliga kollektivtrafikmyndigheter.

Uppsägning ska ske skriftligen minst 24 månader i förväg.

## **9. Uppföljning och utvärdering**

MC/VD-gruppen ansvarar för uppföljning av samverkansöverenskommelsen samt för att utarbeta eventuella utvecklingsförslag av densamma.

Samarbetet ska följas upp årligen genom rapportering vid norrlänens presidiummöte.

Samverkansöverenskommelsen ska revideras och beslutas varje mandatperiod.

Kunskapsrepetition ska genomföras regelbundet, vid både MC/VD-gruppens möten och presidiummöten, i syfte att säkerställa en gemensam förståelse för överenskommelsens innehåll och tillämpning.

## **10. Underskrifter**

Denna överenskommelse har politiskt beslutats och signerats elektroniskt med BankID av samtliga myndighetschefer.

**BILAGA****Handläggare**

Erica Tenevall  
erica.tenevall@dintur.se

**Datum**

2026-01-08

**Diarienummer**

26/00046

## Trafikbeskrivning till beslut om allmän trafikplikt beträffande busstrafik inom Västernorrlands län

### Om ärendet

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har som ett av sina lagstadgade huvuduppdrag att fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (KTM) tar genom den allmänna trafikplikten ansvar för att regionens kollektivtrafikförsörjning fungerar väl och att den har sin utgångspunkt i trafikförsörjningsprogrammets behovsbeskrivning och mål.

KTM står inför att upphandla busstrafiken för nästa avtalsperiod som startar i december 2027. När ett trafikavtal löper ut beslutar den regionala kollektivtrafikmyndigheten om allmän trafikplikt inför upphandling av trafiken på nytt. Ett avtal om allmän trafik som ingås mellan en kollektivtrafikmyndighet och ett trafikföretag ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt.

Region Jämtland Härjedalen har överlåtit rätten att upphandla och besluta om trafikplikt åt KTM för de turer på linje 30 och 39 som finansieras av dem och som passerar länsgränsen.

### Avtalslängd

Nuvarande avtalsperiod inleddes år 2014. Samtliga avtal som tecknas för kommande avtalsperiod utgör kontrakt som träder i kraft i december 2027 och som upphör i juni 2037. Det ger en avtalsperiod om nio (9) år och sex (6) månader.

### Avtalsområden

KTM:s beslut om allmän trafikplikt för busstrafiken omfattar trafik inom de områden som funnits beskrivna i anbudsinbjudan (31 mars-1 september 2025) och som har avhandlats under samråd inför upphandling, SiU (30 maj 2024). KTM upphandlar i sin helhet sammanlagt sju delområden tillika avtalsområden. För den allmänna kollektivtrafiken tecknar KTM avtal med ett trafikföretag för respektive delområde. Samma trafikföretag kan trafikera flera delområden.

De delområden som upphandlas och som omfattas av trafikpliktbeslutet är:

#### *Avtalsområden allmän kollektivtrafik*

1. Medelpad: trafik inom och mellan kommunerna Sundsvall, Timrå och Ånge
2. Ådalen: trafik inom och mellan kommunerna Härnösand, Kramfors och Sollefteå.
3. Örnsköldsvik: trafik inom kommunen.

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BILAGA

I upphandlingen ingår även skolskjuts med buss och mindre fordon inom ytterligare fyra delområden (4-7). Trafiken omfattas inte av allmän trafikplikt och därmed inte av trafikpliktsbeslutet.

### Kollektivtrafiken i länet

#### Trafikens karaktär

Kollektivtrafiken i Västernorrland består av allmän kollektivtrafik, särskilda persontransporter samt kommersiell kollektivtrafik. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av KTM under varumärket Din Tur eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg.

Kollektivtrafiken i Västernorrland är till sin karaktär främst ämnad att tillgodose resenärernas dagliga behov av utbildnings- och arbetsresor samt annat vardagsresande inom länet. Därutöver har trafiken stor betydelse för fritids- och serviceresor i regionen genom att öka tillgängligheten till olika målpunkter.

#### Kollektivtrafikens utveckling

Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som uttrycks i regionalt trafikförsörjningsprogram.

