



Kommunstyrelsen

Ks § 76

Dnr 2025-000372

Revisionsberättelse Stiftelsen Överkalixbostäder 2024

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

Föreslå kommunfullmäktige godkänna revisionsberättelse 2024 för Stiftelsen Överkalixbostäder

Sammanfattning av ärendet

Vi, av fullmäktige i Överkalix kommun utsedda förtroendevalda kommunala revisorer, har granskat hur verksamheten förhåller sig till lag och stadgar, om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om den interna kontrollen är tillräcklig.

I vårt arbete har vi biträtts av sakkunniga från PwC.

Granskningen har utförts enligt god revisionssed i kommunal verksamhet, med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning. Under verksamhetsåret

2024 har vi genomfört granskning genom att löpande under året följa stiftelsens verksamhet bl a via

protokoll. Vi har även genomfört dialog företrädare för stiftelsens styrelse samt förvaltning. Revisionell

bedömning görs utifrån skalan: i allt väsentligt, inte helt samt ej.

Vi anser att de revisionsbevis vi inhämtat är tillräckliga som grund för våra uttalanden nedan. Utifrån

genomförd granskning gör vi följande bedömningar avseende revisionsåret 2023:

- Att styrelsens förvaltning i allt väsentligt har fullgjorts på ett ändamålsenligt sätt under år 2024.

- Att styrelsens förvaltning i allt väsentligt har skett på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt under år 2024.

- Att styrelsens interna kontroll i allt väsentligt har varit tillräcklig under år 2024. Ett mindre utvecklingsområde har dock noterats.



Kommunstyrelsen

För att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendationer till styrelsen:

- Att stiftelsen på ett tydligt och dokumenterat sätt definierar när och hur verksamhetsmål samt följsamhet till budgeterat resultat ska följas upp.
- Underlag för revisionell bedömning samt förslag till utvecklingsområden redovisas i de bifogade dokumenten.

Beslutsunderlag

Revisionsberättelse Stiftelsen Överkalixbostäder 2024

Förtroendevald revisor i Stiftelsen Överkalixbostäder, Överkalix kommun

Till styrelsen i
Stiftelsen Överkalixbostäder
Org. nr 898200-0666

För kännedom
Kommunfullmäktige i Överkalix kommun

Revisionsberättelse för år 2024 - Stiftelsen Överkalixbostäder

Vi, av fullmäktige i Överkalix kommun utsedda förtroendevalda kommunala revisorer, har granskat hur verksamheten förhåller sig till lag och stadgar, om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om den interna kontrollen är tillräcklig.

I vårt arbete har vi biträtt av sakkunniga från PwC.

Granskningen har utförts enligt god revisionssed i kommunal verksamhet, med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning. Under verksamhetsåret 2024 har vi genomfört granskning genom att löpande under året följa stiftelsens verksamhet bl a via protokoll. Vi har även genomfört dialog företrädare för stiftelsens styrelse samt förvaltning. Revisionell bedömning görs utifrån skalan: *i allt väsentligt, inte helt* samt *ej*.

Vi anser att de revisionsbevis vi inhämtat är tillräckliga som grund för våra uttalanden nedan. Utifrån genomförd granskning gör vi följande bedömningar avseende revisionsåret 2023:

- Att styrelsens förvaltning i allt väsentligt har fullgjorts på ett ändamålsenligt sätt under år 2024.
- Att styrelsens förvaltning i allt väsentligt har skett på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt under år 2024.
- Att styrelsens interna kontroll i allt väsentligt har varit tillräcklig under år 2024. Ett mindre utvecklingsområde har dock noterats.

För att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendationer till styrelsen:

- Att stiftelsen på ett tydligt och dokumenterat sätt definierar när och hur verksamhetsmål samt följsamhet till budgeterat resultat ska följas upp.

Underlag för revisionell bedömning samt förslag till utvecklingsområden redovisas i de bifogade dokumenten.

Överkalix, dag som framgår av digital signering

Gun Pingosdotter
Förtroendevald revisor

Göran Larsson
Förtroendevald revisor

Bilaga: Granskningsredogörelse, Grundläggande granskning 2024 - Stiftelsen Överkalixbostäder, PwC, mars 2025

Deltagare

GUN PINGOSDOTTER Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2025-03-12 10:35:23 UTC

Undertecknare

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: Gun Elisabet Larsson

Gun Pingosdotter

Leveranskanal: E-post

GÖRAN LARSSON Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2025-03-21 07:20:57 UTC

Undertecknare

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: Kent Göran Larsson

Göran Larsson

Leveranskanal: E-post



Kommunstyrelsen

Ks § 78

Dnr 2025-000392

Revisionsberättelse Överkalix Värmeverk AB 2024

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

Föreslå kommunfullmäktige besluta Godkänna granskningsrapport
2024 Överkalix Värmeverk AB

Sammanfattning av ärendet

Vi, av fullmäktige i Överkalix kommun utsedda lekmannarevisorer, har granskat bolagets verksamhet för året. Granskningen har utförts av sakkunniga från PwC som biträder lekmannarevisorerna.

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Lekmannarevisorerna ska granska om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt och om bolagets interna kontroll är tillräcklig.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen och god revisionssed i kommunal verksamhet samt utifrån bolagsordning och fastställda ägardirektiv. Samplanering har skett med bolagets auktoriserade revisor. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning. Vi anser att de revisionsbevis vi inhämtat är tillräckliga som grund för våra uttalanden nedan.

Revisionell bedömning görs utifrån skalan: i allt väsentligt, inte helt samt ej.

Utifrån genomförd granskning gör vi följande bedömningar avseende revisionsåret 2024:

Att bolagets verksamhet sammantaget i allt väsentligt har sköts på ett ändamålsenligt sätt.

Att bolagets verksamhet inte helt har bedrivits på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Redovisat resultat bedöms endast delvis vara förenligt med ekonomiska mål i ägardirektiv.



Kommunstyrelsen

Att bolagets interna kontroll inte helt har varit tillräcklig. Några utvecklingsområden har noterats avseende hur styrelsen utövar styrning och kontroll över bolagets verksamhet/ekonomi

Beslutsunderlag

Revisionsberättelse 2024 Överkalix Värmeverk AB

Lekmannarevisorerna i Överkalix Värmeverk AB,
Överkalix kommun

För kännedom och beaktande
Bolagsstyrelsen

Till årsstämman i
Överkalix Värmeverk AB
Org. nr 556241–9183

För kännedom
Fullmäktige i Överkalix kommun

Granskningsrapport för år 2024 - Överkalix Värmeverk AB

Vi, av fullmäktige i Överkalix kommun utsedda lekmannarevisorer, har granskat bolagets verksamhet för året. Granskningen har utförts av sakkunniga från PwC som biträder lekmannarevisorerna.

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Lekmannarevisorerna ska granska om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt och om bolagets interna kontroll är tillräcklig.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen och god revisionssed i kommunal verksamhet samt utifrån bolagsordning och fastställda ägardirektiv.

Samplanering har skett med bolagets auktoriserade revisor. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning. Vi anser att de revisionsbevis vi inhämtat är tillräckliga som grund för våra uttalanden nedan.

Revisionell bedömning görs utifrån skalan: *i allt väsentligt, inte helt samt ej.*

Utifrån genomförd granskning gör vi följande bedömningar avseende revisionsåret 2024:

Att bolagets verksamhet sammantaget i allt väsentligt har skötts på ett ändamålsenligt sätt.

Att bolagets verksamhet inte helt har bedrivits på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Redovisat resultat bedöms endast delvis vara förenligt med ekonomiska mål i ägardirektiv.

Att bolagets interna kontroll inte helt har varit tillräcklig. Några utvecklingsområden har noterats avseende hur styrelsen utövar styrning och kontroll över bolagets verksamhet/ekonomi.

Överkalix, dag som framgår av digital signering

Monica Eliasson
Lekmannarevisor

Göran Hansson
Lekmannarevisor

Bilaga:

Granskningsredogörelse - Överkalix Värmeverk, PwC, maj 2025

Deltagare

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

MONICA ELIASSON Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2025-05-16 15:44:31 UTC

Undertecknare

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: MONICA ANN-CHRISTIN ELIASSON

Monica Eliasson

Leveranskanal: E-post

GÖRAN HANSSON Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2025-05-21 07:43:09 UTC

Undertecknare

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: GÖRAN HANSSON

Göran Hansson

Leveranskanal: E-post



Kommunfullmäktige

Regionfullmäktige

Missiv till medlemmarna i Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet

För verksamhetsåret 2024 översändes härmed samtliga handlingar som krävs för att Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens medlemmar – fullmäktige i Norrbottens 14 kommuner samt fullmäktige i Region Norrbotten, ska kunna fatta beslut om ansvarsfrihet för direktionen i Kollektivtrafikmyndigheten avseende verksamhetsåret 2024.

Denna typ av handling kräver inte nämndsberedning utan kan skickas direkt till kommunfullmäktige/regionfullmäktige för beslut.

Bilaga – Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten Årsredovisning 2024

Bilaga – Revisionsberättelse RKM 2024

Bilaga –Grundläggande granskning RKM 2024

Bilaga – Granskning av god ekonomisk hushållning RKM 2024

Bilaga – Skrivelse grundläggande granskning RKM 2024

Bilaga – Skrivelse årsredovisning RKM 2024

Bilaga – Yttrande årsredovisning RKM 2024

Luleå den 28 maj 2025

På uppdrag av myndighetschef Mats Aspemo

Verksamhetskoordinator, Cecilia Hjorth



Årsredovisning 2024





Innehåll

Myndighetschefen har ordet	3
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	4
Verksamhetsåret 2024	5
Uppföljning av prioriterade aktiviteter 2024	5
Myndighetens uppdrag	6
Tätortstrafiken	10
Driftredovisning per verksamhet	16
Myndighetsledning	16
Färdtjänsthandläggning	17
Finansiering buss och tågverksamhet	18
Förvaltningsberättelse	25
Den kommunala koncernen	25
Översikt över verksamhetens utveckling	28
Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning	28
Händelser av väsentlig betydelse	29
Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten	30
God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning	31
Balanskravsresultat	32
Verksamhetsmål 2024	33
Väsentliga personalförhållanden	36
Förväntad utveckling	38
Finansiella rapporter	39
Noter	44

Godkänd av Direktionen §10 2025-03-26





Myndighetschefen har ordet

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten fortsätter att utveckla, effektivisera och samverka kring länets kollektivtrafik tillsammans med sina 15 medlemmar i kommunalförbundet – de 14 kommunerna samt Region Norrbotten. I länet verkar nio samhällsfinansierade kollektivtrafikaktörer. Det innebär att årsredovisningens räkenskaper redovisar tre delar. Den största är finansieringen av helägda Länstrafiken i Norrbotten AB samt delägda Norrtåg AB, som också styrs via ägardirektiv med direkt insyn i verksamheten. En annan del är finansieringen av myndighetens personal och politikkkostnader. Den tredje är färdtjänsthandläggningen, som finansieras av de 13 kommuner som delegerat denna hantering till myndigheten.

