



Datum

2026-06-23

Diariennr

26/00205

Tertialrapport april 2026

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 30 april 2026

Fastställd av förbundsdirektionen 2026-06-23

Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Vårt uppdrag	4
Året fyra första månader	5
FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE.....	7
Översikt över verksamhetens utveckling.....	7
Fem år i sammandrag (T1).....	7
Kommunalförbundets koncern	8
Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning.....	10
Koncernen.....	10
Händelser av väsentlig betydelse	10
Styrning och uppföljning av kommunalförbundets verksamhet	10
Metod.....	10
Vision och mål	11
Målområde: Nöjd resenär	12
Målområde: Hållbar organisation	13
Koncernbolagens ekonomiska ställning.....	14
Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning.....	15
Balanskravsresultat.....	15
Väsentliga personalförhållanden.....	16
Hälsa och sjukfrånvaro	16
Personalstruktur	16
Förväntad utveckling	17
Koncernbolagens förväntade utveckling.....	17
Ekonomisk analys.....	18
Årets resultat – budgetföljsamhet	18
Jämförelse med föregående år	18
Investeringsredovisning	19
Verksamhetens intäkter.....	19
Verksamhetens kostnader	20
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem	24
Prognos helår 2026	25
Verksamhetens intäkter.....	25
Verksamhetens kostnader	26
Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem	28

Ordförande har ordet

Året började minst sagt intensivt. På bara ett dygn föll omkring en meter snö, vilket satte busstrafiken på hårda prov. Det blev en tuff start med inställda turer och förseningar, men också ett bevis på hur väderberoende vår verksamhet är – och hur viktigt det är att fortsätta utveckla vår beredskap.

Under perioden har vi också hunnit fatta viktiga beslut. Ett av dem är att utveckla linje 90, med målet att göra trafiken ännu mer attraktiv och användbar för våra resenärer. Vi har även beslutat om allmän trafikplikt för busstrafiken i Västernorrlands län från december 2027, vilket ger långsiktiga förutsättningar för trafiken i hela länet.

Samtidigt har vi fått en tydlig bild av våra investeringsbehov framåt. Den ombordutrustning som används idag har nått sin tekniska livslängd, och den äldre hårdvaran skapar återkommande problem i vardagen. Att modernisera detta är en viktig fråga som vi behöver ta tag i framöver.

De första månaderna av året visar tydligt att vi står inför viktiga vägval där samlad riktning och långsiktiga beslut blir avgörande för utvecklingen framåt.

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 fyra första månader

Information- och cybersäkerhet

I januari 2026 trädde cybersäkerhetslagen (2025:1506) i kraft. Myndigheten har inlett ett strukturerat arbete för att stärka informations- och cybersäkerheten genom ökad medvetenhet, förbättrade rutiner samt stärkt efterlevnad. Arbetet syftar till att minska risker och förebygga incidenter.

Översyn beredskapsorganisation

En översyn av beredskapsorganisationen har påbörjats för att säkerställa tydliga roller, effektiv struktur och god förmåga att hantera händelser. Arbetet pågår löpande.

AlfaPro – Webbaserat gränssnitt för serviceresor

I februari lanserades AlfaPro, en webbaserad tjänst riktad till serviceplatser såsom daglig verksamhet, skolor och andra verksamheter med många resenärer. Tjänsten ger verksamheterna ökad kontroll och överblick genom nya funktioner.

Utökad färdtjänsthandläggning

Kundcenter ansvarar nu för handläggning av färdtjänst och riksfärdtjänst för kommunerna Ånge, Timrå, Härnösand och Kramfors. Härnösands kommun överlämnade sin handläggning den 1 april 2026, vilket innebär att Kundcenter nu hanterar 4 av länets 7 kommuner.

Automatisk tidsinformerings av serviceresor

Vid årsskiftet aktiverades automatisk tidsinformerings för serviceresor. Resenärer informeras nu automatiskt vid ändrade tider eller förseningar via app, SMS eller telefonsamtal från Kundcenter. Införandet har förbättrat informationen till resenärerna och minskat den administrativa belastningen.

Införande av E-tjänster

Nya externa e-tjänster har införts för ansökan om färdtjänst, riksfärdtjänst och medicinskt utlåtande. Det har förenklat ansökningsprocessen för medborgarna och effektiviserat verksamhetens hantering genom minskat behov av pappershantering. Även interna e-tjänster har tagits fram för att förenkla arbetet och göra det mer säkert och resurseffektivt.

Utvecklad samverkan

Nya former för samverkansgruppen möten har införts där förbundsdirektör bjuder in tjänstepersoner hos medlemmarna till informationsmöten för att lyfta och förankra ärenden till kommande direktionsmöten. Mötena kompletteras med tematiska träffar i Kramfors som organiseras av trafikstrategerna.

Nytt samverkansavtal med X-trafik

Från januari har vi ett nytt samverkansavtal med X-trafik.

Dialog och deltagande

Verksamheten har deltagit och medverkat vid Kaboom Café i Sundsvall för ungdomar i högstadiet och gymnasiet med särskilda behov samt i en paneldebatt om ungdomar och kollektivtrafik i Härnösand.

Pris- och produktutredning

Interna workshops och workshop med samverkansgruppen har genomförts kring förslag till nya zoner, priser och produkter. Syftet är att ta fram förslag på framtidens priser, produkter och zonindelning.

Biljettgiltighet på Norrtåg

En arbetsgrupp för biljettgiltighet ombord på Norrtåg har bildats. Gruppen rapporterar till MC/VD och består av representanter från Norrtåg och kollektivtrafikmyndigheterna i de fyra nordligaste länen.

Förarcertifiering inom serviceresor

Förarcertifiering har införts för alla förare inom serviceresor för att stärka trygghet, säkerhet och kvalitet. Certifieringen ger förarna ökad kunskap och gemensamma kompetenskrav för ett professionellt och respektfullt bemötande av resenärerna.

Bussupphandling

Under våren har arbetet med upphandlingen av länets busstrafik varit i ett anbudsskede där anbudsgivarna har haft möjlighet att ställa frågor. Trafikstarten ska ske december 2027 men arbetet inför detta har pågått i ett par år har intensifierats under anbudsskedet.

Utveckling av linje 90

Förslag kring utveckling av linje 90 mellan Kramfors och Sollefteå/Långsele tagits fram och presenterats för beslut i förbundsdirektionen som i sin tur beslutade om att genomföra en utökning av linjen från december 2026.

Trafikplan

Trafikplanen som antogs i september 2026 har legat till grund för delar av trafikenshetens arbete. Det har bland annat inneburit arbetet med förslag för stadstrafiken i Sundsvall, helgtrafik och andra åtgärder runt om i länet.

Projekt

Vad gäller projekt så har Move i Sundsbruk startat under våren där syftet är att hitta sätt att öka mobiliteten i området. I Ånge fortskrider projektet med Paxa på Landsbygd där trafiktestet har genomförts och kontinuerligt utvärderats och justerats. Birstalinjen som var ett två-årigt projekt avslutades i förtid på grund av lågt resande.

Fordons- och biljettkontroller

Därtill har stort fokus legat på fordonskontroller samt biljettkontroller med syfte att öka kvaliteten och avtalsefterlevnad men också säkra intäkter.

Kostnader för depåer och andra resurser

En självkostnadsmall har tagits fram för att beräkna kostnader för depåer och andra resurser.

Kommunikationsbyrå

Upphandling av ny kommunikationsbyrå har genomförts.

Upphandling av ny ombordutrustning

Arbetet med upphandling av nytt biljett- och betalsystem har påbörjats i samarbete med Region Jämtland Härjedalen.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Översikt över verksamhetens utveckling

Fem år i sammandrag (T1)

Kommunalförbundets nettokostnad ökade med 33,0 mnkr från tertial 1 2025 till tertial 1 2026. Högre indexkostnader i både den linjelagda trafiken och den särskilda persontrafiken samt högre kostnader för tågtrafiken är de främsta orsakerna till ökningen.