I Västernorrlands läns trafikförsörjningsprogram beskrivs den politiska viljan och riktningen för kollektivtrafikens utveckling fram till 2030. Trafikförsörjningsprogrammets vision *Tillsammans reser vi smartare* leder mot en utveckling där en större andel människor väljer att nyttja kollektiva färdmedel istället för att ta bilen. Ett jämlikt, behovsanpassat, effektivt och utbyggbart utbud är viktiga komponenter för att nå målsättningen. Trafikföretagen ska under avtalsperioden verka för att anpassa trafiken utifrån trafikförsörjningsprogrammets principer. KTM har en ambition om en framtida trafikering i enlighet med tabell 1 nedan.

---

#### Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BILAGA

Tabell 1: Utbudsnivå för framtida trafikering

Trafiktyp	Utbudsnivå	Antal invånare	Trafikambition 2030		
			Mån-fre Dubbelturer, antal el. frekvens	Lör Dubbelturer, antal el. frekvens	Sön Dubbelturer, antal el. frekvens
Interregional trafik	IR1	>100 000	60 min	60 min	60 min
	IR2	20 000-100 000	2-6/dygn	1-2/dygn	1-2/dygn
Regional trafik	R1	>35 000	20-30/dygn	6-12/dygn	4-10/dygn
	R2	20 000-35 000	10-20/dygn	6-12/dygn	4-10/dygn
	R3	<10 000-20 000	4-10/dygn	4-8/dygn	2-8/dygn
Landsbygdstrafik	L1	>13 000	10-20/dygn	6-10/dygn	4-8/dygn
	L2	8 000-13 000	10-15/dygn	6-10/dygn	4-8/dygn
	L3	<8 000	2-8/dygn	X	X
	Paxa	<4 000	Öppet	X	X
Stadstrafik	S1	>20 000	10-30 min	30-60 min	30-60 min
	S2	10 000-20 000	15-60 min	30-60 min	30-60 min
	S3	5 000-10 000	30-60 min	60 min	(X)
	Paxa	5 000-10 000	Öppet	Öppet	(X)

X=Ingen trafik. Avvikelser kan förekomma.

(X)=Potentiell trafik. Avvikelser kan förekomma.

### Trafikomfattning

Den allmänna kollektivtrafik som omfattas av trafikplikt och som ingår i upphandlingen har en årlig produktion av ca 12.8 miljoner tidtabellkilometer (2023). Trafiken bedrivs idag av Mittbuss AB och Nobina Sverige AB. Trafiken enligt gällande avtal är indelad i 17 trafikområden.

Under 2024 trafikerades länet med 114 busslinjer. Tätortstrafik finns i Sundsvall, Örnsköldsvik, Härnösand och Sollefteå emedan landsbygdstrafik finns i länets samtliga sju kommuner. Regionala linjer går mellan kommunhuvudorter.

Utöver den linjelagda kollektivtrafiken finns i Sollefteå trafik on demand som går under namnet paxa. Paxa i Sollefteå permanentades den 15 december 2024 och ersätter därmed en stor del av Sollefteås tätortstrafik. Paxa håller även på att implementeras i fler områden i länet.

Trafikens totala kostnadstäckning från biljettintäkter uppgår till 21 procent (2024). Den generella resandeutvecklingen har minskat från 2023 till 2024, vilket framkommer av tabell 2 nedan.

Tabell 2: Antal påstigande bussresenärer (inkl. skolresor) 2023-2024

Antal påstigande bussresenärer				
	2024	2023	Förändring 2023-2024	Förändring procent
<b>Totalt</b>	8 450 552	9 062 749	-483 036	-6,80%

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
Box 143  
841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
222000-2923

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

## BILAGA

### Krav på fordon

KTM:s kravställan på fordon i upphandlingen baseras på den branschgemensamma standarden för kollektivtrafikaktörer i Norden, Bus-Nordic 2.0 (2023). Utgångspunkten är att bussfordonen ska uppfylla vissa bestämmelser på nationell och EU-nivå. KTM:s befintliga avtal innefattar drygt 230 bussar, vilka följer ett äldre reglemente. Syftet med kravställan är att driva fordonsutvecklingen framåt med bussar som tillgodoser resenärernas behov. Trafikföretaget säkerställer att de funktioner och krav som specificeras ska vara uppfyllda och ha full funktion under hela avtalsperioden.