För en helhetsbild av myndighetens ansvarsområde beskrivs även de kommunala tätortstrafikverksamheterna i årsredovisningen, medan deras räkenskaper återfinns under respektive kommun eller i en sammanställning som myndigheten årligen rapporterar till Trafikanalys, populärt benämnt Trafa.

En utmaning är att myndighetens roll och ansvar inte alltid är fullt förstådda. Detta har dock utvecklats och en bättre förståelse finns idag om att det endast finns en trafik huvudman i länet – den Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten.

En annan utmaning är att resurser för genomförande av åtgärder och projekt inom trafiken är organiserade under kommuner eller regionen. Viljan att delta i samverkansforum är stor, och ingen skugga faller på de personer som ingår i grupperna. Däremot är det utmanande att arbeta med gemensamma projekt över organisationsgränser där individer styrs av uppdrag inom kommunen eller regionen.

För att överbrygga detta används olika samverkansforum. Dels besöks alla kommuner fysiskt en gång per år under första halvåret. Besöken är uppskattade och möjliggör en djupare

diskussion om den unika kommunens villkor. Tanken är att upplevda behov som framkommer analyseras och speglas mot det Regionala trafikförsörjningsprogrammet. En tydlig punkt som lyfts är matchning av tidtabeller för buss och tåg samt hållplatsutveckling, vilket diskuteras vid varje kommunbesök. Med Region Norrbotten hålls två ordinarie möten per år med fokus på finansiering och tågfrågor.

Ett annat mötesforum som startats är för kommuner med tätortstrafik för att samla och sprida information och erfarenheter. Medlemmarna deltar även via sina tjänstemän i planeringscykeln och den verksamhetsplan myndigheten tar fram utifrån det beslutade Regionala trafikförsörjningsprogrammet. Inför varje politiskt möte ingår medlemmarnas tjänstemän i beredningen för insyn och möjlighet till inspel. Under 2024 har diskussioner inletts om genomförandegrupper som tilldelas projekt att driva med start 2025.

Övriga samverkansforum rör Norrtåg AB samt en gruppering med myndighetschefer och verkställande direktörer i samtliga norrlandslän. Det finns också många samverkansgrupper med bl.a. Trafikverket kring hållplatser och finansiering, tillgänglighetsråd och besöksnäringen regionalt samt Svensk kollektivtrafik nationellt.

Våren 2024 genomfördes studieresor till Gävleborg, Skåne och VL för att dra lärdomar om deras organisation och arbete med färdtjänst. Därefter har ett systembyte genomförts inom färdtjänsten med fokus på kvalitet och effektivitet.

Beredskapsfrågor har också lyfts som en prioritet där myndigheten tagit ledartröjan avseende resurser inom kollektivtrafiken.

Mats Aspemo

Myndighetschef Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten



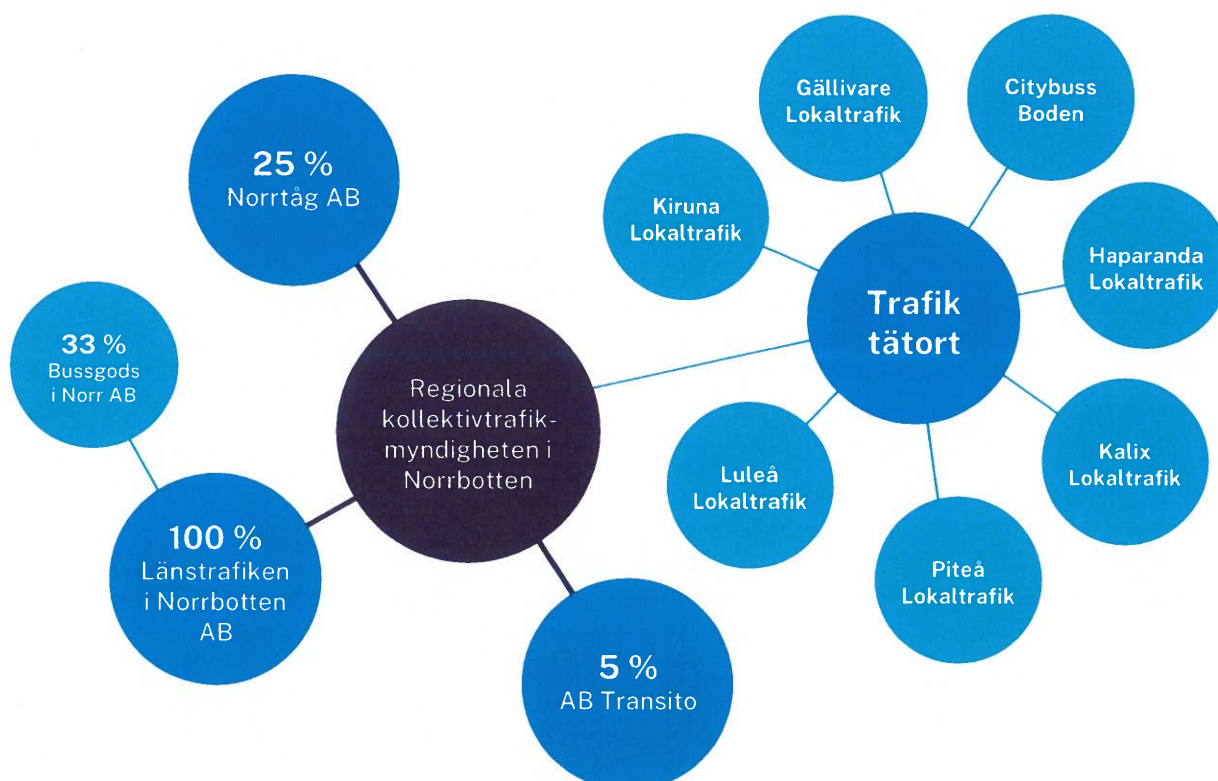
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att vidta åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ett sätt som är förenligt med Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd.

Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten

(RKM) bildades den 1 januari 2012 under organisationsformen kommunalförbund. Medlemmar i förbundet är kommunerna Arjeplog, Arvidsjaur, Boden, Gällivare, Haparanda, Jokkmokk, Kalix, Kiruna, Luleå, Pajala, Piteå, Älvsbyn, Övertorneå och Övertorneå samt Region Norrbotten.

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ska verka med den grundläggande ambitionen att som myndighet samordna, effektivisera och utveckla kollektivtrafiken i länet. Myndigheten beslutar om var kollektivtrafik ska bedrivas i länet och taxorna för detta. Till Luleå kommun har delegerats rätten att upphandla egen trafik och att i samråd med myndigheten besluta taxor för denna. Myndigheten beslutar också det Regionala trafikförsörjningsprogrammet där vision, mål och strategier för länets kollektivtrafik beskrivs. Myndigheten ska vidare medverka i lokala, regionala och nationella nätverk som skapar förutsättningar för en fortsatt utveckling och rationell hantering av kollektivtrafik.





Verksamhetsåret 2024

Uppföljning av prioriterade aktiviteter

Allmän kollektivtrafik:

1. Kartlägga dagens brister gällande tillförlitlighet i kollektivtrafiken och därefter ta fram en åtgärdslista. Myndigheten samordnar, respektive kollektivtrafikverksamhet kartlägger nuläget och därefter görs en gemensam prioritering av åtgärder.
 - Åtgärdslista framtagen för tåg (Vytåg, Norrtåg och Trafikverket). För buss är nuläget kartlagt, uppföljning genomförs löpande och vid nya upphandlingar.
2. Gemensam app för biljetter med företags- och skolkortsportal.
 - Systematiskt uppföljning av Projekt Snowracer – gemensamt biljett- och betalsystem med de fyra nordligaste länen.
3. Utbildning av politiker och tjänstemän kring kollektivtrafikens villkor
 - a. Föreläsningar
 - b. Workshops
 - c. Utbildningsdagar
 - d. Erfarenhetsutbyten
 - Pågår löpande genom utbildningspass vid politiska möten (direktionsmöten, presidiummöten m.m), styrelsemöten, myndighetens kommunbesök, kollektivtrafikdagen och vid olika arbetsmöten och nätverksträffar.
4. Skapa en linjekarta över all trafik i länet för bättre synbarhet för resenär. (Likande en SL karta)
 - Arbetet ej uppstartat, diskussion pågår i vilket format och hur kvalitetssäkring och förvaltning skall ske.
5. Gemensamt marknadsföra app med realtid, tåg och buss.
 - Gemensam Workshop med tema gemensam marknadsföring och varumärke genomförd med Tim Foster den 19 juni, plan för fortsatt arbete 2025 framtagen i samband med VEP-arbetet.
6. Skapa samlad organisationsbild över vem som gör vad i kollektivtrafiken.
 - Arbetet uppstartat och kommer att sträcka sig in i 2025, då perspektivet kollektivtrafikens uppgift och ansvar vid kris och beredskap kommer att införlivas i kartläggningen. Arbetsgrupp med de fyra nordligaste länen skapad, där kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten har samordningsansvar, myndigheten ingår även i Svensk kollektivtrafiks nätverk för kris och beredskap.
7. Kategorisera dagens trafik utifrån trafikförsörjningsprogrammet och identifiera luckor.
 - Genomförs löpande i samband med nya trafikpliktsbeslut, övergripande kartläggning ej genomförd.

Färdtjänst:

1. Ersätta webSolen med system för effektivitet, kvalitet och bättre arbetsmiljö.
 - Handläggarssystemet Alfa Connect är i gång och ersätter webSolen maj 2024.
2. Skapa tolkstöd
 - Tolkstöd finns på plats sedan november 2024. Behovet av tjänsten har till årsskiftet inte varit så stort.
3. Enkel informationshämtning från folkbokföringen
 - Under hösten 2024 har information från folkbokföring integrerats i handläggarssystemet.
4. Digitalisera pappersarkivet
 - Arbetet har ej påbörjats under 2024, fortsatt arbete under 2025.



Myndighetens uppdrag

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ska bedriva verksamheten enligt lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1056) och enligt fastställd förbundsordning, samverkansavtal och reglemente, samt lagar och föreskrifter som i övrigt gäller för verksamheten. Direktionen ska leda verksamheten och följa de frågor som kan inverka på förbundets utveckling och ekonomiska ställning.

Verksamhetens ekonomi kan beskrivas i tre delar. Den största delen är finansieringen av dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB samt det delägda bolaget Norrtåg AB.