Kommunalförbundet					
MNKR	2026	2025	2024	2023	2022
KOSTNADER					
Allmän kollektivtrafik					
· landsbygdstrafik	-110,2	-101,8	-105,1	-104,2	-94,7
· tätortstrafik	-87,2	-78,9	-81,5	-76,9	-66,3
· tågtrafik	-52,9	-40,4	-45,5	-40,4	-35,2
Särskild persontrafik	-44,0	-39,4	-45,6	-42,7	-36,6
Administrativa kostnader	-19,2	-20,7	-21,8	-21,7	-20,9
Stationsavgifter	-1,3	-1,1	-1,0	-1,1	-0,9
Övriga kostnader	-	-	-	-	-
TOTALA KOSTNADER	-314,9	-282,3	-300,6	-287,0	-254,6
INTÄKTER					
Allmän kollektivtrafik					
· biljettförsäljning	37,4	34,7	39,5	31,9	29,9
· skolkort	8,8	9,2	6,6	6,5	6,0
Övriga intäkter	14,2	16,9	14,8	16,4	13,0
TOTALA INTÄKTER	60,4	60,7	60,8	54,8	49,0
Avskrivningar	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,6
NETTOKOSTNAD	-255,1	-222,1	-240,4	-232,6	-206,2
Kommunala biljettsubventioner	0,0	0,0	31,5	34,1	29,9
Medlemsbidrag	254,3	221,3	207,9	198,6	176,3
RESULTAT	-0,7	-0,8	-0,9	0,0	0,0
Finansiella poster	0,7	0,8	0,9	0,0	
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ÅRETS RESULTAT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

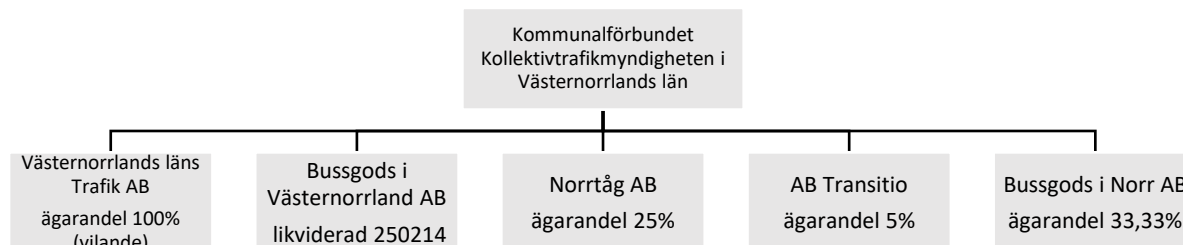
Produktionsinformation	2026	2025	2024	2023	2022
PRODUKTIONSKILOMETER (exkl särskild persontrafik)					
Landsbygdstrafik	2 690 677	2 690 677	2 713 963	2 741 898	2 900 564
Tätortstrafik	1 485 382	1 485 382	1 547 820	1 502 247	1 507 808
TOTAL PRODUKTIONSKM	4 176 059	4 176 059	4 261 783	4 244 145	4 408 372
BRUTTOKOSTNAD KR/KM¹					
Landsbygdstrafik	-41,0	-37,8	-35,3	-32,04	-31,18
Tätortstrafik	-58,7	-53,1	-49,08	-44,09	-38,97
TOTAL BRUTTOKOSTNAD/KM	-47,26	-43,27	-43,80	-42,68	-15,04
Förändring i %	9%	-1%	3%	-3%	3%
SKATTESUBVENTIONSGRAD	2025	2024	2023	2022	2021
SKATTESUBVENTION²	81,0%	80,8%	79%	82%	81%

¹ Bruttokostnaden/km beräknas som trafik kostnaden i förhållande till antalet totala produktionskilometer för respektive landsbygd och tätort

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

Kommunalförbundets koncern

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Nedan ges en kortfattad beskrivning av de bolag där ägarandelen uppgår till fem procent eller mer.



Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt vilande dotterbolag vars syfte är behålla varumärket i kommunalförbundets ägo.

Bussgods i Västernorrland AB

Från den 1 april 2024 slutade Bussgods i Västernorrland med frakt av gods och Bussgods i Norr övertog alla kunder, personal, tillgångar samt verksamhet genom att köpa tillgångar och anställa personal. Bolaget likviderades den 14 februari 2025.

Bussgods i Norr AB

Kommunalförbundet är sedan den 1 april 2024 ägare till 1/3 av Bussgods i Norr AB då bussgodsverksamheten i Västernorrland införlivades. Detta har inneburit förändringar av ägarstruktur, personalomsättning och ekonomiflöden. Kollektivtrafikmyndigheten genomför under året en stor trafikupphandling där även nya godsrumsfordon ska ingå och detta är ett viktigt och stort arbete för Bussgods framtid.

Norrtåg AB

Kommunalförbundet äger 25 procent av Norrtåg AB. Övriga ägare är Region Jämtland Härjedalen, Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län. Norrtåg AB skall i enlighet med ägarnas uppdrag bedriva regional persontrafik med tåg. Kommunalförbundets andel av finansieringen är 34 procent baserat på kilometerproduktion och antal personkilometer i Västernorrland.

Norrtåg AB erhåller fakturor kvartalsvis avseende fordonshyresavtal från Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

2022 omförhandlades Trafikavtalet från Tjänstekoncession till Produktionsavtal, en följd av Pandemin och operatörens minskade biljettintäkter. Produktionsavtalet började gälla from 2022-06-01.

Norrtåg har under 2024 avslutat operatörsupphandlingen för tågtrafik. Inriktningen har varit ett produktionsavtal med lång avtalstid 8-10 år. Resultatet blev en ny operatör där utvärderingsmatrisen visar på lägre kostnader beräknat på genomsnittligt pris med avdrag för kvalitet jämfört med andra anbudsgivare.

AB Transitio

Kommunalförbundet äger 5 procent av AB Transitio tillsammans med 19 andra regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Bolaget har som huvuduppgift att på olika sätt stödja aktieägare avseende frågor om upphandling och finansiering av spårfordon och reservdelar. Bolaget har tillika en uppgift

avseende anskaffande, uthyrning, förvaltning och underhåll av spårfordon, högvärdeskomponenter avseende spårfordon och reservdelar avseende spårfordon. Bolaget skall också förvalta tidigare genomförda finansieringar.

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

Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

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

Koncernen

Trafikverket har minskat sin medfinansiering av tågtrafiken. Det minskade anslaget i T1 uppgår till drygt 13,0 mnkr för Norrtåg. För helår 2026 är minskningen 40 mnkr.

Händelser av väsentlig betydelse

Inga händelser av väsentlig betydelse.

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 2026 - 2028

I mål- och resursplanen för 2026-2028 fokuserar myndigheten på målområdet **Nöjd resenär**, vilket innebär att vi arbetar aktivt för att öka kundnöjdheten genom att erbjuda en enkel, trygg och attraktiv kollektivtrafikupplevelse samt det interna målområdet **Hållbar organisation**.

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

Målområdena följs upp årligen.



Bilden ovan visas trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Målområde: Nöjd resenär

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

	Årsprognos T1 2026
Måluppfyllnad	↓
Analys: Målområdet Nöjd resenär innebär att kollektivtrafiken ska vara enkel, trygg och attraktiv. Sammanfattningsvis uppnås de flesta delmål under målområdet Nöjd resenär. Bland annat uppnås 2 av 3 indikatorer under delmål attraktivt. Den indikator som inte träffar målvärdet är antal resor men denna statistik är tyvärr inte pålitlig utifrån de brister som finns i biljett och betalsystem. Glädjande istället är att både NKI och Marknadsandel överträffar målvärdet både jämfört med nationell nivå men också då det har ökat från föregående år. Vad gäller delområde trygghet så uppfylls delvis målet. Bland annat har biljettkontroller genomförts i hela länet, samtliga sju kommuner jämfört med noll kommuner under föregående år. Även målvärdet om förarens bemötande inom den särskilda kollektivtrafiken (serviceresor) uppnås. Däremot upplever endast 68% av männen att det är tryggt att resa med kollektivtrafiken jämfört med målvärdet om 79%. Långt ifrån målvärdet och det är en kraftig minskning mot för föregående år som är svår att förklara. Här måste hela årets resultat inväntas för att kunna någon slutsats ska kunna dras om huruvida det verkligen är en sådan kraftig förändring eller om det är det statistiska urvalet som har blivit snedvridet. För kvinnor kan inte någon förändring utläsas. Vad gäller delområde enkelt så syftar det till att få fler att välja digitala lösningar för att köpa Din Turs produkter. För att mäta detta mål har hittills antalet registrerade användare redovisats. Från T1 2026 mäts istället antalet aktiva användare då antalet registrerade användare inte går att ta ut på ett tillförlitligt sätt. Antalet aktiv användare har ökat samtidigt som andelen biljetter sålda genom "Mina sidor" eller appen "Din Tur" har ökat vilket tillsammans leder till måluppfyllnad. Totalt sett bedöms målområdet Nöjd resenär att vara uppfyllt, med vissa avvikelser. De allra flesta indikatorvärden uppfylls bortsett från de två varav en är svår att bedöma då den bygger på biljettmaskinsdata (som vi har problem med) samt en där förändringen är så kraftig att det kan vara så att det statistiska urvalet har snedvridit resultatet.	