### Linjeförteckning samtliga avtalsområden

#### Linjeförteckning avtalsområde 1: Medelpad

Linje	Sträckning	Område	Avtalsområde
1	Bergsåker - Stenstan - Alnö	Sundsvall tätort	1 Medelpad
2	Östra Birsta - Stenstan - Nacksta	Sundsvall tätort	1 Medelpad
3	Sidsjön - Stenstan - Granloholm	Sundsvall tätort	1 Medelpad
4	Granloholm/Sjukhuset - Stenstan - Bredsand	Sundsvall tätort	1 Medelpad
5	Stenstan - Gångviken	Sundsvall tätort	1 Medelpad
70	Stenstan - Norra Berget - Stenstan	Sundsvall tätort	1 Medelpad
71	Stenstan - Södra Berget - Stenstan	Sundsvall tätort	1 Medelpad
72	Alnö-Haga-Stenstan Västermalm	Sundsvall tätort	1 Medelpad
74	Vi- norra Alnö - Vi	Sundsvall tätort	1 Medelpad
75	Vi - Raholmen - Spikarna - Vi	Sundsvall tätort	1 Medelpad
78	Skönvik - Gångviken	Sundsvall tätort	1 Medelpad
84	Stenstan - Haga - Stenstan	Sundsvall tätort	1 Medelpad
85	Bosvedjan - Stenstan	Sundsvall tätort	1 Medelpad
28	Sundsvall - Holm	Nordvästra	1 Medelpad
30	Hammarstrand - Sundsvall	Nordvästra	1 Medelpad
132	(Sundsvall) - Bergsåker - Svartede	Nordvästra	1 Medelpad
133	Sundsvall - Strömås - Högsjö	Nordvästra	1 Medelpad
134	Bergsåker - Västansjö	Nordvästra	1 Medelpad
120	Njurundabommen - Sundsvall - Timrå/Sörberge	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
121	Kvissleby - Norra Nyhamn	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
123	Njurunda - Skottsund - Kvissleby	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
124	Kvissleby - Nolby - Kvissleby	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
126	Njurunda-Lörudden-Galtström-Njurunda	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
127	Kvissleby-Juniskär	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
128	Njurunda - Ortsjön - Njurunda	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
129	Njurunda-Långsjön-Njurunda	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
607	Skogsvägen - Industriområdet	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
610	Stavreviken - Sörberge norra	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
611	Tynderösundet - Timrå - Sundsvall	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
612	Stavreviken - Bergforsen - Arenaskolan	Timrå/Njurunda	1 Medelpad

#### Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

**Postadress:**  
 Box 143  
 841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
 Viktoriagatan 16  
 872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
 222000-2923

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

**BILAGA**

630	Pluslinjen Timrå	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
631	Laggarberg-Knipan-Timrå C	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
633	Bredsjön - Lagfors - Stavreviken - Söråker	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
634	Tunbodarna - Stavreviken - Bergeforsen	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
635	Västerå - Hässjö - Söråker	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
636	Sörberge - Fagervik - Skogsvägen	Timrå/Njurunda	1 Medelpad
141	Matfors - Sundsvall via E14	Matfors	1 Medelpad
142	Matfors - Sundsvall via Viforsen	Matfors	1 Medelpad
143	(Sundsvall)-Matfors-Sörfors-Norrhassel	Matfors	1 Medelpad
190	Ljungaområdet - Fränsta	Ljungandalen	1 Medelpad
191	Ånge - Sundsvall (norra sidan Ljungan)	Ljungandalen	1 Medelpad
192	Viskan - Ånge (södra sidan Ljungan)	Ljungandalen	1 Medelpad
193	Torpshammar-Hjältanstorp	Ljungandalen	1 Medelpad
194	Grundsjön - Fränsta	Ljungandalen	1 Medelpad
195	Borgsjö - Ljungaverk - Borgsjö	Ljungandalen	1 Medelpad
196	Ånge - Alby - Rångbäcken	Ljungandalen	1 Medelpad
197	Gimåfors - Nordanede - Torpshammar - Fränsta	Ljungandalen	1 Medelpad
199	Byberget - Alby	Ljungandalen	1 Medelpad