Den andra delen är verksamheten att sköta 13 av länets 14 kommuner avseende färdtjänst- och riksfärdtjänstutredningar samt inom området andra förekommande restyper. Antalet kommuner som anslutit sig till den denna tjänst har över tid ökat och senast tillkom Piteå kommun den 1 januari 2021. De kommuner som använder sig av Kollektivtrafikmyndighetens tjänster faktureras för färdtjänstbedömning och färdtjänstbeslut efter självkostnadsprincipen och respektive kommuns nyttjandegrad. Beställningar av färdtjänstresor är delegerat till dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB att hantera och faktureras från detta bolag direkt till de kommuner som anlitar tjänsten.

Den tredje delen kan beskrivas som utveckling och politik vilken delas med 50 procent på vardera Region Norrbotten och 50 procent på kommunerna i Norrbotten. Kommunerna i Norrbotten delar lika på detta belopp.

Färdtjänst

Under verksamhetsåret 2024 har Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (myndigheten) tillsammans med Länstrafiken Norrbotten AB (Länstrafikens beställningscentral) fortsatt att hantera färdtjänstuppgifter för 13 av länets 14 kommuner.

Under året har tidigare handläggarsystem ersatts av Alfa Connect. Arbetet med att effektivisera

handläggprocessen och öka kvalitén samt arbetet med att ta fram rapporter och löpande uppdatera handläggarrutiner fortgår. Effekterna av det nya systemet visar sig snabbt i form kortare arbetsprocesser med snabbare handläggning. Samtidigt ser vi att det nya systemet på beställningscentralen har medfört en effektivare faktureringsprocess. Arbetet med att se över och säkerställa arbetsprocesser och resurser fortsätter.

Myndigheten har även under året haft dialog med kommunerna gällande färdtjänstavtalen. Ett nytt färdtjänstavtal har tagits fram i dialog med kommunerna för en hållbar modell för finansiering och uppföljning av färdtjänst både för myndighetsutövningen och färdtjänstbeställningarna. De nya avtalen börjar gälla från 1 januari 2025. I slutet av december återstår undertecknandet från tre kommuner som inväntar de politiska besluten i sina kommuner.

Särskilda uppdrag från direktionen:

Direktionen beslutade i december 2023 att uppdra till verksamheten att göra en vidare analys över hur färdtjänsten kan justeras för att effektivisera administration och kostnader gällande länsfärdtjänsten och resor inom annan kommun (RIAK). Samt en särskild analys av lika regelverk i Norrbotten avseende rabatterade resor. Analysen presenterades vid direktionsmötet i december 2024.

Analysen har utmynnat i följande beslut:

Vid direktionsmötet i december 2024 beslutar Direktionen att Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten bibehåller möjligheten att resa med Länsfärdtjänstresor till dess att bättre förutsättningar finns att resa med allmänna kommunikationer.

Direktionen beslutar att Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten bibehåller möjligheten till resor inom annan kommun (RIAK) då dessa sker i liten omfattning och till låga kostnader.

Direktionen beslutar att Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten arbetar tillsammans med kommunerna gällande enhetliga rabatter för resor till/



från arbete, studier samt biståndsbedömda dagverksamheter under 2025.

Direktionen beslutar att Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten bibehåller att resor inte begränsas i antal eller område i någon större omfattning än idag, då dessa resor är få och utredning och hantering av resebeställningar kan i stället öka de administrativa kostnaderna.

En samordnad färdtjänsthantering i länet kommer innebära en mer likformig och rättvis hantering av framför allt tillståndsgivningen där ett gemensamt regelverk ligger till grund för handläggningen.

Tillgänglighetsråd

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten fortsätter med dialogen kring tillgänglighetsarbetet inom kollektivtrafiken genom en referensgrupp bestående av personer som i föreningsform är engagerade i dessa frågor. Tanken är att referensgruppen ska behandla frågeställningar som avser att förbättra tillgängligheten både inom den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken, och får därmed ett utökat uppdrag i förhållande till det tidigare Färdtjänstrådet.

Referensgruppen har en viktig roll för att stödja Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten i arbetet att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken för resenärer med i första hand syn-, hörsel- eller rörelsenedsättning. Myndigheten önskar även, i den mån det är möjligt, förbättra tillgängligheten för personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar och psykisk ohälsa.

Referensgruppen består av två representanter från Funktionsrätt Norrbotten samt en representant från vardera föreningen SRF i Norrbotten, PRO i Norrbotten, SKPF i Norrbotten och SPF Seniorerna i Norrbotten. Därutöver medverkar tjänstepersoner från Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten och Länstrafiken i Norrbotten.

Referensgruppen har möte 3-4 gånger per år. Minnesanteckningar från samtliga möten läggs ut på hemsidan.

Förutom detta har myndigheten medverkat vid ett antal möten som andra aktörer har kallat till och där tillgänglighetsfrågor i kollektivtrafiken har varit i fokus. Dessa möten är bland annat Synskadades Riksförbund i Norrbottens årsmöte, Region Norrbottens tillgänglighetsråd samt RTAF-rådet som Trafikverket Region Norr ansvarar för.

Flygbilar

Projekt flygbilar syftar till att öka den interregionala tillgängligheten i de kommuner där denna brister. Projektet ger möjlighet till en anropsstyrd trafik till/från en flygplats för resenärer i kommuner som inte har en egen flygplats och där den allmänna kollektivtrafiken till flygplatsen är begränsad. Tidtabellen för den anropsstyrda trafiken är kopplad till två avgångar respektive ankomster per dag, en på morgonen och en på kvällen i vardera riktningen.

Projektet startade i april 2016 och förlängdes med ett nytt avtal under perioden 1 januari 2024 till och med 31 december 2025.

De linjer som trafikeras är;

Linje 711	Haparanda-Kalix-Luleå Airport
Linje 712	Jokkmokk-Luleå Airport
Linje 713	Älvsbyn-Luleå Airport
Linje 714	Övertorneå-Överkalix-Luleå Airport
Linje 910	Arjeplog-Arvidsjaur flygplats

Linjerna 711-714 finansieras av Trafikverket, Region Norrbotten och de sex kommuner som berörs av trafiken. Linje 910 finansieras till lika delar av Trafikverket och Region Norrbotten. Utvärdering av projektet görs löpande med berörda parter och bedömning är att projektets syfte och mål uppnås.





Nyttjandet att boka och åka flyglinjerna har ökat något under 2024 jämfört med 2023, där antalet utförda turer är 181 fler för 2024 än 2023 och bokade pass är 319 fler. Bruttokostnaden för flyglinjerna uppgår 2024 till 8,9 mkr, vilket är 2,0 mkr lägre än 2023 (10,9 mkr) med anledning av ny upphandling med lägre priser än tidigare. Erlagda egenavgifter/intäkter uppgår för 2024 till 2,2 mkr vilket är 0,1 mkr mer än 2023 (2,1 mkr).

Flyglinje	2024		2024	2023		2023
	Antal utförda turer	Antal bokade pass	Antal per tur	Antal utförda turer	Antal bokade pass	Antal per tur
711 Haparanda - Kalix - Luleå	957	2 280	2,4	991	2 304	2,3
712 Jokkmokk - Luleå	693	1 299	1,9	608	1 114	1,8
713 Älvsbyn - Luleå	137	137	1,3	102	145	1,4
714 Övertorneå - Övertorneå - Luleå	694	1 359	1,9	671	1 308	1,9
910 Arvidsjaur - Arjeplog	721	1 759	2,4	649	1 682	2,6
Totalt	3 202	6 872	2,2	3 021	6 553	2,2

Länstrafiken i Norrbotten AB

För allmänna trafiken har ett antal nya trafikavtal startat upp och 3 upphandlingar slutförts, för uppstart av trafik under 2025 och 2026. Ett stort arbete med förbättring av modellavtalen har skett under 2024 och under slutet av året har även arbetet med att förstärka krav på kvalitet i upphandling påbörjats, detta arbete och medföljande systematik har färdigställts under januari 2025. Antalet resor för allmänna trafiken är färre 2024 än 2023, trenden för minskat resande är ihållande sedan kvartal ett 2023.

Serviceresor har under året implementerat ett nytt boknings- och planeringssystem för beställningscentralen som heter Alfa. Det nya systemet ger bättre förutsättningar för medarbetarna att planera och samordna resorna och därmed förbättra resurseffektiviteten. I övrigt ökar resandet något totalt för sjuk- och färdtjänstresor under 2024 jämfört med 2023, en utveckling som väntas fortsätta under 2025.

Ett fokusområde för andra halvan av 2024 har varit totalkvalitén för både allmänna trafiken och för serviceresor där det i båda fallen startats upp nya avtal som krävt extra noggrann kvalitetsuppföljning under inledande perioden. En ny systematik för

att övergripande följa upp levererad kvalitet har tagits i bruk för att ytterligare stärka bolagets kvalitetsarbete.

Inom styrelsen är fokus att leda bolaget mot långsiktiga förbättringar genom att i ännu större utsträckning ha de långsiktiga målen från styrande trafikförsörjningsprogrammet i beaktning.

Myndigheten för Digital förvaltning (DIGG) har ånyo gjort nedslag på bolagets hemsida. Kontentan av nya nedslag är att hemsidan behöver tillgänglighetsanpassas ytterligare, för att uppfylla kraven enligt lagen om tillgänglighet. Arbetet med tillgänglighetsanpassning enligt nya nedslagen är påbörjat i början av 2025 och ska vara färdigt senast i slutet av mars 2025 för ny granskning, bolagen anlitar extern konsult för detta syfte.

Organisatoriskt har arbetet med en långsiktigt hållbar organisation fortlöpt under 2024, den nya kund- och marknadsavdelning har bildats under hösten 2024 med tillsättande av chef för avdelning och arbete inom gruppen för att sätta strukturen vidare.

Framtida utveckling

För åren framåt kommer framför allt riktningen för bolagets utveckling i relation till trafikförsörjningsprogrammet att vara viktig



Utöver det långsiktiga fokuset ligger även ett förstärkt fokus mot att följa utvecklingen av det gemensamma biljett och betalsystemet som införs tillsammans med 5 andra beställare (utöver Länstrafiken i Norrbotten: de 3 övriga nordligaste regionerna i Sverige samt bolagen Luleå Lokaltrafik AB och Skellefteå Buss AB), införandet av nya lösningen har under 2024 drabbats av stora förseningar och beräknas vara infört under första halvåret 2025.

Norrtåg AB

Året 2024 inleddes med svåra väderförhållanden för trafiken, vilket medförde att avgångar behövde ställas in till följd av mycket sträng kyla och fordonsbrist. Vidare mot våren sågs en positiv resandeökning tillsammans med ökade biljettintäkter. Under sommaren fick ERTMS på Botniabanan ett fel kopplat till infrastrukturen vilket medförde att trafiken fick ställas in mellan Härnösand-Sundsvall i sex veckor, vilket innebar ett intäktsstapp i semestertider.