Mål: Enkelt

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

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2026-04	Prognos 2026	Utfall 2025-04	Mål 2026
Antal aktiva användare i appen Din Tur ska öka från föregående år ³	Apple/Google	79 800		130 000	ja
Andel sålda biljetter på Mina sidor och i appen Din Tur ska öka från föregående år	Power BI	47,2%		40,5%	ja

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.

³ Utfall 2504 – avser antalet nerladdningar av appen.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2026-04	Prognos 2026	Utfall 2025-04	Mål 2026
Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken, Män/Kvinnor ⁴ %	KOLLBAR	66/70		78/70	79/73
Biljettkontroller har genomförts (i antal av länets kommuner)		7 av 7		0	7 av 7
Vilket betyg vill du ge förarens bemötande? Andel som svarar 4 el 5) (sjukrese- och färdtjänstresenärer)	Anbarο	94%		93%	92%

Mål: Attraktivt

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

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2026-04	Prognos 2026	Utfall 2025-04	Mål 2026
Antal kollektivtrafikresor på buss exkl. skolresor Procentuell förändring	Power Bi	2 546 755 -2,9%		2 623 657 ingen jfm	3,0%
Nöjd Kund Index NKI, totalt (värdet i nivå eller över nationellt snitt)	KOLLBAR	43%		40%	ja
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserande resandet (%) ska öka	KOLLBAR	11%		8%	ja

Målområde: Hållbar organisation

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

	Årsprognos T1 2026
Måloppfyllnad	↓
Analys: Målet ekonomi i balans syftar till att skapa en förutsägbarhet och pålitlighet i de budgetsiffror som presenteras. Budgetföljsamheten är viktig för att kunna planera rätt efter den budget som presenteras. Utfallet för första tertialet visar på en budgetföljsamhet med -2,0% OCH uppfyller därmed målet på +/- 4%. Prognosen för hela året är dock att det inte kommer att nås då indexkostnader kraftigt avviker från budgeterade belopp och kostnaderna ökar kraftigt. Orsakerna är stora händelser i omvärlden som leder till stora indexförändringar. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad bedöms uppfyllas för helåret. Bedömningen är att indikatorerna i de två verksamhetsmålen Effektiv och Attraktiv kommer uppfyllas. på helår. Två av indikatorerna saknar utfall för T1 då de endast följs upp årligen. Aktiviteter pågår fortsatt under året med att tydliggöra roller och befattningar i organisationen. Riktlinjen för friskvårdsbidrag har reviderats från 1 januari	

⁴ Kollektivtrafikresenärer, växlare, sällanresenärer

2026 i syfte att förenkla ersättning för utlägg och därigenom få fler att nyttja bidraget. Sjukfrånvaron ligger lägre än tidigare år.

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 2026-04	Prognos 2026	Utfall 2025-04	Mål 2026
Antalet upprättade och implementerade processer		2	3	6	3
Medarbetarna vet vad som förväntas av dem i sitt arbete (följs upp i AR)	HME	-	70	-	70
Medarbetarnas befattningsbeskrivningar är genomarbetade och kända		50%	100%	14%	100%

Mål: Attraktiv

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

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2026-04	Prognos 2026	Utfall 2025-04	Mål 2026
Sjukfrånvaron lägre än målvärdet	Agda	3,1%		6,0%	5,5%
Andel medarbetare som nyttjar friskvårdsbidrag ska öka från föregående år	Agda	49,0%		40,0%	ja
Medarbetarna upplever sitt arbete som meningsfullt (följs upp i AR)	HME	-		-	70

Mål: Ekonomi i balans

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

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Utfall 2026-04	Prognos 2026	Utfall 2025-04	Mål 2026
Budgetföljsamhet (%) [1]	Excel	2,0%	6,0%	-9,3%	+/-4%
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (%) [2]		18,7	18,0	18,5	18,0
varav tätortstrafik [3]	Excel	0	0	24,1	23,0
varav landsbygdstrafik [4]		0	0	14,1	15,0

Koncernbolagens ekonomiska ställning

Norrtåg AB

Trafikkostnaden för Norrtåg uppgår till 188,7 mnkr för T1 2026, jämfört med prognos en minskning med 3,9 mnkr.

Den största avvikelsen på trafikkostnad mot prognos per tertial 1 är trafikavtalens kostnad med en minskning på 2,3 mnkr. Detta främst till följd av lägre inflationsutveckling som fastställdes under april

månad. Kostnaden för elindex är 2,2 mnkr lägre. Trots högre elpriser under främst januari och februari har kostnaden minskat till följd av att priset på ursprungsgarantier för fossilfri el avseende föregående år fastställdes till en lägre nivå, vilket reglerades under våren.

Fordonshyran avviker med 1,1nkr högre kostnader än prognos, vilket beror på att nya fordon levererades tidigare än vid första prognos från AB Transitio. Under första tertialet är det högre kostnader av ersättningstrafik kopplat till vintermånadernas inställelser av trafik. Avvikelsen är 1,4 mot prognos.

Sammantaget är ägarnas medfinansiering efter första kvartalet 1,2 mnkr lägre än prognos. För Västernorrlands del är utfallet 40,7 mnkr vilket är 4,3 mnkr högre kostnader än budget. Västernorrlands utestående skuld till Norrtåg är 7,1 mnkr.

AB Transitio

Transitio upprättar inget bokslut i T1.

Bussgods i Norr AB

Omsättningen första kvartalet är 30,6 mnkr mot budget på 31,8 mnkr. Resultatet är -0,1 mnkr vilket är i nivå med budget. Jämfört med föregående visade resultatet på -0,2 mnkr.

Bolaget har under året jobbat med upphandlingar hos Regionerna i verksamhetsområdet och vunnit en upphandling i Västerbotten men förlorat en stor upphandling i Norrbotten. Bemanning och fordon är anpassade och förberedda för de tillkommande volymerna i Västerbotten.

Åtgärder för att uppnå god ekonomisk hushållning

Att öka resandet är en central del för att uppnå målet om god ekonomisk hushållning. Resandet förutspås öka i samband med att alternativkostnaden för bilpendling ökar. Myndigheten arbetar med biljettutbudet för att tillgodose fler resenärers behov av flexibla biljettlösningar. Det pågår även ett stort arbete med att utveckla nya tekniska lösningar genom ett gemensamt projekt med övriga aktörer i norra Sverige vilket på sikt väntas underlätta för resenären. Myndigheten arbetar även med ett flertal andra åtgärder vilka syftar till att göra det kollektiva resandet mer attraktivt.

Balanskravsresultat

Balanskravet innebär att kommunalförbundets intäkter ska överstiga kostnaderna varje enskilt år. Ett underskott mot balanskravet ska återställas inom de tre kommande budgetåren. Enligt balanskravet ska realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar avräknas mot balanskravet. Balanskravsutredningen visar att balanskravsresultatet för perioden är 0 mnkr. Eftersom kommunalförbundet finansieras av medlemmarna innebär det att såväl positiva som negativa resultat fördelas på medlemmarna i efterskott vid bokslutet och att balanskravet kommer att uppfyllas. I resultatet ingår inte några underskott/överskott från tidigare år som ska återföras.