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**

**Postadress:**  
 Box 143  
 841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
 Viktoriagatan 16  
 872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
 222000-2923

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

## BILAGA

## Linjeförteckning avtalsområde 2: Ådalen

Linje	Sträckning	Område	Avtalsområde
39	Höting - Ramsela - Sollefteå	Sollefteå landsbygd	2 Ådalen
41	Junsele, Näsåker - Sollefteå	Sollefteå landsbygd	2 Ådalen
90	Sollefteå - Kramfors - Hämösand	Ådalen	2 Ådalen
201	Härnösand - Sundsvall	Sundsvall-Hämösand	2 Ådalen
202	Kramfors - Lunde - Ullånger	Ådalen	2 Ådalen
211	Sollefteå - Kramfors	Ådalen	2 Ådalen
212	Prästmon, Nyland - Kramfors	Ådalen	2 Ådalen
213	Kramfors - Bollstabruk - Västansjö	Ådalen	2 Ådalen
214	Kramfors - Undrom, via Bollstabruk, Nyland	Ådalen	2 Ådalen
215	(Kramfors) Lunde - Lugnvik - Nyland - Undrom - Sollefteå	Ådalen	2 Ådalen
216	Kramfors - Docksta	Höga kusten	2 Ådalen
217	Kramfors - Nordingrå - Mjällom - (Norrfällsviken)	Höga kusten	2 Ådalen
218	Kramfors - Salteå - Ullånger	Höga kusten	2 Ådalen
219	Kramfors - Frånö	Ådalen	2 Ådalen
221	Norrfällsviken - Nordingrå - Ullånger	Höga kusten	2 Ådalen
225	Undrom-Nyland-Lugnvik-Kramfors	Höga kusten	2 Ådalen
226	Nordingrå - Bönhamn - Nordingrå	Höga kusten	2 Ådalen
227	NORABUSSEN Sommar	Höga kusten	2 Ådalen
228	Veda - Lunde - Torrom - Berghamn	Höga kusten	2 Ådalen
229	Lunde - Klockstrand - Nordvik - Homöberget	Höga kusten	2 Ådalen
230	Nordvik - Hämösand	Höga kusten	2 Ådalen
263	Finnmarken - Kramfors	Ådalen	2 Ådalen
312	Sollefteå - Tannflo, via Tängstamon	Sollefteå landsbygd	2 Ådalen
331	Sollefteå - Sundsvall	Sollefteå landsbygd	2 Ådalen
331	Sundsvall - Sollefteå	Sundsvall-Sollefteå L331	2 Ådalen
345	Skedomsmön - Torget - GudlavBilderskolan	Sollefteå tätort	2 Ådalen
362	Sjukhuset - Torget - Övergård	Sollefteå tätort	2 Ådalen
501	(Smitingen) - Hästsportarenan - Centrum - Bondsjöhöjden - Saltvikshöjden	Hämösands tätort	2 Ådalen
502	Gådeåberget-Centrum-Stenhammar-Nickebosand	Hämösands tätort	2 Ådalen
503	Myran - Centrum - Ankaret/Hälletorp	Hämösands tätort	2 Ådalen
511	Viksjo - Härnösand	Hämösands landsbygd	2 Ådalen
512	Härnösand - Öje - Hämösand	Hämösands landsbygd	2 Ådalen
513	Östanvik - Hämösand	Hämösands landsbygd	2 Ådalen
520	Härnösand - Häggdånger - Hämösand	Hämösands landsbygd	2 Ådalen
524	Härnösand-Ytterfälla	Hämösands tätort	2 Ådalen
525	Härnösand Centrum- Solumshamn	Hämösands tätort	2 Ådalen
526	Härnösand Centrum- Solumshamn	Hämösands tätort	2 Ådalen
531	Karlberg-Hälledal-Hämösand	Hämösands landsbygd	2 Ådalen
532	Härnösand - Ramsås - Härnösand	Hämösands landsbygd	2 Ådalen
533	Ålandsbro - Aspnäs	Hämösands landsbygd	2 Ådalen
534	Härnösand- Ulvik/Svedje vsk	Hämösands landsbygd	2 Ådalen
535	Härnösand-Strinningen-Rö-Hämösand	Hämösands landsbygd	2 Ådalen
536	Strinningen - Utanö	Hämösands landsbygd	2 Ådalen
590	Kvällsbuss	Hämösands tätort	2 Ådalen