Oktober månader omfattades trafiken av stora banarbeten, främst på Mittbanan och Botniabanan vilket även bidrog till minskad försäljning. Trots utmaningar med infrastruktur och väderförhållanden har trafiken sett över helåret haft hög punktlighet och regularitet. Exkluderat planerade inställelser var regulariteten 2024 93 % och punktligheten på ankomst 5 minuter efter avgångstid 78% samt 90% på ankomst 15 minuter efter utsatt avgångstid.

Under sommarmånaderna skedde ett byte av biljettsystem hos flertalet operatörer och regioner, något som inledningsvis skapade problem med biljettdistributionen i såväl egna som externa försäljningskanaler. Efter sommaren minskar resandet och intäkterna under vårens nivåer och fortsätter under kvartal 4 att understiga budgeterad nivå. Sammantaget är resandeutvecklingen oförändrad mot föregående år vid utgången av 2024.

Övergången till nya biljettsystem tillsammans med omfattande banarbeten inom och utanför det egna trafikområdet bedöms vara några av orsakerna till höstens nedgång. Under året har bolaget fortsatt med förstudie runt fordonsanskaffning och depåutbyggnaden.

Vidare har upphandling av nytt trafikföretag from december 2025 med en avtalstid på 10 år slutförts under sommaren. Under året har antalet anställda utökats med tre nya anställda, och personalstyrkan uppgår nu till 11 personer.

Framtida utveckling

Styrelsen har under året godkänt en långsiktig fordonsstrategi kopplad till Tågvision 2040, och en förstudie har inletts i samarbete med Mälardalstrafik för en gemensam upphandling av nya tåg. Parallellt har omfattande underhåll och uppgraderingar av befintlig fordonsflotta genomförts, inklusive förbättrad internetuppkoppling och säkerhetssystem. Vidare har bolaget gjort en förstudie för utbyggnad av vagnsverkstad för att kunna ta emot nya och längre fordon på sikt, en förstudie som kommer att fortsätta under 2025.

Ett strategiskt viktigt beslut för byggandet av Norrtåg 2040 var beslutet att ta över fem Reginafordon från Västtrafik, vilket möjliggör en betydande trafikutökning från december 2027 och skapade bra förutsättningar i den upphandling av trafikföretag som gjordes under våren 2024. Upphandlingen avslutades med tilldelning av ett 10 årigt trafikavtal med VR Sverige AB. Under hösten har det påbörjats ett omfattande arbete med att säkerställa en smidig övergång från nuvarande operatör.



Tätortstrafiken

Bodens kommun/Trafikenheten

Uppgiftslämnare: Linda Öhrvall

Året som har gått

Lokaltrafiken i Bodens kommun har gjort ett bra år 2024. I samband med byte av biljett-och betalsystem i maj har statistiken under resterande del av året blivit felaktig. Resandet för januari-april har ökat med 3,6% jämfört med motsvarande period 2023. Perioden maj-december visar en resandeminskning på 9,1% jämfört med motsvarande period 2023. Det sammanlagda resultatet ligger på en resandeminskning på 4% för 2024 jämfört med 2023. Intäkterna visar dock på en ökning av biljettförsäljningen på 4% jämfört med 2023 vilket mest troligt tyder på en resandeökning.

Biogasbussarna visade sig vara väldigt driftsäkra då termometern under början av året visade kring minus 40 grader i sammanlagt ett par veckor. Det var endast en inställd tur denna period. Bussarna startades 2-3 timmar innan första turen för att bli riktigt varma för både chaufförer och resenärer och höll då värmen mycket bra under dagen.

Det förs en löpande dialog med Citybuss om verksamhetsdriften, eventuella klagomål, tidtabellsförändringar mm. Under hösten genomfördes en busshållplatsinventering tillsammans för att hitta de busshållplatser som behöver förbättringsåtgärder. Inventeringen gjordes ombord på en buss för att identifiera var det fanns problem att ta sig mot hållplatsplattformen, svårigheter att ta sig in eller ut från hållplats osv.

Det förs bra dialoger med Länstrafiken när det gäller gemensamma samarbetsområden. Problemen med det nya biljett-och betalsystemet hanteras vartefter och det förs löpande avstämningsmöten om det fortlöpande arbetet.

Arbetet med verksamhetsplan tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten samt Norrbottens

kommuner och Region Norrbotten är viktigt och värdefullt för fortsatt samarbete. Den löpande dialogen med myndigheten i olika frågor är betydelsefull.

En beställning på skyltar till busshållplatser, både väderskydden samt stolparna är gjord. Skyltarna ska innehålla mer information än de nuvarande skyltarna vilket skapar en tydlighet för resenärerna. Kommunens driftavdelning kommer att montera skyltarna under 2025.

Ett samarbete med Björknäsgymnasiets byggprogram som startade hösten 2023 har resulterat i ett väderskydd till en av busshållplatserna i form av Bodens fästning. Väderskyddet invigdes under hösten 2024 och är väldigt omtyckt av resenärerna.

Samhällsomvandlingen som pågår i Boden och även i andra kommuner i Norrbotten är en stor utmaning. Befolkningen ska öka och bostäder ska byggas. Kollektivtrafiken måste möta upp det nya behovet av resenärer och även deras behov. Den pågående linjenätsutredningen utmanar till att tänka nytt och att försöka förutspå behoven för Bodens lokaltrafik framöver. En enkätundersökning är genomförd med en efterföljande dialoggrupp för att få kunskap om vad Bodens medborgare önskar av lokaltrafiken. I stort är medborgarna nöjda men skulle vilja ha mer trafik på kvällar och helger. Vilket förutspås att behovet kommer att öka i och med befolkningsökningen. Entreprenörsbostädernas etablering gör att linjenätet måste ses över för att möta även entreprenörernas behov av lokaltrafik. Linjenätsutredningen är indelad i två delar, en på kort sikt inom denna avtalsperiod och en på lång sikt som planeras till den nya avtalsperioden sommaren 2030.

Framtiden för er kollektivtrafik

Med anledning av den kommande befolkningsökningen ses stora möjligheter att få mer resenärer till lokaltrafiken i Boden. Det ger möjligheter till fler turer och kanske så småningom även mer helgtrafik. Linjenätsutredningen kommer att guida fram till vilka förändringar som är bäst för Bodens lokaltrafik framöver.



Ekonomi är det största hindret för utvecklingen av lokaltrafiken. I dagsläget nyttjas de antal bussar som finns inom avtalsområdet. Fler linjer och fler turer betyder fler bussar vilket gör det svårt att hålla sig inom den frivolymsomkostnad som finns i avtalet idag.

Ett utökat biljettsamarbete mellan Länstrafiken och kommunen behövs för att möjliggöra resor med både Länstrafikens bussar samt Bodens lokaltrafik på samma produkt. Det finns områden i Boden där både lokaltrafik och regionaltrafik trafikerar och det skulle underlätta om resenären kunde åka på båda bussar utan att det är olika kostnader för samma resa.

Gällivare Kommun

Uppgiftslämnare: Josefine Rynbäck

Året som har gått

Gällivares tätortstrafik har flutit på bra under året 2024. Under året har två kampanjer med teståkare genomförts, med syftet att få fler att hitta till kollektivtrafiken och se fördelarna med att resa kollektivt. Det har gett bra respons på kampanjerna och i enkäten ca 5 månader efter kampanjen uppger 52% av testpersonerna att de kommer fortsätta att åka kollektivt.

En fortsatt ökning i resandet ses, dock stämmer inte statistiken för 2024 med anledning av byte av biljett- och betalsystemet där statistiken till viss del misstämmer, så det är svårt att säga hur stor ökningen egentligen är. Länstrafiken uppskattar att det saknas ca 8-10% av resandet från maj 2024. De siffror som är kända är 189 174 resande under 2024 (2023: 183 293 och 2022: 110 781).

Införandet av den nya reseappen har varit positivt under året och förhoppningen är att resterande svårigheter med införandet kommer att lösas snabbt.

Framtiden för kollektivtrafik

Ny upphandling är på gång. Trafikstrategi för Gällivare kommun är under antagande, den inriktar sig mot en hållbar tillgänglighet där det finns

åtgärder som ska främja det kollektiva resandet i Gällivare kommun. Aktiviteter såsom "Mobility management"-aktiviteter för ett ökat resande fortsätter.

Satsningen på Hybrit, kommer att leda till att en stor mängd personer behöver kunna förflytta sig och att de kan göra detta utan att behöva ha en egen bil.

Ett hinder för att lyckas framåt är att det behövs infrastruktursatsningar för att kunna ställa om kollektivtrafiken till ett hållbart alternativ.

Haparanda kommun

Uppgiftslämnare: Jakob Jakobsson

Året som har gått

Tätortstrafiken i Haparanda förstatte att nyttjas i signifikant högre grad i förhållande till pandemiåren 2020 och 2021, vilket tyder på att antalet resande med kollektivtrafiken i kommunen har stabiliserats. På det stora hela minskar emellertid resandet med ungefär 3% under perioden januari till november föregående år. Värt att lyfta är att sommartrafiken under 2024 ökade något i jämförelse med tidigare år.

Framtiden för kollektivtrafik

Under 2025 kommer ett nytt underlag för upphandlingen av tätortstrafiken att tas fram. I samband med upphandlingen kommer den nuvarande linjesträckningen och turerna delvis att ses över för att möta det nuvarande behovet, med hänsyn till samhällsutvecklingen i sin helhet. Under 2025 kommer tågtrafiken att komma igång. För att skapa god samhälls- och resenärsnytta samt för att underlätta resandet i länet och över nationsgränsen kommer det att vara viktigt att erbjuda ett utbud av kollektivtrafikslösningar och en god samordning av hållplatstiderna.



Kalix kommun

Uppgiftslämnare: Per Nilsson, chef teknisk försörjning Kalix kommun

Året som har gått

I samband med upphandling har en översyn av lokaltrafikens linjenät gjorts för att få ett enklare och mer sammanhängande linjenät. Det nya linjenätet infördes Juni 2023. Lokaltrafikens upptagningsområde är nu cirka 10 500 personer vilket är 70% av befolkningen. Vid de mest vanliga arbetstiderna finns tätare trafik upp till halvtimmesvis inom hela området. Trafiken består nu av två linjer och en begränsad helglinje lördagar. Linjerna når alla de större arbetsplatserna inom upptagningsområdet.

Resultatet av nytt linjenät och tidtabeller har inledningsvis varit lyckat. Totalt antalet resor var 75 525 under 2024 att jämföra med 70 455 under 2023 och 63 889 under 2022. En ökning av resandet med 7% senaste året och 18% sett över en tvåårsperiod.