MNKR	2026	2025	2024	2023	2022
Årets resultat enligt resultaträkningen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Samtliga realisationsförluster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Återföring av orealiserad förlust värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat efter balanskravsjusteringar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Medel efter/från resultatutjämningsreserv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens balanskravsresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Väsentliga personalförhållanden

Hälsa och sjukfrånvaro

Vid rapporteringen per april redovisas endast den totala sjukfrånvaron.

Tabell översikt av sjukfrånvaro

Tabellen visar frånvaro per april respektive år

Sjukfrånvaro (%)	2026	2025	2024	2023	2022
Total sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid	3,1	6,0	8,3	5,0	4,6

Sjukfrånvaro

Sjuktalet har minskat med 2,9 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Minskningen härrör både till korttids- såväl som långtidsfrånvaron, de har båda minskat ungefär lika mycket.

Löne- och medarbetarsamtal

De centrala löneavtalen med giltighet från 1 april 2026 och förutsättningarna inför årets löneöversyn var klara och kända i tid. Löneöversynsprocessen hade startats upp med lönesamtal under början av året och de nya lönerna kunde därför utbetalas på aprillönen.

Arbetsmiljö

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

Medarbetarnas engagemang och välmående är viktigt och alla ska ges möjligheten att göra sin röst hörd. Medarbetarupplevelsen följs upp genom kortare pulsmätningar med syfte att möjliggöra en kontinuerlig dialog kring hur det är att jobba hos Din Tur för att tillsammans skapa en ännu bättre arbetsplats. Resultatet används som diskussionsunderlag kring arbetsmiljö vid personalmöten och i medarbetarsamtal. En övergripande plan för pulsmätningar 2026 är framtagen och de planerade mätningarna sker under veckorna 16, 38 och 46. De två första mätningarna är kortare pulsar inriktad mot välmående, vid mätningen v46 är fokus Hållbart medarbetarengagemang (HME).

På respektive enhet upprättas handlingsplaner för arbetsmiljö, där utgångspunkten är friskfaktorer. Ett arbete med att ta fram gemensamma värdeord inom myndigheten har inletts. På arbetsplatserna har workshops hållits och de värdeord man enats om är: Respekt, Engagemang och Service. Ett vidare arbete görs under året för att fylla dessa med innehåll och betydelser som kan omsättas i och genomsyra det dagliga arbetet.

Jämställdhet och mångfald

Myndigheten eftersträvar att kunna erbjuda arbetsvillkor som gör att medarbetare har möjlighet att få sitt livspussel att gå ihop och att balans ska finnas mellan familjeliv och arbetsliv. Inom myndigheten är fler kvinnor än män anställda. I ledningsgruppen är fördelningen fyra män och en kvinna.

Av de 40 tillsvidareanställda är 41 procent kvinnor och 59 procent män i Kramfors, på Din Tur Kundcenter är 63 procent kvinnor och 37 procent män. Bland visstidsanställda är könsfördelningen 56 procent kvinnor och 44 procent män.

Personalstruktur

Tabell översikt av personalstruktur

Tabellen visar anställda per april respektive år

Antal	2026	2025	2024	2023	2022
Kvinnor	26	35	34	32	32
varav tillsvidareanställda	21	29	28	29	28
Män	23	26	19	21	22
varav tillsvidareanställda	19	16	15	17	19
Summa	49	61	53	54	54
varav tillsvidareanställda	40	45	43	46	47

Det totala antalet medarbetare har minskat med 12 jämfört med samma period föregående år. Minskningen härrör till minskat antal medarbetare i och med tjänsteköp från extern aktör utanför ordinarie telefontider.

Förväntad utveckling

Under 2025 har vi infört delar av vårt nya biljett- och betalsystem. Införandet fortsätter under 2026. Dessvärre har detta inte fungerat felfritt utan vi har under året blivit uppmärksammade att vi har problem med validering av våra biljetter. På grund av detta är det svårt att bedöma resandeutvecklingen då det är vår enda resandestatistik. Vi fortsätter jobba intensivt med att komma till rätta med problemen av valideringarna samt att vi har haft manuella passagerarräknare i trafik för att bedöma potentiellt tapp i våra system i jämförelse med det faktiska resandet.

Fortsatta satsningar på resandeutbud i kombination med utredning av våra priser och produkter tros ge en positiv effekt på resandeutvecklingen 2026.

Koncernbolagens förväntade utveckling

Norrtåg AB

Norrtågs prognos ligger i stort sett oförändrat från tidigare prognos, där den regionala medfinansieringen ligger på 358,8 mnkr mot tidigare lämnad prognos på 358,6 mnkr. Trafikverkets besked om finansiering ligger kvar för året 2026 och enligt vårändringsbudgeten kommer inga ytterligare medel att tilldelas från Trafikverket.

Riktade åtgärder planeras för att öka resandet och förbättra beläggningen i systemet. Från sommaren och framåt kommer det att läggas ökat fokus på mittbanan där det finns god potential att öka resandet. Planen bygger på att kombinera ökat resande, bättre kapacitetsutnyttjande och ha mer träffsäkra erbjudanden.

AB Transitio

Transitio har inte lämnat prognos för 2025 i tertial 1.

Bussgods i Norr AB

Bolaget är fortfarande drabbat av den svaga tillväxten i samhället och den ihållande konjunkturen. Bolaget har jobbat hårt under andra halvåret 2025 med kostnadsanpassningar och att hitta flera nya kunder. Bedömningen är att organisationen är på rätt nivå men ändå förberedd på att hantera svaga volymer under 2026 och en tillväxt under 2027.

Projektet runt drönantransporter är på väg att bli verklighet efter ett flertal lyckade testflygningar. Målet är att det på längre sikt ska leda till en kommersialisering av drönantransporter och vara nummer 1 på kombinerad mobilitet.

Intäktsbudgeten beräknas i prognosen för helåret bli svår att nå på grund av osäkerhet i omvärlden där kunders försäljning påverkar bolagets tjänster. Prognosen är en intäktsminskning med 5,5 mnkr mot budget. Resultatet bedöms till 0,8 mnkr jämfört med budgetens 1,8 mnkr på helåret.

Ekonomisk analys

Årets resultat – budgetföljsamhet

Perioden januari till april visar att nettokostnaderna uppgår till 255,0 mnkr. Vid en jämförelse med budget för motsvarande period är verksamhetens nettokostnader 4,9 mnkr högre, en ökning med 2,0%. Verksamhetens intäkter har ökat med 2,2 mnkr där biljettintäkterna ökat med 1,4 mnkr, resplusintäkter har minskat med 0,5 mnkr, samma belopp som bidrag samverkande system har minskat. Verksamhetens kostnader har ökat med 7,6 mnkr jämfört med budget. Här står tåghyra för 3,0 mnkr lägre kostnader, den linjelagda busstrafiken ökade med 12,0 mnkr och den särskilda persontrafiken minskade med 2,9 mnkr. Utfallet på administrativa kostnader är 1,5 mnkr lägre än budget.

Tabell över verksamhetens resultat mnkr

RESULTATRÄKNING (MNKR)	Utfall T1 2026	Budget T1 2026	Avvikelse	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	60,4	58,2	2,2	3,8
Verksamhetens kostnader	-314,9	-307,2	-7,6	2,5
Avskrivningar	-0,6	-1,1	0,5	-46,9
Verksamhetens nettokostnader	-255,0	-250,1	-4,9	2,0
Kommunala biljettsubventioner	0,0	0,0	0,0	0,0
Medlemsbidrag	254,3	249,7	4,7	1,9
Verksamhetens resultat	-0,7	-0,4	-0,3	56,9
Finansiella intäkter	0,7	0,4	0,3	57,2
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0
ÅRETS RESULTAT	0,0	0,0	0,0	0,0

Jämförelse med föregående år

Vid en jämförelse med föregående år är avvikelsen 32,5 mnkr högre nettokostnader vilket motsvarar 11,5%. Verksamhetens intäkter ligger i stort oförändrat i jämförelse med motsvarande period föregående år. Biljettintäkterna har dock ökat med 2,1 mnkr och intäkter tågtrafik minskat med 1,5 mnkr. Verksamhetens kostnader har ökat med 32,6 mnkr jämfört med föregående år. Den särskilda persontrafiken står för en ökning med 4,5 mnkr. Beståndsdelen där redovisas i separat stycke längre ner. Den linjelagda busstrafiken har ökat kostnaderna med 15,5 mnkr och tågtrafiken med 12,1 mnkr.