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:  
Box 143  
841 22 Ånge

Besöksadress:  
Viktoriagatan 16  
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:  
222000-2923

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

**BILAGA****Linjeförteckning avtalsområde 3: Örnsköldsvik**

Linje	Sträckning	Område	Trafikavtal
401	Kroksta-Centrum-Skidsta/Vårby	Örnsköldsvik tätort	3 Örnsköldsvik
402	Bodum-Centrum-Själevad	Örnsköldsvik tätort	3 Örnsköldsvik
403	Centrum - Arnäsvall	Örnsköldsvik tätort	3 Örnsköldsvik
404	Centrum - Vintergatan - Sjukhuset	Örnsköldsvik tätort	3 Örnsköldsvik
405	Centrum - Sjukhuset - Vintergatan	Örnsköldsvik tätort	3 Örnsköldsvik
406	Gimåt - Centrum	Örnsköldsvik tätort	3 Örnsköldsvik
407	Centrum-Svedjeholmen	Örnsköldsvik tätort	3 Örnsköldsvik
408	Centrum -Västansjö - Centrum	Örnsköldsvik tätort	3 Örnsköldsvik
409	Lunne - Bodum - Centrum/Nolaskolan	Örnsköldsvik tätort	3 Örnsköldsvik
410	Parkskolan/Centrum - Arnäsvall - Faresta	Örnsköldsvik tätort	3 Örnsköldsvik
411	Servicelinje Höjdvägen - Skärpe	Örnsköldsvik tätort	3 Örnsköldsvik
417	Örnsköldsvik - Husum, Björna	Örnsköldsvik Husum	3 Örnsköldsvik
419	Örnsköldsvik - Gideå	Örnsköldsvik Husum	3 Örnsköldsvik
442	Örnsköldsvik- Långviksmon, Trehörningsjö	Örnsköldsvik Husum	3 Örnsköldsvik
42	Örnsköldsvik - Solberg	Örnsköldsvik Bredbyn	3 Örnsköldsvik
43	Örnsköldsvik - Mellansel, Bredbyn	Örnsköldsvik Bredbyn	3 Örnsköldsvik
438	Storborgaren - Bredbyn.	Örnsköldsvik Bredbyn	3 Örnsköldsvik
412	Örnsköldsvik - Grindnäset, Skorped	Örnsköldsvik Köpmanholmen	3 Örnsköldsvik
413	Örnsköldsvik - Grindnäset, Skorped	Örnsköldsvik Köpmanholmen	3 Örnsköldsvik
421	Örnsköldsvik - Köpmanholmen -Näske	Örnsköldsvik Köpmanholmen	3 Örnsköldsvik
422	Örnsköldsvik - Köpmanholmen, Näske	Örnsköldsvik Köpmanholmen	3 Örnsköldsvik
50	Härnösand-Örnsköldsvik	Härnösand-Örnsköldsvik L50	3 Örnsköldsvik

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**

**Postadress:**  
 Box 143  
 841 22 Ånge

**Besöksadress:**  
 Viktoriagatan 16  
 872 35 Kramfors

**Telefon:** 0775-50 77 70

**Org. nr:**  
 222000-2923

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

*Camilla Norberg*

Camilla Norberg

Date: 2026-03-30 08:00 CEST

Signed with Swedish BankID

Role: Administratör

Signed via account: camilla.norberg@dintur.se

*Glenn Nordlund*

Glenn Nordlund

Date: 2026-03-30 12:02 CEST

Signed with Swedish BankID

Signed via account: glenn.nordlund@rvn.se

*BRITTA THYR*

BRITTA THYR

Date: 2026-03-31 09:04 CEST

Signed with Swedish BankID

Role: ledamot kollektivtrafikdirektionen

Signed via account: britta.thyr@hamosand.se