Framtiden för er kollektivtrafik

En upphandling är genomförd för perioden Juni 2025-Juni 2028 plus tre optionsår. Ny entreprenör blir Boreal Sverige. Inför nästkommande upphandling ses alternativ för drivmedel över. Omvärldsanalys kommer att göras, även diskussioner med grannkommunerna som har lokaltrafik och olika energislag. Inom kommunen påbörjas under 2025 också en översyn av det samlade resandet med tätortstrafik, inomkommunala regionala linjer (skolskjuts) och skoltaxi. Detta för att optimera möjligheter att resa kollektivt.

Kiruna kommun

Uppgiftslämnare: Sofie Nordefors, Trafikplanerare Kiruna kommun

Året som har gått

Lokaltrafiken har under året som varit rullat på. Längs vägen har det stötts på en del farthinder och utmaningar samtidigt som det, sedan föregående år, varit en positiv utveckling i antalet resande. I början av året infördes extra förstärkningstrafik på utvalda turer efter det under en tid varit ett ökat tryck under morgnar i samband med skolstart. Under sommaren så skedde det en större förändring. Den 1 juli lämnade Hörvalls buss över stafettpinnen till Falcks Omnibus som nu tagit över rollen som trafikutövare för samtliga lokaltrafiklinjer inkl. flygbuss och tågtransfer. Under hösten har även ett arbete med att ta fram underlag inför upphandling av lokaltrafik påbörjats.

Lokalt så har det i samband med samhällsomvandlingen varit en del störningar i linjenätet och omdragningar på grund av ombyggnationer av vägar och infrastruktur. Något som förväntas fortgå även under nästa år. Införandet av det nya biljettsystemet har under hösten varit utmanande då förseningar i införandet ställt till det med biljettförsäljningen av det lokala "Kirunakortet". Övåntade fördröjningar av införandet och besked som kommit med kort varsel har gjort att kommunen under hösten och delar av vintern, tillsammans med Länstrafiken försökt hitta lösningar för att kunna hantera situationen. Under perioden september-december har kommunen erbjudit gratis resande inom kommunen i väntan på ett fungerande biljettsystem. I slutet av november påbörjades en manuell försäljning av "tillfälliga" busskort för att lösa situationen, då införandet av det nya systemet beräknades dra ut ännu mer på tiden. Som tidigare nämnts så ser siffrorna från årets resande statistik positiv ut jämfört med föregående år men de bör dock tas med försiktighet då det finns en del avsaknad av samt osäkerheter i statistiken på grund av detta.

På de linjer som Länstrafiken trafikerar inom kommunen (91, 501, 502, 505) så syns det att antalet resande minskat något jämfört med



föregående år, minus 6,2%. Denna statistik tar dock inte hänsyn till de resenärer som rest med det tillfälliga Kirunakortet under september till december månad, då kortet inte registrerats elektroniskt vid påstigning på grund av gratismånaderna. På de länstäckande linjerna (10, 50, 52, 53) så kan man se ett tapp på antalet resande med minus 12,3%.

Framtiden för er kollektivtrafik

I början av år 2025 kommer en upphandling av lokaltrafiken och tågtransferbussen genomföras, då nuvarande avtal löper ut under år 2026. Under våren 2025 hoppas vi att det nya biljettsystemet ska komma i gång och att det ska kunna gå över till Länstrafikens app-baserade biljettsystem. Lokalt så finns det fortfarande en del utmaningar med vägnätet och infrastrukturen på grund av den pågående samhällsomvandlingen. Den nuvarande busstationen kommer under 2025 att avvecklas på den nuvarande platsen och en ny kommer att lokaliseras i Nya Kiruna centrum. På grund av att vägar kommer att stängas och avvecklas kommer även linjedragningen att ses över under året. Lokalt så kommer det under året jobbas med att ta fram en revidering på kollektivtrafikprogrammet och genomföra en resevaneundersökning för att få bättre koll på hur invånarnas resvanor ser ut inom kommunen.

Luleå kommun

Uppgiftslämnare: Jonas Vinblad von Walter, VD, Luleå Lokaltrafik

Året som har gått

LLT har under året fortsatt återhämtningen efter pandemin och närmast sig resandet 2019, före pandemin. De nya resvanorna medför köp av andra typer av produkter såsom till exempel månadskort i stället för årskort, vilket ger mer intäkt per resa. Under föregående år genomfördes åtgärder för att ha möjlighet att nå en budget i balans gällande år, där nerläggning av kostsamma linjer med lågt resande, prishöjning av biljettprodukter, borttagande av biljettautomater samt några

linjesatsningar med snabbare linjer var några av de insatser som lade en grund för att uppnå det målet. Ett mål som kunnat uppnås då bolaget lyckats nå det bästa resultatet sedan 2014. Kostnadsbilden har under året stabiliserats efter tidigare års ökade inflation, något som underlättat möjligheten att klara uppsatt budget. Under året har även ett nytt avtal med kommunen tagits fram, något som börjar gälla från årsskiftet

Arbetet med planering av ny depå löper vidare där förstudien avslutades under året. Utifrån den bedömda kostnaden har en budgetplan beslutats där vidare fördjupade förstudier fortsätter under kommande år. Vikten av en ny depå har genom detta arbete tydliggjorts på flera plan och ligger nu i fokus för de styrande politikerna med förhoppning att kunna få en färdig depå så fort det bara är möjligt.

Framtiden för er kollektivtrafik

LLT har ett starkt varumärke med stort förtroende hos resenärer och allmänhet. Luleå kommun har en tydlig vision fram till 2040 där kollektivtrafikens betydelse lyfts fram för att bland annat nå miljömål och skapa god tillgänglighet för alla. Bolaget har en viktig samhällsfunktion som tydliggjorts under pandemin då många inom kommunen inte har några andra alternativ för förflyttning.

I ägardirektivet för bolaget har miljömål såsom fossilfrihet och minskning av CO₂-utsläpp förtydligats, vilket medför en tyngd i genomförandet av framtagna omställningsplan. För att lyckas med den fortsatta omställningen och utvecklingen av bolaget är det viktigt att arbetet med ny depå fortskrider. Dagens depå har inom kort nått sin slutliga livslängd och har dessutom ingen möjlighet att hantera den mängd el- och gasbussar som behövs för att klara miljömålen.

Arbetet med gemensamt biljettsystem har fortsatt utvecklas under året där den nya appen lanserades strax efter årsskiftet. Appens införande har kantats med utmaningar och barnsjukdomar som hanterats eftersom. Resterande delar av projektet för biljett och betalsystem planeras kunna införas under kommande år.



Piteå kommun

Uppgiftslämnare: Mathias Keisu, Sandra Flygare-Baas, Piteå kommun

Året som har gått

Elbussarna på Piteå stadsbuss har fortsatt fungerat mycket bra under detta år. Antalet genomförda resor med Piteå stadsbuss ökade under de första månaderna 2024 med rekordmånader i både februari och april. Sedan maj månad då Länstrafiken bytte system har statistiken varit felaktig och det finns därför en stor osäkerhet kring exakt hur resandeutvecklingen sett ut under resterande månader av året. Baserat på intäkterna under året kan det antas vara ett stabilt resande jämfört med 2023 och möjligtvis något högre men säker statistik saknas. Av denna anledning är det även svårt att säga hur resorna är fördelade på respektive resenärskategori men sannolikt är det fortfarande relativt jämnt fördelat mellan barn och vuxna.

Det har genomförts vissa mindre justeringar av tidtabeller men inga större förändringar. Det planeras för både ett nytt handelsområde (Lomtjärn) och en ny stadsdel (Stadsutveckling öster) och i samband med det ses nya hållplatser och linjedragningar för kollektivtrafiken över. Ambitionen är att ha både hållplatser och linjer klara när verksamheterna startar och människor flyttar in i nya bostäder.

Biljettutbudet har ökat för kategorin skolbarn, de har nu tillgång till samtliga biljettyper precis som övriga resenärskategorier. Detta bidrar till en tydligare och mer homogent utbud för alla. Beslut om att även införa seniorbiljetter (65+) på Piteå stadsbussar togs i Kollektivtrafikmyndighetens direktion i december. De förväntas införas under februari månad 2025. Dessa biljetter kommer att ligga på samma prisnivå som ungdomsbiljetter dvs 75% av vuxenpriset.

Det har genomförts en testresenärskampanj i februari/mars som riktade sig till de som i vanliga fall kör bil. Kampanjen hade över 500 sökande och av dessa valdes 100 personer ut och de fick en 30 dagars periodbiljett att använda för

sina resor. De fick svara på en enkät direkt efter avslutat testperiod och även på en uppföljande enkät 6 månader senare för att det skulle kunna följas upp om resorna med kollektivtrafiken har fortsatt. Resultatet av enkäterna visade att ca 40% i någon utsträckning har fortsatt att åka med Piteå Stadsbuss även efter testperioden. Enkäterna visade också att andra familjemedlemmar än den som blivit testresenär har valt kollektivtrafikresor i större utsträckning än tidigare, vilket visar på att en sådan kampanj kan ge positiva ringar på vattnet för fler än bara den som aktivt deltar i kampanjen. Piteå kommun avser att genomföra samma kampanj i februari/mars 2025.

Piteå kommun har varit mer aktiva i sociala medier för att lyfta fram goda exempel på kollektivtrafiken exempelvis ökat resande vissa månader. Detta i syfte att sprida en positiv bild av kollektivtrafiken och visa på den nytta den gör för många medborgare.

Framtiden för er kollektivtrafik

Bristerna i statistiken skapar en utmaning för kommunen. Det blir svårt att visa på en fortsatt positiv utveckling av befintlig trafik (trots att intäkterna och årets första månader pekar på detta) och därigenom blir det en större utmaning att erhålla medel för ytterligare utveckling av trafiken i samband med de ovan nämnda verksamhets- och bostadsområdena. Viktigt att arbetet med att tillhandahålla en säkerställd statistik fortsätter prioriteras i arbetet med det nya biljett-och betalsystemet.

Piteå kommun ser över möjligheterna att under året kunna påbörja arbetet med att ta fram en kollektivtrafikplan som tydliggör hur arbetet med kollektivtrafiken ska bedrivas framöver.

Norrbotniabanans tillkommande är fortsatt såväl en möjlighet som ett potentiellt hinder framåt.

Det har hittills varit svårt att få igång ett fungerande realtidssystem men förhoppningen är att en lösning kommer inom kort. Funktionen är en av de mest efterfrågade från resenärer med framförallt Piteå Stadsbuss.