Tabell över verksamhetens resultat mnkr

RESULTATRÄKNING (MNKR)	Utfall T1 2026	Utfall T1 2025	Förändring 2026-2025	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	60,4	60,7	-0,3	-0,6
Verksamhetens kostnader	-314,9	-282,3	-32,6	11,6
Avskrivningar	-0,6	-0,5	0,0	6,6
Verksamhetens nettokostnader	-255,0	-222,1	-33,0	14,9
Medlemsbidrag	254,3	221,3	71,9	39,4
Verksamhetens resultat	-0,7	-0,8	0,0	100,0
Finansiella intäkter	0,7	0,8	0,0	-0,3
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0

Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0
ÅRETS RESULTAT	0,0	0,0	0,0	0,0

Investeringsredovisning

Kommunalförbundets investeringar utföll med 1,1 mnkr för tertial 1 2026. Aktivering av trafikledningssystem realtid har gjorts med 2,0 mnkr. Projektet låg med i budget för 2025 men färdigställdes under T1 2026. Investering av inventarier på både Kundcenter och kontoret i Kramfors har aktiverats med 0,5 mnkr. Pågående immateriella och materiella investeringar har minskat med 1,4 mnkr under första tertialet 2026. Ombord utrustning som låg som investering för 2026 utgår och ligger som förslag som en mer omfattande investering i budget 2027. Fler delar i projektet biljett- och betalsystem kommer att aktiveras under tertial 2.

Pågående projekt ännu ej färdigställda är det nya biljett- och betalsystemet som dras med förseningar och inköp nya betalterminaler som ännu inte är monterade i bussarna.

Tabell med översikt av investeringar

MNKR	Utfall T1 2026	Budget T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2025	Förändring 2026-2025	(%)
Biljettmaskiner	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Trafikledning realtid	2,0	0,0	2,0	0,0%	0,0	2,0	0,0%
Inventarier/möbler/datorer	0,5	0,2	0,4	222,8%	0,0	0,5	0,0%
Reseplanerare	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Grafisk profil	0,0	0,2	-0,2	-100,0%	0,0	0,0	0,0%
BOB - biljettsystem	0,0	0,4	-0,4	-100,0%	0,0	0,0	0,0%
Betalkortsterminaler bussar	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Ombord utrustning	0,0	1,1	-1,1	-100,0%	0,0	0,0	0,0%
Pågående immateriella	-0,9	0,0	-0,9	0,0%	0,8	-1,7	-212,5%
Pågående materiella	-0,5	0,0	-0,5	0,0%	1,0	-1,5	-150,0%
SUMMA	1,1	1,8	-0,7	-39,9%	1,8	-0,7	-38,6%

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens totala intäkter uppgår till 60,4 mnkr vilket är 2,3 mnkr högre än budget för motsvarande period. Skolkortsintäkterna är 2,9 mnkr högre än budget. Fakturering av skolkort har förändrats från att faktureras 9 månader till att spridas ut över fler månader och faktureras över 11 månader i stället. Detta som en följd av lanseringen av den nya skolportalen som krävde vissa förändringar i rutiner. Tidigare har validerade skolkort fakturerats men i nya skolportalen faktureras alla utställda skolkort. Detta möjliggör ett mer automatiserat flöde.

Biljettintäkternas ökning mot budget med 1,4 mnkr kan ses som en effekt av att budget ligger lika med intäkterna varje månad men första tertialet är månader med mer arbetspendling än månaderna i andra tertialet där sommarmånader drar ner biljettintäkterna.

Tabell över verksamhetens intäkter

INTÄKTER, MNKR	Utfall T1 2026	Budget T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2025	Förändring 2026-2025	(%)
Biljettintäkter busstrafik	35,4	34,0	1,4	4,1%	33,3	2,1	6,3
Intäkter skolkort	8,8	6,0	2,9	47,9%	9,2	-0,4	-3,8
Intäkter tågtrafik	0,8	2,0	-1,1	-57,6%	2,4	-1,5	-64,5
Bidrag, Samverkande system	0,7	1,2	-0,5	-43,7%	1,0	-0,3	-34,1
Tåghyra	11,2	12,0	-0,7	-6,1%	11,5	-0,2	-2,1
Resplusintäkter	1,2	1,7	-0,5	-30,1%	1,2	-0,1	-4,3
Kundservice och anropsstyrdtrafik	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,7	-0,7	-100,0
Reklam på buss	0,2	0,2	0,0	-22,6%	0,3	-0,2	-53,5
Bussgodsintäkter	0,1	0,1	0,0	24,2%	0,1	0,0	-10,5
Färdtjänsthandläggning	0,4	0,4	0,0	-0,6%	0,4	0,0	3,8
Färdtjänstsamordning	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
Persontransporter	0,1	0,2	-0,1	-45,1%	0,1	0,0	44,3
Avgift för kortämne	0,1	0,1	0,0	8,4%	0,1	0,0	5,6
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,1	0,2	-0,1	-34,0%	0,0	0,1	669,6
Övriga intäkter	1,3	0,3	1,1	403,8%	0,4	1,0	249,1
SUMMA	60,4	58,2	2,3	3,9%	60,7	-0,2	-0,4

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 314,9 mnkr för tertial 1 2026 och budget för motsvarande period till 307,2 mnkr, vilket innebär högre kostnader än budget motsvarande 7,8 mnkr. Den största ökningen står den linjelagda busstrafiken för med 12,0 mnkr. Indexkostnaderna på de avtalade trafikostnaderna har stigit kraftigt under senare delen av tertial 1 främst på grund av kriget i Iran och dess verkningar på oljepriset. I kostnaderna för tågtrafiken ingår även kostnad för biljettgiltigheten med 2,0 mnkr. Den kostnaden återspeglar sig dock i intäkterna också med motsvarande 2,0 mnkr, ett nollsummespel. Dessa intäkter är sålda i våra system och faktureras i sin tur från Norrtåg. Fordonshyra tåg ligger 3,0 mnkr lägre i utfallet gentemot budget. Detta bland annat till följd av ett lägre ränteläge och minskade kostnader. De administrativa kostnaderna ligger 1,5 mnkr lägre än budget.

Tabell över verksamhetens kostnader

KOSTNADER, MNKR	Utfall T1 2026	Budget T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2025	Förändring 2026-2025	(%)
Linjelagd busstrafik	-195,5	-183,5	-12,0	6,5%	-180,0	-15,5	8,6%
Särskild persontrafik	-44,0	-46,8	2,8	-5,9%	-39,4	-4,7	11,9%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-41,6	-38,4	-3,2	8,2%	-29,5	-12,1	40,9%
Fordonshyra	-9,0	-12,0	3,0	-24,6%	-9,5	0,5	-4,7%
Administrativa kostnader	-19,2	-20,7	1,5	-7,2%	-18,8	-0,4	2,1%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-1,3	-1,8	0,5	-27,3%	-1,8	0,5	-27,3%
Stationsavgifter	-1,3	-1,1	-0,2	18,5%	-1,1	-0,2	16,0%
Biljettsamverkan Xtrafik, SJ	-2,3	-2,1	-0,1	5,2%	-1,4	-0,8	56,0%
Kompletteringstrafik	-0,5	-0,5	0,0	1,8%	-0,6	0,1	-13,0%
Realtid, drift och underhåll	-0,2	-0,2	0,0	-6,4%	-0,2	0,0	-12,4%
SUMMA	-314,9	-307,2	-7,8	2,5%	-282,4	-32,6	11,5%

Linjelagd busstrafik

De totala kostnaderna för linjelagd busstrafik uppgår till 195,5 mnkr för tertial 1 2026 och ligger 12,0 mnkr högre jämfört med budget. Jämfört med föregående år är kostnaden 15,5 mnkr högre och den främsta orsaken är indexkostnader som ökat till följd av omvärldsfaktorer.

Avtalade trafik kostnader

I jämförelse med budget har kostnaderna ökat med 3,3 mnkr för de avtalade trafik kostnaderna. I jämförelse med föregående år har de avtalade trafik kostnaderna ökat med 5,3 mnkr.

Differenser i trafik dagar mellan budget och utfall och från år till år är en orsak till differenserna. I Ånge har Paxa som projekt tillkommit som utgör 0,4 mnkr första kvartalet. Dessa kostnader återfinns som en intäkt i form av bidrag i motsvarande grad.

I trafik område Sundsvall tätort har trafik operatören bytt hybridbatteri vilket enligt avtal belastar kollektiv trafik myndigheten med 2,9 mnkr som inte var medräknat i budget.

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 tertialets sista månader stigit kraftigt som en följd av kriget i Iran där Hormuzsundet stängdes för all sjöfart. Detta har lett till kraftigt stigande priser på olja globalt.

Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. För budget 2026 är indexuppräknningen 41,0 % 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 8,9 mnkr högre i utfallet jämfört med budget. Snittindex i utfallet för tertial 1 2026 ligger på ungefär 46,4% för tätortstrafiken och 49,1% för landsbygdstrafiken.

För jämförelsen med föregående år är indexkostnaderna 10,4 mnkr högre i utfallet för tertial 1 2026. Föregående låg snittindex på ungefär 38,5% för tätortstrafik och 37,7% för landsbygdstrafik motsvarande period.

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

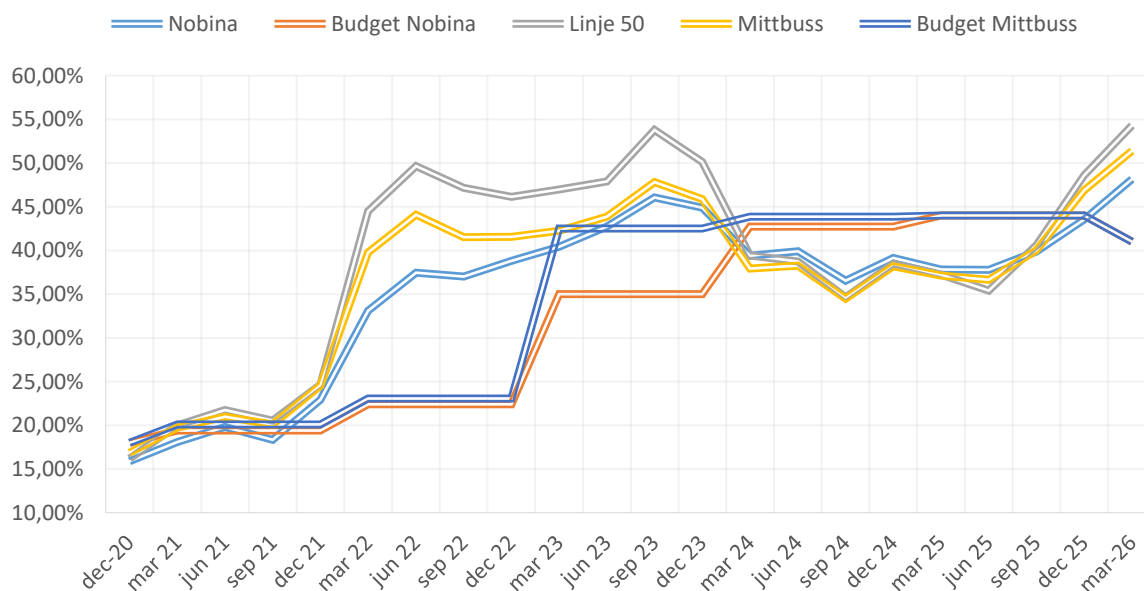


Diagram 1: Indexutveckling dec 2020-mar2026 utfall SCB

Miljöincitament

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

Förstärkningstrafik

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

Tabell över kostnader linjelagd trafik

MNKR	Utfall T1 2026	Budget T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2025	Förändring 2026-2025	(%)
Avtalade Trafikkostnad	-134,3	-131,0	-3,3	2,5%	-129,0	-5,3	4,1%
Indexerade trafikkostnader	-60,9	-52,0	-8,9	17,1%	-50,5	-10,4	20,5%
Miljöincitament	-0,3	-0,4	0,1	-25,0%	-0,4	0,1	-25,0%
Förstärkningstrafik	-0,1	-0,1	0,0	-39,7%	-0,2	0,1	-69,9%
SUMMA	-195,5	-183,5	-12,0	6,5%	-180,1	-15,4	8,6%

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 43,9 mnkr per tertial 1, jämfört med budgeterade 43,7 mnkr för motsvarande period. Det medför en avvikelse på 0,6 procent, motsvarande 0,3 mnkr. Ett nytt trafikavtal trädde i kraft i juni 2025, vilket bidrar till ökade kostnader för flertalet medlemmar. Samtidigt var osäkerheten i budgetunderlaget hög. Indexet höjdes vid trafikstarten mot anbudsprisernas nivå från september 2024. Därefter justeras index var tredje månad under avtalsperioden.

Kostnaden för Region Västernorrlands sjukresor uppgår till 24,3 mnkr. Budgetavvikelsen uppgår till 0,8 mnkr, vilket motsvarar en avvikelse om 3 procent. Jämfört med föregående år har kostnaden ökat med 2,9 mnkr. Resandeutvecklingen visar att det totala antalet resor har minskat med 360 resor, där antalet kortare resor minskat samtidigt som antalet längre resor ökat.

För Ånges kommun visar utfallet per tertial 1 en kostnadsminskning om 0,5 mnkr jämfört med föregående år. Budgetavvikelsen uppgår till 0,8 mnkr lägre kostnader än budgeterat.

Härnösands kommun redovisar en budgetavvikelse på 0,7 mnkr i högre kostnader. Jämfört med motsvarande period föregående år har kostnaderna ökat med 0,7 mnkr.

I Sollefteås kommun visar utfallet per tertial 1 ökade kostnader med 0,9 mnkr jämfört med samma period föregående år. Budgetavvikelsen uppgår till 0,5 mnkr i högre kostnader, vilket motsvarar 19 procent.

Budgetavvikelsen för Timrås kommun redovisar en kostnadsökning på 0,3 mnkr, motsvarande 17 procent. Kostnaden för perioden har ökat med 0,1 mnkr jämfört med föregående år.

Utfallet per tertial 1 för Kramfors kommun visar ökade kostnader med 0,1 mnkr i jämförelse med föregående år. Budgetavvikelsen uppgår till 0,3 mnkr vilket motsvarar en avvikelse på 5 procent.

Örnsköldsviks kommun redovisar 0,3 mnkr högre kostnader i jämförelse med året innan, motsvarande 7 procent. Budgeten ligger i nivå med utfallet per tertial 1.

Tabell med kostnader särskild persontrafik per medlem

Särskild persontrafik mnkr	Utfall T1 2026	Budget T1 2026	Budget- avvikelse	Avvikelse (%)	Utfall T1 2025	Förändring 2026-2025	(%)
Region Västernorrland	-24,3	-25,1	0,8	-3,0%	-21,3	-2,9	14,0%
Ånge kommun	-1,4	-2,2	0,8	-35,0%	-1,9	0,5	-26,0%
Sundsvalls kommun	0,00	0,00	0,00	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Timrå kommun	-2,0	-1,7	-0,3	17,0%	-1,9	-0,1	7,0%

Härnösands kommun	-2,5	-1,9	-0,7	36,0%	-1,8	-0,7	41,0%
Kramfors kommun	-5,3	-5,1	-0,3	5,0%	-5,3	-0,1	2,0%
Sollefteå kommun	-3,2	-2,7	-0,5	19,0%	-2,3	-0,9	37,0%
Örnsköldsviks kommun	-5,1	-5,1	-0,1	1,0%	-4,8	-0,3	7,0%
Summa	-43,9	-43,7	-0,3	0,6%	-39,4	-4,6	11,6%

Administration – Förvaltningens nettokostnader

De administrativa kostnaderna för förvaltningen i Kramfors ligger 1,2 mnkr lägre än budget. Det är framför allt lägre kostnader för personal som bidrar till kostnadsminskningen. där ej tillsatta tjänster har varit orsaken.