Driftredovisning per verksamhet

Analys och kommentarer per verksamhet

Utfallet för kollektivtrafikmyndigheten totalt visar ett överskott på 2,3 mnkr. Färdtjänsthandläggningen visar ett överskott på 0,6 mnkr, driftbidrag för den allmänna kollektivtrafiken visar ett överskott på 4,2 mnkr, medan finansieringen av färdtjänstens andel av beställningscentralen visar ett underskott på 4,5 mnkr. Driftbidraget för tågtrafik visar ett överskott på 1,9 mnkr. Reglering av över- och underskott inom dessa verksamhetsområden görs till medlemmarna när bokslutet är godkänt och fastställt av direktionen.

Myndighetsledning

Utfallet för myndighetsledningen visar en budget i balans. Avvikelse inom olika delbudgetposter med anledning av renodling av ekonomidirektörstjänst och tillsättande av två verksamhetsutvecklare (-1,6 mnkr), förändring köp av ekonomitjänster från Länstrafiken (0,6 mnkr), ränteintäkter (0,7 mnkr) och lägre avskrivningskostnader (0,1 mnkr).

Myndighetsledning	Utfall 24.12.31	Utfall 23.12.31	Avvikelse mot fg år	Budget 2024	Avvikelse budget
Verksamhetens intäkter					
Övriga intäkter	0,2	0,2	0,0	0,0	0,2
Verksamhetens intäkter	0,2	0,2	0,0	0,0	0,2
Verksamhetens kostnader					
Arvoden och lönekostnader	-6,0	-4,3	-1,6	-4,3	-1,6
Inhyrd personal	-1,9	-2,4	0,5	-2,6	0,6
Övriga externa kostnader	-3,0	-2,6	-0,4	-2,9	-0,1
Verksamhetens kostnader	-10,9	-9,3	-1,5	-9,8	-1,1
Avskrivningar					
Avskrivningar	-0,1	-0,1	0,0	-0,3	0,2
Verksamhetens nettokostnader	-10,8	-9,2	-1,5	-10,1	-0,7
Bidrag från medlemmar med flera					
Regionens medlemsbidrag	5,0	4,8	0,2	5,0	0,0
Kommunernas medlemsbidrag	5,0	4,8	0,2	5,0	0,0
Bidrag från medlemmar med flera	10,1	9,7	0,4	10,1	0,0
Verksamhetens resultat	-0,7	0,4	-1,1	0,0	-0,7
Finansiella intäkter och kostnader					
Finansiella intäkter	0,7	0,5	0,2	0,0	0,7
Finansiella kostnader	0,0	-0,7	0,7	0,0	0,0
Finansiella intäkter och kostnader	0,7	-0,2	0,9	0,0	0,7
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,2	-0,2	0,0	0,0
Resultat myndighetsledning	0,0	0,2	-0,2	0,0	0,0



Färdtjänsthandläggning

Utfallet för färdtjänsthandläggningen 2024 blev ett överskott på 0,6 mnkr vilket i bokslutet bokas upp som en skuld mot finansörerna och regleras när direktionen har fastställt och godkänt årsredovisningen. Överskottet består av lägre personalkostnader (0,5 mnkr) och inga avskrivningskostnader (0,2 mnkr). Under året har byte av verksamhetssystem genomförts vilket direktkostnadsförts under externa kostnader (-0,1 mnkr).

Färdtjänsthandläggning	Utfall 24.12.31	Utfall 23.12.31	Avvikelse mot fg år	Budget 2024	Avvikelse budget
Verksamhetens intäkter					
Intäkter färdtjänsthandläggning	8,4	8,0	0,4	9,0	-0,6
Verksamhetens intäkter	8,4	8,0	0,4	9,0	-0,6
Verksamhetens kostnader					
Personalkostnader	-6,5	-6,4	-0,2	-7,1	0,5
Övriga externa kostnader	-1,9	-1,6	-0,2	-1,8	-0,1
Verksamhetens kostnader	-8,4	-8,0	-0,4	-8,8	0,4
Avskrivningar					
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,2
Verksamhetens nettokostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat färdtjänsthandläggning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

När det gäller resehanteringen av färdtjänsten har myndigheten överlämnat uppdraget för bokning och fakturering av intäkter och kostnader för färdtjänstresorna på delegation till Länstrafiken i Norrbotten AB, vilket innebär att den redovisningen inte ingår i myndighetens siffror.

Antalet färdtjänstresor blev ca 238 tusen jämfört med ca 219 tusen år 2023, vilket motsvarar en ökning på 8,4%.

Finansieringen av färdtjänstens andel av beställningscentralen ingår i myndighetens redovisning, där utfallet för året visar ett underskott på 4,5 mnkr vilket regleras mellan respektive part när bokslutet är fastställt och godkänt av direktionen.

Reviderade avtal för färdtjänsthandläggning och resehanteringen gäller från 1 januari 2025, där finansieringsmodellen är justerad så täckning för självkostnaden inom respektive område stäms av och regleras årligen mot preliminär budget och definitivt bokslut.





Finansiering buss och tågverksamhet

Busstrafik

Utfallet för lämnade driftsbidrag busstrafik till Länstrafiken består av allmänna kollektivtrafiken +4,2 mnr mot budget och finansieringen av färdtjänstens andel av beställningscentralen för serviceresor -4,5 mnr (totalt -0,3 mnr).

Omsättningen för allmänna trafiken har under året varit 3% lägre än föregående år och 4% lägre än budgeterat, vilket är en följd av att resandet inte har nått upp till förväntade nivåer.

Målet för antal resor för helåret 2024 var satt till 1,9 miljoner resor vilket skulle innebära en återhämtning efter pandemin mot tidigare resandeunderlag. Utvecklingen mellan 2022 och 2023 i antal resande var negativ och utfallet för helåret 2024 blev 1,7 miljoner resor vilket är en minskning jämfört med utfallet 2023. Årstakten för resandeutveckling senaste 2 åren är -4% och trenden kan anses vara ihållande.

Bolaget har likt 2023 utmaningar med att leverera rätt kvalitet för framför allt de korttidsupphandlade avtalen. Trots att levererad kvalitet har varit i fokus finns fortfarande brister gällande kvalité kvar, sådana brister påverkar resenärernas totala upplevelse och också benägenheten att börja eller fortsätta att resa med Länstrafiken i Norrbotten.

Trafikkostnaderna för året är 364,5 mkr, ca 4,6 mkr (1%) lägre än budgeterat.

Kostnadsutvecklingen på befintliga avtal har varit lägre än budgeterat då bland annat drivmedelsindex sjönk kraftigt jämfört med utfall föregående år och budget 2024, vilket gör att högre kostnader för nya avtal och korttidsavtal ryms inom budgeterade trafikkostnader.

Finansieringen av färdtjänstens andel av beställningscentralen ingår i myndighetens redovisning, där utfallet för året visar ett underskott på 4,5 mnr vilket regleras mellan respektive part när bokslutet är fastställt och godkänt av direktionen.



Busstrafik	Utfall 24.12.31	Utfall 23.12.31	Avvikelse mot fg år	Budget 2024	Avvikelse budget
Verksamhetens intäkter					
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verksamhetens intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verksamhetens kostnader					
Lämnade driftsbidrag busstrafik	-243,2	-232,2	-10,9	-242,8	-0,3
Verksamhetens nettokostnader	-243,2	-232,2	-10,9	-242,8	-0,3
Bidrag från medlemmar med flera					
Regionens driftbidrag busstrafik	134,6	122,5	12,1	134,9	-0,3
Kommunernas driftbidrag busstrafik	108,6	109,7	-1,1	107,9	0,6
Bidrag från medlemmar med flera	243,2	232,2	10,9	242,8	0,3
Verksamhetens resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat busstrafik	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tågtrafik

Driftbidraget för Norrtåg för Region Norrbotten och kommunerna som delfinansierar Haparandabanan (Haparanda, Kalix, Boden och Luleå) visar ett överskott mot budget på 1,9 mnkr. Reglering av över-/underskott för tågtrafiken görs när bokslutet är godkänt och fastställt av direktionen.

Biljettförsäljningen för året understiger den budgeterade nivån med -8,5 mnkr (-4,2%). Trots en positiv intäktsutveckling under första halvåret så minskade resandet och därtill intäkterna under kvartal 4. Jämfört med föregående år har biljettförsäljningen ökat med + 20,3 mnkr (+11,8%), vilket till stor del är hänförligt till den prishöjning som gjordes under 2023 som gett effekt under 2024.

Den totala trafik kostnaden uppgår till 523,3 mnkr. jämfört med budget 527,6 mnkr, en avvikelse på -4,3 mnkr lägre än budget (-0,8%). Årets banavgifter blev lägre än budgeterat till följd av infrastrukturproblem som har lett till inställelse av trafik i högre utsträckning än budgeterat. Inställelser har även gett lägre operatörsersättning till följd av nedsättningar samt lägre elförbrukning tillsammans med sänkta elpriser under året. De trafik kostnader som överstiger budget är fordonshyra, ökad kostnad för bussersättning samt tekniskt underhåll.

Fordonshyran höjdes under 2024 över budgeterad nivå. En översyn är gjord över 2024 års tekniska förbättringar för att säkerställa hyresnivån för kommande år. Bussersättning översteg budget vilket utöver de svåra väderförhållandena under årets början beror på ett stort antal olyckor under juli månad där trafiken har upprätthållits genom bussersättningar. Det tekniska underhållet avser kraftigt ökad kostnad för viltskador, främst under vinterhalvåret samt tekniska investeringar i bland annat bättre internet ombord och luftkonditionering.



Tågtrafik	Utfall 24.12.31	Utfall 23.12.31	Avvikelse mot fg år	Budget 2024	Avvikelse budget
Verksamhetens intäkter					
Tåghyra	31,1	26,7	4,4	26,7	4,4
Övriga intäkter	0,9	0,8	0,2	0,9	0,0
Verksamhetens intäkter	32,0	27,5	4,6	27,6	4,4
Verksamhetens kostnader					
Lämnade bidrag tågtrafik	-51,0	-49,7	-1,3	-52,8	1,9
Övriga verksamhetskostnader	-2,4	-1,1	-1,3	-0,9	-1,5
Verksamhetens kostnader	-53,4	-50,8	-2,7	-53,7	0,3
Avskrivningar					
Avskrivning finansiell leasing tåg	-23,7	-25,0	1,2	-24,7	1,0
Avskrivningar	-23,7	-25,0	1,2	-24,7	1,0
Verksamhetens nettokostnader	-45,1	-48,3	3,2	-50,8	5,7
Bidrag från medlemmar med flera					
Region och kommuners driftbidrag tågtrafik	51,0	49,7	1,3	52,8	-1,9
Bidrag från medlemmar med flera	51,0	49,7	1,3	52,8	-1,9
Verksamhetens resultat	5,9	1,4	4,5	2,0	3,9
Finansiella intäkter och kostnader					
Finansiella kostnader	-3,6	-1,4	-2,2	-2,0	-1,6
Finansiella intäkter och kostnader	-3,6	-1,4	-2,2	-2,0	-1,6
Resultat tågtrafik	2,2	0,0	2,3	0,0	2,2





Utfall mot budget per finansjär

Det samlade utfallet per finansjär för 2024 visar ett totalt överskott för samtliga verksamheter inom kollektivtrafikmyndigheten på 2,2 mnkr. Färdtjänsthandläggningen visar ett överskott på 0,6 mnkr, driftbidrag för den allmänna kollektivtrafiken visar ett överskott på 4,2 mnkr, medan finansieringen av färdtjänstens andel av beställningscentralen visar ett underskott på 4,5 mnkr. Driftbidraget för tågtrafik visar ett överskott på 1,9 mnkr. Reglering av över- och underskott inom dessa verksamhetsområden görs till medlemmarna när bokslutet är godkänt och fastställt av direktionen samt för Norrtåg när bolagets årsstämma fattat beslut.