Tabell över administrativa kostnader

MNKR	Utfall T1 2026	Budget T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall 2025	Förändring 2026-2025	(%)
Förvaltning Kramfors	-13,3	-14,5	1,2	-8,3%	-13,1	-0,2	1,5%
Kundcenter Ånge	-5,9	-6,2	0,3	-5,1%	-7,1	1,2	-17,1%
SUMMA	-19,2	-20,7	1,5	-7,3%	-20,2	1,0	-5,0%

Tabell över administrativa intäkter

MNKR	Utfall T1 2026	Budget T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall 2025	Förändring 2026-2025	(%)
Förvaltning Kramfors	0,3	0,4	-0,1	-27,3%	0,7	-0,4	-58,4%
Kundcenter Ånge	0,4	0,4	0,0	9,7%	1,1	-0,7	-60,1%
SUMMA	0,7	0,8	-0,1	-8,8%	1,8	-1,1	-59,5%

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 och avskrivningar för biljettmaskiner.

Tabell med avskrivningskostnader

MNKR	Utfall T1 2026	Budget T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2025	Förändring 2026-2025	(%)
Immateriella tillgångar	-0,2	-0,5	0,2	-45%	-0,3	0,1	-23,7%
Optiska läsare	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0%
Inventarier	-0,1	-0,1	0,0	17,3%	-0,1	0,0	61,7%
Biljettmaskin	0,0	-0,3	0,3	0,0%	0,0	0,0	-0,6%
Fordon	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	-100,0%
Realtid	-0,2	-0,2	0,0	0,0%	-0,1	-0,1	113,5%
SUMMA	-0,6	-1,1	0,5	-46,9%	-0,5	0,0	6,6%

Norrtåg

Nettokostnad för driften av Norrtåg är 2,1 mnkr högre än budget. Trafikverkets besked om finansiering ligger kvar för 2026 och inga ytterligare medel kommer att tilldelas från Trafikverket. Hyror för fordon ligger lägre både på intäkts- och kostnadssidan mot budget beroende på sänkta räntekostnader. Krediteringar från 2025 har också följt med in i T1 2026. Dessa krediteringar har fakturerats efter årsbokslut och har inte varit helt kända. Driftsbidraget ligger 4,3 mnkr högre än budget men utfallet är något bättre än den prognos (41,1 mnkr) som gjordes efter budgetläggning, när information om Trafikverkets minskade bidrag blev kända.

Jämfört med föregående år samma period så ligger utfallet för tertial 1 2026 med 13,4 mnkr högre kostnader. Driften var 13,6 mnkr högre och tåghyrorna var 0,5 mnkr lägre på grund av högre ränteläge 2025 och de minskningar av tåghyran som följde med till 2026.

Tabell över Norrtåg resultaträkning

MNKR	Utfall T1 2026	Budget T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2025	Förändring 2026-2025	(%)
Norrtåg							
Intäkter	0,8	2,0	-1,2	-58,0%	2,4	-1,6	-65,0%
Fordonshyra	11,2	12,0	-0,8	-6,3%	11,5	-0,3	-2,2%
INTÄKTER	12,1	14,0	-1,9	-13,7%	13,9	-1,8	-13,1%
Kostnad Drift Norrtåg	-40,7	-36,5	-4,3	11,7%	-27,1	-13,6	50,2%
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-0,8	-2,0	1,2	-58,0%	-2,4	1,6	-65,0%
Kostnad fordonshyra	-9,0	-12,0	3,0	-24,6%	-9,5	0,5	-4,8%
KOSTNADER	-50,6	-50,5	-0,1	0,3%	-39,0	-11,6	29,7%
NETTOKOSTNAD	-38,5	-36,5	-2,1	5,6%	-25,1	-13,4	53,5%

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 254,3 mnkr för tertial 1 2026. I budget låg nettokostnaderna på 249,7 mnkr och utfall föregående år uppgick till 221,3 mnkr.

Tabell över medlemmarnas nettokostnad/medlemsbidrag

MNKR	Utfall T1 2026	Budget T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall T1 2025	Förändring 2026-2025	(%)
Region Västernorrland	102,6	101,6	1,0	1,0%	87,8	14,8	16,8%
Ånge kommun	4,9	5,2	-0,3	-5,8%	4,9	0,0	-0,4%
Sundsvalls kommun	60,6	58,5	2,1	3,6%	53,4	7,2	13,6%
Timrå kommun	9,3	9,6	-0,3	-2,8%	8,1	1,2	15,2%
Härnösands kommun	17,1	16,3	0,8	5,1%	14,6	2,5	17,3%
Kramfors kommun	12,8	12,4	0,5	3,7%	11,7	1,1	317,3%
Sollefteå kommun	10,4	9,9	0,5	5,0%	8,5	1,9	22,8%
Örnsköldsviks kommun	36,5	36,2	0,3	0,8%	32,3	4,2	12,8%
SUMMA	254,3	249,7	4,6	1,8%	221,3	33,0	14,9%

Prognos helår 2026

Helårsprognos visar att verksamhetens nettokostnad prognostiseras till 795,3 mnkr jämfört med budgeterade 750,3 mnkr. Avvikelsen uppgår till 44,9 mnkr.

Tabell över verksamhetens resultat mnkr

RESULTATRÄKNING (MNKR)	Årsbudget 2026	Årsprognos 2026	Prognos- avvikelse	Prognos- avvikelse (%)	Utfall 2025
Verksamhetens intäkter	174,6	177,0	2,4	1,4%	174,6
Verksamhetens kostnader	-921,7	-969,1	-47,3	5,1%	-859,6
Avskrivningar	-3,2	-3,2	0,0	0,0%	-1,6
Verksamhetens nettokostnader	-750,3	-795,3	-44,9	6,0%	-686,6
Kommunala biljettsubventioner	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Medlemsbidrag	749,0	793,9	44,9	6,0%	684,8
Verksamhetens resultat	-1,3	-1,3	0,0	0,0%	-1,8
Finansiella intäkter	1,3	1,3	0,0	0,0%	2,1
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	100%	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,3
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0%	-0,3
ÅRETS RESULTAT	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter är prognostiserade med 177,0 mnkr vilket är en ökning med 2,4 mnkr mot budgetens 174,6 mnkr. Intäkternas prognostisering baseras på det utfall som varit under T1 2026. Skolkortsintäkterna var i budget inte uppräknade med den effekt som den nya faktureringen medfört. Alla utställda kort faktureras i stället för endast validerade vilket medfört högre skolkortsintäkter. I prognosen justeras det mot utfallet i tertiäl 1 med 6,1 mnkr högre intäkter. Intäkter resplus, intäkter som fördelas från Samtrafikens fördelningssystem, har minskat under tertiäl 1 jämfört med både budget och föregående år så den posten revideras ner med 1,6 mnkr beräknat på utfall hittills i år. Biljettintäkter busstrafik ligger högre i utfallet för tertiålet men eftersom det är starka arbetspendlingsmånader i början av året så ligger budgetvärdet för helåret kvar i prognosen då det beräknas jämnas ut efter sommarmånaderna.

INTÄKTER, MNKR	Årsbudget 2026	Årsprognos T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall 2025
Biljettintäkter busstrafik	102,0	102,0	0,0	0,0%	96,5
Intäkter skolkort	17,9	24,0	6,1	25,4%	24,1
Intäkter tågtrafik	5,9	5,9	0,0	0,0%	4,1
Bidrag, Samverkande system	3,5	1,4	-2,1	-150,0%	3,5
Tåghyra	35,9	35,9	0,0	0,0%	35,3
Resplusintäkter	5,1	3,5	-1,6	-46,0%	4,3
Kundservice och anropsstyrdtrafik	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,9
Reklam på buss	0,6	0,6	0,0	0,0%	1,0
Bussgodsintäkter	0,2	0,2	0,0	0,0%	0,3
Färdtjänsthandläggning	1,2	1,2	0,0	0,0%	1,1
Färdtjänstsamordning	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Persontransporter	0,6	0,6	0,0	0,0%	0,3
Avgift för kortämne	0,3	0,3	0,0	0,0%	0,4
Tilläggsavgift biljettkontroll	0,5	0,5	0,0	0,0%	0,1
Övriga intäkter	0,8	0,8	0,0	0,0%	2,6

SUMMA	174,6	177,0	2,4	1,3%	174,6
--------------	--------------	--------------	------------	-------------	--------------

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader har i prognosen beräknats till 969,1 mnkr jämfört med budget på 921,7 mnkr. En kostnadsökning med 47,4 mnkr. Den största ökningen står den linjelagda trafiken för med 35,9 mnkr, och den största minskningen har den särskilda persontrafiken, 8,4 mnkr. Tågtrafiken har en kostnadsökning på 19,7 mnkr jämfört med budget. Driftskostnaden för tågtrafik ligger högre än budget främst beroende på det minskade statliga bidraget från Trafikverket som inte var känt vid budgetläggning.

KOSTNADER, MNKR	Årsbudget 2026	Årsprognos T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall 2025
Linjelagd busstrafik	-550,6	-586,6	-35,9	6,5%	-549,0
Särskild persontrafik	-140,5	-132,1	8,4	-6,0%	-121,9
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-115,3	-135,1	-19,7	17,1%	-87,0
Fordonshyra	-35,9	-35,9	0,0	0,0%	-33,0
Administrativa kostnader	-62,1	-61,3	0,8	-1,3%	-54,1
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-5,4	-5,4	0,0	0,0%	-4,5
Stationsavgifter	-3,4	-3,4	0,0	0,0%	-3,4
Biljettsamverkan Xtrafik, SJ	-6,4	-7,3	-0,9	13,9%	-4,4
Kompletteringstrafik	-1,6	-1,6	0,0	0,0%	-1,6
Realtid, drift och underhåll	-0,5	-0,5	0,0	0,0%	-0,7
SUMMA	-921,7	-969,1	-47,4	5,1%	-859,6

Linjelagd busstrafik

De totala trafik kostnaderna för linjelagd busstrafik prognostiseras till 583,7 mnkr. Budget för året uppgår till 550,6 mnkr vilket medför en avvikelse om 331 mnkr i högre kostnader.

Indexkostnader i prognosen är beräknade till 35,9 mnkr i högre kostnader jämfört med budget.

Index som har använts i prognosen som snitt för 2026 är för landsbygdstrafiken 52,36% och för tätortstrafiken 48,89%. I jämförelse med budget som på både tätort och landsbygd ligger på 41% innebär det en ökning med cirka 10%. Prognosen är gjord med hänsyn till att senast kända index ligger på en liknande nivå på bägge indexkorgarna. Det är framför allt HVO som har stigit kraftigt den senaste tiden. Orsaken till det är oroligheterna kring Hormuzsundet som lett till en global oljekris och drivit upp oljepriserna.

Övriga beståndsdelar i indexkorgen är till exempel KPI som är ett index på inflationstakten, AKI som är arbetskraftsindex, ITPI prisindex för inhemsk tillgång och Stibor som är en referensränta. Alla dessa index bedöms ligga ungefär på motsvarande nivåer som senast kända.

MNKR	Årsbudget 2026	Årsprognos T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall 2025
Avtalade Trafikkostnad	-393,2	-393,3	0,0	0,0%	-398,5
Indexerade trafik kostnader	-156,1	-192,0	-35,9	23,0%	-149,0
Miljöincitament	-1,1	-1,1	0,0	0,0%	-1,1
Förstärkningstrafik	-0,2	-0,2	0,0	0,0%	-0,4
SUMMA	-550,6	-586,5	-35,9	6,5%	-549,0

Särskild persontrafik

Den särskilda persontrafiken är prognostiserad med 8,4 mnkr lägre än budget. Prognosen följer det utfall som varit under året med hänsyn tagen till eventuella fluktuationer på resandemönstret sett över året och med de indexförändringar som varit. I samband med de nya trafikavtalen som startade i juni 2025 så förändrades prisbilden något för kommunerna beroende på vilket avtal som gäller för respektive kommun. När budget lades i maj 2025 var effekterna av avtalet inte kända vilket bidrar till den stora differensen mot utfallet i tertiäl 1 och budget motsvarande period. Justering därefter görs därför i prognosen som baseras på utfallet. Trafikavtalen för serviceresor uppdateras också med indexkorg men andra faktorer som antal resor och samåkningseffekter bidrar till kostnadsbilden.

MNKR	Årsbudget 2026	Årsprognos T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall 2025
Region Västernorrland	-79,2	-72,3	7,0	-8,8%	-65,4
Ånge kommun	-5,5	-4,3	1,2	-20,9%	-4,9
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0%	0
Timrå kommun	-7,7	-6,3	1,4	-18,2%	-6
Härnösands kommun	-6,4	-7,9	-1,5	22,8%	-7
Kramfors kommun	-15,4	-15,9	-0,6	3,9%	-15,2
Sollefteå kommun	-8,8	-9,4	-0,6	6,2%	-8
Örnsköldsviks kommun	-17,5	-16,0	1,5	-8,5%	-15,3
SUMMA	-140,5	-132,1	8,4	-6,0%	-121,8

Administration – Förvaltningens nettokostnader

De administrativa kostnaderna för förvaltningen i Kramfors är prognostiserade till 1,0 mnkr lägre än budget. Det är framför allt lägre kostnader för personal som bidrar till kostnadsminskningen. där avslut av tjänster innan ny tillsättning och vakanta tjänster har varit orsaken. Rekryteringar pågår och den minskning som varit förväntas inte fortsätta i samma takt. Intäkterna ligger oförändrade i prognosen.

Norrtåg

I samband med Trafikverkets besked om minskad medfinansiering så lämnades en prognos som visade kraftigt ökade kostnader för Norrtågs ägare. En förnyad prognos har nu tagits fram i tertiälet och den ligger i stort sett oförändrad som den tidigare lämnade. En ny bedömning av kostnader och intäkter har gjorts och helårsprognosen är i stort sett oförändrad med en avvikelse på driftsbidraget för Västernorrlands del på 19,7 mnkr.

MNKR	Årsbudget 2026	Prognos T1 2026	Prognos avvikelse	(%)	Utfall 2025
Norrtåg					
Intäkter	5,9	5,9	0,0	-0,8%	4,1
Fordonshyra	35,9	35,9	0,0	0,0%	35,3
INTÄKTER	41,8	41,8	0,0	-0,1%	39,4
Kostnad Drift Norrtåg	-109,4	-129,1	-19,7	18,0%	-83,0
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-5,9	-5,9	0,0	-0,8%	-4,1
Kostnad fordonshyra	-35,9	-35,9	0,0	0,0%	-33,0
KOSTNADER	-151,2	-170,9	-19,7	13,0%	-120,0
NETTOKOSTNAD	-109,4	-129,1	-19,7	18,0%	-80,6

Verksamhetens nettokostnad fördelad per medlem

Sammantaget är medlemsbidraget beräknat till 793,9 mnkr i prognosen. Det är en ökning med 44,9 mnkr jämfört med budget. Fördelning mellan medlemmarna redovisas i tabellen nedan.

Tabell över medlemmarnas nettokostnad/medlemsbidrag

MNKR	Årsbudget 2026	Prognos T1 2026	Avvikelse	(%)	Utfall 2025
Region Västernorrland	304,7	320,5	15,8	5,2%	272,2
Ånge kommun	15,6	15,4	-0,2	-1,2%	14,1
Sundsvalls kommun	175,6	188,0	12,4	7,1%	164,4
Timrå kommun	28,8	29,4	0,6	1,9%	25,3
Härnösands kommun	48,9	53,8	4,9	10,0%	46,4
Kramfors kommun	37,1	39,7	2,6	6,9%	35,1
Sollefteå kommun	29,8	32,3	2,4	8,2%	27,1
Örnsköldsviks kommun	108,5	114,9	6,4	5,9%	100,1
SUMMA	749,0	793,9	44,9	6,0%	684,8