Kollektivtrafikmyndigheten

Totalt		Myndighetsledning			Färdtjänsthandläggning		
Finansjär	Samlat utfall per finansjär 2024 för buss, färdtjänst och tåg (mnkr)	Budget 2024	Utfall 2024	Över-/underskott myndighetsledning	Budget 2024	Utfall 2024	Överskott färdtjänsthandläggning (inkl omfördeln till andel beslut)
Region Norrbotten	2,2	5,0	5,0	0,0	0,0	-	0,0
	2,2	5,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Arjeplog	-0,3	0,4	0,4	0,0	0,1	0,2	-0,1
Arvidsjaur	0,5	0,4	0,4	0,0	0,2	0,1	0,2
Boden	0,5	0,4	0,4	0,0	-	-	-
Gällivare	0,5	0,4	0,4	0,0	0,7	0,4	0,3
Haparanda	0,1	0,4	0,4	0,0	0,4	0,3	0,0
Jokkmokk	0,0	0,4	0,4	0,0	0,2	0,2	0,0
Kalix	-0,1	0,4	0,4	0,0	0,6	0,7	-0,1
Kiruna	0,8	0,4	0,4	0,0	0,9	0,6	0,3
Luleå	-0,8	0,4	0,4	0,0	3,2	3,4	-0,2
Pajala	0,2	0,4	0,4	0,0	0,2	0,2	0,0
Piteå	-0,4	0,4	0,4	0,0	1,7	1,6	0,2
Älvsbyn	-0,3	0,4	0,4	0,0	0,3	0,3	0,0
Övertorneå	0,0	0,4	0,4	0,0	0,2	0,2	0,0
Kommuner totalt	0,0	5,0	5,0	0,0	9,0	8,4	0,6
Totalt	2,2	10,0	10,0	0,0	9,0	8,4	0,6



Busstrafik inkl finansiering beställningscentral och tågtrafik

Finansiär	Allmänna trafiken			Överskott / Underskott		Tågtrafik		
	Budget 2024	Utfall 2024	Prognos 2024	Allmänna trafiken	Beställningscentral färdtjänst*	Budget 2024	Utfall 2024	Överskott tågtrafik
Region Norrbotten	134,9	134,6	137,1	0,3	-	48,5	46,6	1,9
	134,9	134,6	137,1	0,3	0,0	48,5	46,6	1,9
Arjeplog	6,2	6,4	6,5	-0,2	0,0	-	-	-
Arvidsjaur	2,8	2,4	2,5	0,4	0,0	-	-	-
Boden	6,2	5,7	5,8	0,5	-	1,3	1,3	0,0
Gällivare	6,4	6,1	6,3	0,3	0,0	-	-	-
Haparanda	3,9	3,6	3,6	0,2	-0,2	0,9	0,9	0,0
Jokkmokk	6,0	6,0	6,1	0,0	0,0	-	-	-
Kalix	8,4	8,2	8,4	0,2	-0,3	1,1	1,1	0,0
Kiruna	14,8	13,7	13,7	1,2	-0,6	-	-	-
Luleå	26,1	24,9	25,2	1,2	-1,8	2,0	2,0	0,0
Pajala	5,5	5,2	5,3	0,2	-0,1	-	-	-
Piteå	10,4	9,9	10,2	0,5	-1,0	-	-	-
Älvsbyn	2,2	2,4	2,4	-0,2	-0,1	-	-	-
Övertorneå	4,2	4,7	4,8	-0,5	-0,1	-	-	-
Övertorneå	4,9	4,8	4,7	0,1	0,0	-	-	-
Totalt kommuner	107,9	104,1	105,5	3,9	-4,5	5,3	5,3	0,0
Totalt	242,8	238,6	242,5	4,2	-4,5	53,7	51,8	1,9

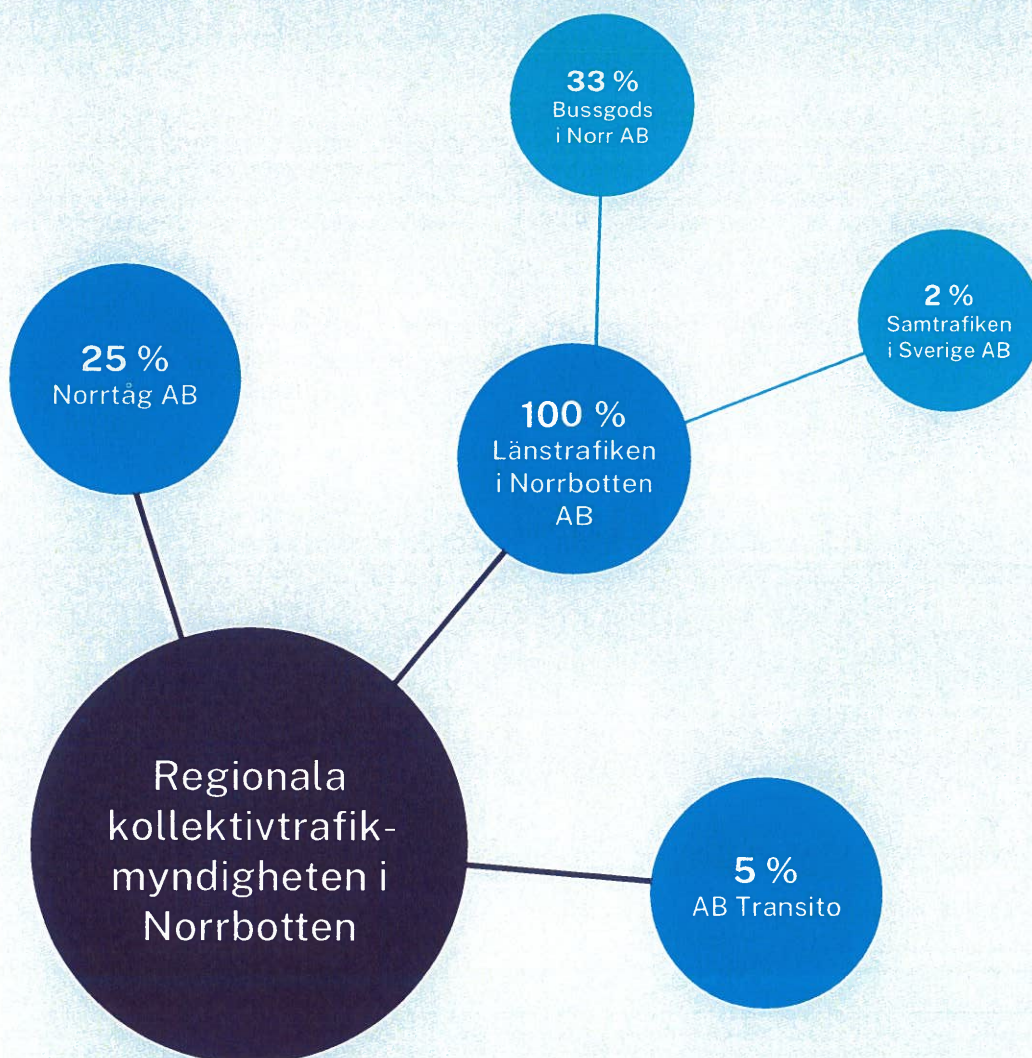
*Underfinansiering för sjukresor bokas endast upp i Länstrafiken som fordran Regionen, ej i RKM.



Investeringsredovisning

Verksamheten har under perioden januari-december genomfört investeringar på 26 tusen kronor, avser utbyte av datorer och kontorsinventarier. Systembyte har genomförts under året, men kostnaden har direktkostnadsförts i resultaträkningen under året vilket innebär att investeringsbudgeten får ett överskott på 2,0 mnkr.

Investeringsredovisning (mnkr)	Utfall 24.12.31	Utfall 23.12.31	Avvikelse mot fg år	Budget 2024	Avvikelse budget
Inventarier	0,0	0,1	-0,1	0,1	0,1
Uppgradering IT-system	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0
Totala investeringar	0,0	0,1	-0,1	2,1	2,1





Förvaltningsberättelse

Direktionen för Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten lämnar följande årsredovisning för perioden januari-december 2024. Rapporten är upprättad i miljoner kronor (mnkr).

Den kommunala koncernen

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att vidta åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ett sätt som är förenligt med Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd.

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) bildades den 1 januari 2012 under organisationsformen kommunalförbund. Medlemmar i förbundet är kommunerna Arjeplog, Arvidsjaur, Boden, Gällivare, Haparanda, Jokkmokk, Kalix, Kiruna, Luleå, Pajala, Piteå, Älvsbyn, Övertorneå och Övertorneå samt Region Norrbotten.

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ska verka med den grundläggande ambitionen att som myndighet samordna, effektivisera och utveckla kollektivtrafiken i länet. Myndigheten beslutar om var kollektivtrafik ska bedrivas i länet och taxorna för detta. Till Luleå kommun har delegerats rätten att upphandla egen trafik och att i samråd med myndigheten besluta taxor för denna. Myndigheten ska vidare medverka i lokala, regionala och nationella nätverk som skapar förutsättningar för en fortsatt utveckling och rationell hantering av kollektivtrafik.

Myndigheten har sitt säte i Luleå och hade 14 anställda 2024. Stödtjänster i form av löpande ekonomiredovisning, IT, HR och kommunikation köps in av det helägda bolaget Länstrafiken i Norrbotten AB.

Länstrafiken i Norrbotten AB

Bolaget har sitt säte i Övertorneå och hade 49 anställda 2024. Stödresurser som ekonomi, IT, HR och kommunikation säljs också till Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten som äger bolaget till 100%.

2024 genomförde resenärerna ca 1,7 miljoner resor med Länstrafikens bussar. Linjenätet sträcker sig över hela länet. Några linjer hanteras också gemensamt med Västerbotten och Jämtland/Härjedalen.

Stomlinjerna finansieras av Region Norrbotten. Övriga linjer är lokala linjer, dvs trafik inom kommungräns samt anropsstyrda linjer vilka till största delen finansieras av de enskilda kommunerna.

Trafiken sköts av ca 30 fristående trafikföretag, som har avtal med Länstrafiken.

Länstrafiken upphandlar färdtjänst och sjukresor. Länstrafikens kundservice svarar för trafikinformation till resenärerna och beställningscentralen svarar för beställning och utförande av sjukresor i hela länet samt färdtjänstresor i 13 av länets 14 kommuner.



Bussgods i Norr AB

Bolaget har sitt säte i Umeå och hade 80 anställda 2024, Västerbottens län och ägs till en tredjedel vardera av Länstrafiken i Norrbotten AB, Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

Inom bolaget verkar all personal, godsombud samt bolagets tre ägare gemensamt för att optimera den ekonomiska nyttan av godstransporter i linjetrafiken. Bolaget bedriver bussgodsverksamhet i egen regi i Umeå, Luleå, Sundsvall, Skellefteå, Lycksele, Örnsköldsvik, Piteå, Storuman, Vilhelmina, Malå, Norsjö, Sollefteå, Älvsbyn, Kalix, Haparanda, Övertorneå, Pajala, Jokkmokk, Kiruna, Boden och vindeln medan övriga nio busstationer i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland drivs på entreprenad genom avtal. Utöver busstationer har bolaget på mindre orter avtal med ett 150-tal ombud, exempelvis lokala handlare.

Samtrafiken i Sverige AB

Bolaget har sitt säte i Stockholm och hade 45 anställda 2024.

Samtrafiken ägs gemensamt av 36 trafikoperatörer i Sverige varav samtliga har lika stor andel (30 aktier à 2000 kr). Resterande aktier (37%) innehas av aktieparkeringsbolaget Sveriges Kommunikationer som i sin tur ägs till lika delar av Samtrafiken och SJ AB. I Norrbotten ägs Samtrafiken av Länstrafiken i Norrbotten AB.

Syftet med verksamheten är att genom samverkan mellan ägarna förbättra för kollektivtrafikresenärer och verka för ökning av det totala kollektivtrafikresandet så att det skapar merintäkter inom varje ägares egen verksamhet. Samtrafikens arbete omfattar i första hand tillgängliggörande av kollektivtrafikbiljetter inom Sverige. Ett av Samtrafikens egna varumärken är Resplus vilken, är benämningen på en kombinerad biljett köpt vid ett och samma tillfälle och som inkluderar två eller flera trafikoperatörer.

Norrtåg AB

Bolaget har sitt säte i Umeå och hade 11 anställda 2024.

Norrtåg är ett varumärke för den norrländska dagtågtrafiken. Norrtåg ägs med 25 procent vardera av Regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) i Norrbotten och Västernorrland, Regionerna i Västerbotten och Jämtland Härjedalen.

Uppgiften är att upphandla persontågstrafik i Norrland med övergripande mål att tillgodose behovet av arbets- och utbildningspendling samt att skapa kopplingar mot den nationella tågtrafiken i övrigt.

Upphandlad operatör, den som utför trafiken är Vytåg AB med ett avtal som sträcker sig in i december 2025.

AB Transitio

Bolaget har sitt säte i Stockholm och hade 24 anställda år 2024.

Bolaget har totalt 20 ägare med 5% vardera, vanligtvis regionerna medan ägandet i Norrbotten ligger hos Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten.

Transitio anskaffar, finansierar och förvaltar spårfordon åt sina ägare. Syftet är främst att optimera ägarnas spårfordonskostnader samt säkerställa en hög kvalitet och kompetens inom sakområdena anskaffning, förvaltning och underhåll.



Direktion och arbetsutskott

Kollektivtrafikmyndigheten har en direktion med 28 ledamöter som utses av respektive medlems fullmäktigen. 14 ledamöter från Region Norrbotten och 14 ledamöter från kommunerna i länet, samt ersättare. För att delta i direktionen behöver respektive ledamot vara invald i respektive fullmäktige. Direktionen har haft 4 möten under 2024.

Ordinarie Region Norrbotten

Helena Ölund (S), (ordförande)
Johannes Sundelin (S)
Anna-Carin Aaro (S)
Sven-Gösta Pettersson (S)
Mats Niemi (S)
Glenn Berggård (V)
Jan Anders Perdahl (V)
Christina Snell Lumio (V)
Perarne Kerttu (C)
Birgit Meier Thunborg (M)
Hans Å Strandberg (M)
Johnny Åström (SJVP)
Dan Ankarholm (SJVP)
Ilkka Isaksson (SD)

Ordinarie från kommun

Isak Utsi (S), Arjeplogs kommun
Göte Renberg (S), Arvidsjaurs kommun
Lena Goldkuhl (S), Bodens kommun
Henrik Ölvebo (MP), Gällivare kommun
Bengt Westman (S), Haparanda stad
Henrik Blind (MP), Jokkmokks kommun
Susanne Andersson (S), Kalix kommun
Emilia Töyrä (S), Kiruna kommun
Fredrik Hansson (S), Luleå kommun (vice ordförande)
Ulrica Hammarström (S), Pajala kommun
Kata Nilsson (S), Piteå kommun
Johan Dahlqvist (M), Älvsbyns kommun
Niclas Hökfors (S), Övertorneå kommun
Tomas Mörtberg (C), Övertorneå kommun

Direktionen har ett arbetsutskott (AU) om 9 ledamöter ur direktionen vilka utses av direktionen. 5 ledamöter representerar Region Norrbotten och 4 representerar kommunerna. Arbetsutskottet har haft 4 beredningsmöten under 2024.

Ordinarie från Region Norrbotten

Helena Ölund (S), (ordförande)
Hans Å Strandberg (M)
Glenn Berggård (V)
Johannes Sundelin (S)
Ilkka Isaksson (SD)

Ordinarie från kommun

Fredrik Hansson (S), Luleå kommun (vice ordförande)
Susanne Andersson (S), Kalix kommun
Henrik Ölvebo (MP), Gällivare kommun
Johan Dahlqvist (M), Älvsbyn kommun



Översikt över verksamhetens utveckling

Flerårsöversikt (mnkr)	2024	2023	2022	2021	2020
Sammanställda räkenskaper					
Verksamhetens intäkter	520	507	484	447	414
Verksamhetens kostnader	-852	-838	-748	-730	-665
Bidrag från medlemmarna mfl	391	385	361	325	280
Årets resultat	2	1	0	-3	-1
Eget kapital	16	13	12	13	15
Balansomslutning	807	838	838	755	1
Soliditet (%)	2	2	1	2	2
Myndigheten					
Verksamhetens intäkter	41	36	45	67	55
Verksamhetens kostnader	-316	-300	-298	-47	-64
Bidrag från medlemmarna mfl *)	304	292	278	50	36
Årets resultat	2	1	0	-6	4
Eget kapital	13	11	10	10	17
Balansomslutning	185	279	301	272	260
Soliditet (%)	7	4	3	4	6

*) Från och med 2022 ingår finansieringsbidragen för busstrafik i myndighetens redovisning, tidigare i Länstrafikens redovisning.

Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

Den största finansiella posten i myndighetens räkenskaper är den allmänna kollektivtrafiken genomförd av Länstrafiken i Norrbotten AB vilken ingår under verksamhetsområde busstrafik. Delar av verksamheten speglas i nedanstående tabell;

Flerårsöversikt allmän trafik (mnkr)	2024	2023	2022	2021	2020
Trafikkostnad	-337	-336	-337	-305	-296
Biljettintäkter	70	74	78	66	69
Covidersättning	-	-	4	12	14
Grundskolkortsintäkter	26	25	25	23	22
Gymnasieskolkortsintäkter	22	23	26	26	26
Statliga bidrag Trafikverket	11	11	11	15	17
Trafikproduktion i kilometer	10 288 222	10 193 615	10 701 803	10 997 251	11 404 373

Efter pandemins inledning med ett snabbt fall av biljettintäkter på 25 miljoner kronor (från 94 mnkr till 69 mnkr) har dessa ökat igen och nådde en topp 2022. Därefter har biljettintäkterna åter minskat och är tillbaka huvudsakligen på pandeminivåer och ett fortsatt fall kunde konstateras för 2024. Trafikutbudet mätt i antal fordonskilometer har under perioden 2019 till 2024 minskat med 11 procent (från 11 592 967 km till 10 288 222 km) och biljettintäkterna under samma period med 26 procent. Ett minskat trafikutbud parallellt med kvalitetsproblem på de största stråken längs kusten och mellan Luleå-Boden torde ge effekter i ett mindre attraktivt kollektivtrafiksystem och därmed minskat resande. Biljettintäkterna fortsatte att minska 2024.

Trafikkostnaderna ökade kraftigt med inflation sprungen ur krigsutbrottet i Ukraina men har därefter stabiliserats på samma nivå.

Trafikverkets medfinansiering för busstrafiken har under perioden gått från 17 mnkr till 11 mnkr.

Händelser av väsentlig betydelse

Under året inledde Norrtåg, på uppdrag av RKM, diskussioner med Trafikverket om ett treårigt avtal för finansiering av Norrtågstrafiken, med start i december 2024. I mitten av oktober månad, återkom Trafikverket med beskedet att de inte har erhållit någon ökning av anslaget för trafikavtal i budgetpropositionen för 2025 och utblicken för 2026. Dock ser Trafikverket att åtaganden, utifrån deras ansvar att upphandla där de största bristerna i tillgänglighet för interregional kollektivtrafik finns, kvarstår för Norrtåg men anslaget räcker inte till. Under december 2024 återkom Trafikverket med ettårigt avtal där finansiering täcker de utpekade sträckorna Umeå-Sundsvall, Sundsvall-Östersund-Storlien och Umeå-Luleå med ett anslag på 98 msek. Sträckorna Haparanda-Luleå och Luleå-Kiruna får inget anslag dock behovet för statens ansvar för interregionalt resande kvarstår. Förhandlingar för 2026 och framåt kommer att fortsätta hösten 2025 då anslaget för budgetpropositionen blir känt. En stor osäkerhet för den långsiktiga finansieringen av Norrtågstrafiken.

Rysslands pågående krig i Ukraina har främst påverkat tillgången till reservdelar och material till kommande underhåll och upprustning av tåg vilket medför ökade priser och ökade fordonskostnader på sikt. Utvecklingen av Stibor ränta, har påverkat fordonshyrornas utveckling samtidigt har avsättningar för framtida underhåll blivit dyrare. Nu ses en återgång till bättre räntenivåer som kommer att påverka fordonshyror i positiv riktning och jämna ut de fördyringar som finns i tungt underhåll.

I övrigt har räkenskaperna under 2024 hanterat engångskostnader avseende investering i nytt färdtjänstsystem som under kommande år kommer att ge kostnadsfördelar.

