

Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum  
2026-06-15

Kommunfullmäktige kallas till sammanträde för handläggning av nedan upptagna ärenden:  
Tid: måndag 15 juni 2026, kl 12:00  
Plats: Folkets Hus

### INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Punkt	Rubrik	Ärendenr	Föredragande
1	Val av protokollsjusterare		
2	Enkla frågor		
3	Förnyelse, borgensåtagande brf Våktaren, Tallbacken 1-6, Övertorneå		
4	Budget 2027 och flerårsplan 2028-2029	2026/148	2 - 31
5	Revidering av kost- och livsmedelspolicy	2026/125	32 - 38
6	Ny taxa för offentlig kontroll av livsmedel	2026/159	39 - 45
7	Revidering av bygglovstaxa	2026/160	46 - 89
8	Ansvarsfrihet för direktionen i kollektivtrafikmyndigheten för verksamhetsåret 2025	2026/161	90 - 184
9	Interpellation till kommunstyrelsens ordförande om näringslivsutvecklingen i Övertorneå	2026/169	185
10	Nya motioner		186 - 192
11	Besvarande av enkla frågor		
12	Delgivningar		193

Roland Kemppainen  
Ordförande

Gunvor Westerberg  
Sekreterare

Kommunstyrelsen

KS § 70

**Budget 2027 och flerårsplan 2028-2029****Beslut****Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige**

Skattesatsen förblir oförändrad med 22,50 kr per skattekrona för år 2027

Mål för kommunkoncernen fastställs

Budget för år 2027 och flerårsplan 2028-2029 fastställs

Styrelse/nämnd	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Kommunfullmäktige	0,8	0,8	0,8
Revision	0,9	0,8	0,8
Överförmyndare	1,0	1,0	1,0
Valnämnden	0	0	0
Kommunstyrelsen	94,3	93,7	93,7
Miljö- och byggnadsnämnd	4,4	4,4	4,4
Barn- och utbildningsnämnd	124,6	123,8	123,8
Socialnämnd	167,9	166,9	166,0
<b>Totalt</b>	<b>393,9</b>	<b>391,4</b>	<b>391,4</b>

Bemyndiga respektive styrelse och nämnd att fastställa Verksamhetsplan 2027–2029 inom fastställda ramar och mål enligt budget 2027 flerårsplan 2028-2029

Fastställa anslagsbindningen på nämndnivå och att nämnderna medges rätt att omdisponera medel inom kommunramarna per nämnd/förvaltning.

Plan 2028 – 2029 skall utgöra underlag för kommande års budgetberedning.

Fastställa förslag till investeringsramar för år 2027 och flerårsplan 2028-2029. Kommunstyrelsen medges rätt att omdisponera investeringsmedel inom totala investeringsramen och att beslutade investeringar kan flyttas fram till nästkommande år.

Justerades sign

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

KS § 70 forts

2027	2028	2029
102,3	68,0	26,3

Budget 2027 och flerårsplan 2028-2029 utgör riktlinjerna för god ekonomisk hushållning för perioden.

Uppmärksamma nämnderna på att de ekonomiska förutsättningarna kan försämrats framledes varför strukturella förändringar kan vara nödvändiga och att ramarna för 2028-2029 därför är preliminära.

### Ärendebeskrivning

I budgeten för 2027 har man räknat med:

- Befolkningsminskning -30 invånare 2027
- Befolkningsminskning -30 invånare 2028-2029
- PO-påslag 40,5%
- Löneökning 3,0%
- SKR:s skatteprognos april 2026
- Riktade bidrag (en risk då man inte fått beslut på att pengarna kommer)
- Utdelning från kapitalförvaltningen 5,0 mkr
- Ett överskott på 1% av skatter och bidrag
- Vindkraftsersättning med 1,5 mkr

### Reservation

Knut Omark (sjvp), Ole Lampinen (sjvp) och Fredrik Filip (s) reserverar sig mot förslaget till investeringsbudget.

Hans Palo (s) reserverar sig skriftligt mot beslutet. Reservationen läggs sist i protokollet.

### Beslutsunderlag

KSAU § 46/2026

Justerades sign

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 46

**Budget 2027 och flerårsplan 2028-2029****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunfullmäktige**

Skattesatsen förblir oförändrad med 22,50 kr per skattekrona för år 2027

Mål för kommunkoncernen fastställs

Budget för år 2027 och flerårsplan 2028-2029 fastställs

Styrelse/nämnd	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Kommunfullmäktige	0,8	0,8	0,8
Revision	0,9	0,8	0,8
Överförmyndare	1,0	1,0	1,0
Valnämnden	0	0	0
Kommunstyrelsen	94,3	93,7	93,7
Miljö- och byggnadsnämnd	4,4	4,4	4,4
Barn- och utbildningsnämnd	124,6	123,8	123,8
Socialnämnd	167,9	166,9	166,0
<b>Totalt</b>	<b>393,9</b>	<b>391,4</b>	<b>391,4</b>

Bemyndiga respektive styrelse och nämnd att fastställa Verksamhetsplan 2027–2029 inom fastställda ramar och mål enligt budget 2027 flerårsplan 2028-2029

Fastställa anslagsbindningen på nämndnivå och att nämnderna medges rätt att omdisponera medel inom kommunramarna per nämnd/förvaltning.

Plan 2028 – 2029 skall utgöra underlag för kommande års budgetberedning.

Fastställa förslag till investeringsramar för år 2027 och flerårsplan 2028-2029. Kommunstyrelsen medges rätt att omdisponera investeringsmedel inom totala investeringsramen och att beslutade investeringar kan flyttas fram till nästkommande år.

Justerades sign

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KS AU § 46 forts

2027	2028	2029
102,3	68,0	26,3

Budget 2027 och flerårsplan 2028-2029 utgör riktlinjerna för god ekonomisk hushållning för perioden.

Uppmärksamma nämnderna på att de ekonomiska förutsättningarna kan försämrats framledes varför strukturella förändringar kan vara nödvändiga och att ramarna för 2028-2029 därför är preliminära.

### Ärendebeskrivning

I budgeten för 2027 har man räknat med:

- Befolkningsminskning -30 invånare 2027
- Befolkningsminskning -30 invånare 2028-2029
- PO-påslag 40,5%
- Löneökning 3,0%
- SKR:s skatteprognos april 2026
- Riktade bidrag (en risk då man inte fått beslut på att pengarna kommer)
- Utdelning från kapitalförvaltningen 5,0 mkr
- Ett överskott på 1% av skatter och bidrag
- Vindkraftsersättning med 1,5 mkr

Det finns inga insatser för 2027 som är inlagda i budget utan en generell neddragning från grundäskandet med 1,6 % för samtliga.

\_\_\_\_\_

Justerades sign

Utdragsbestyrkande



ÖVERTORNEÅ  
KOMMUN

# Budget 2027

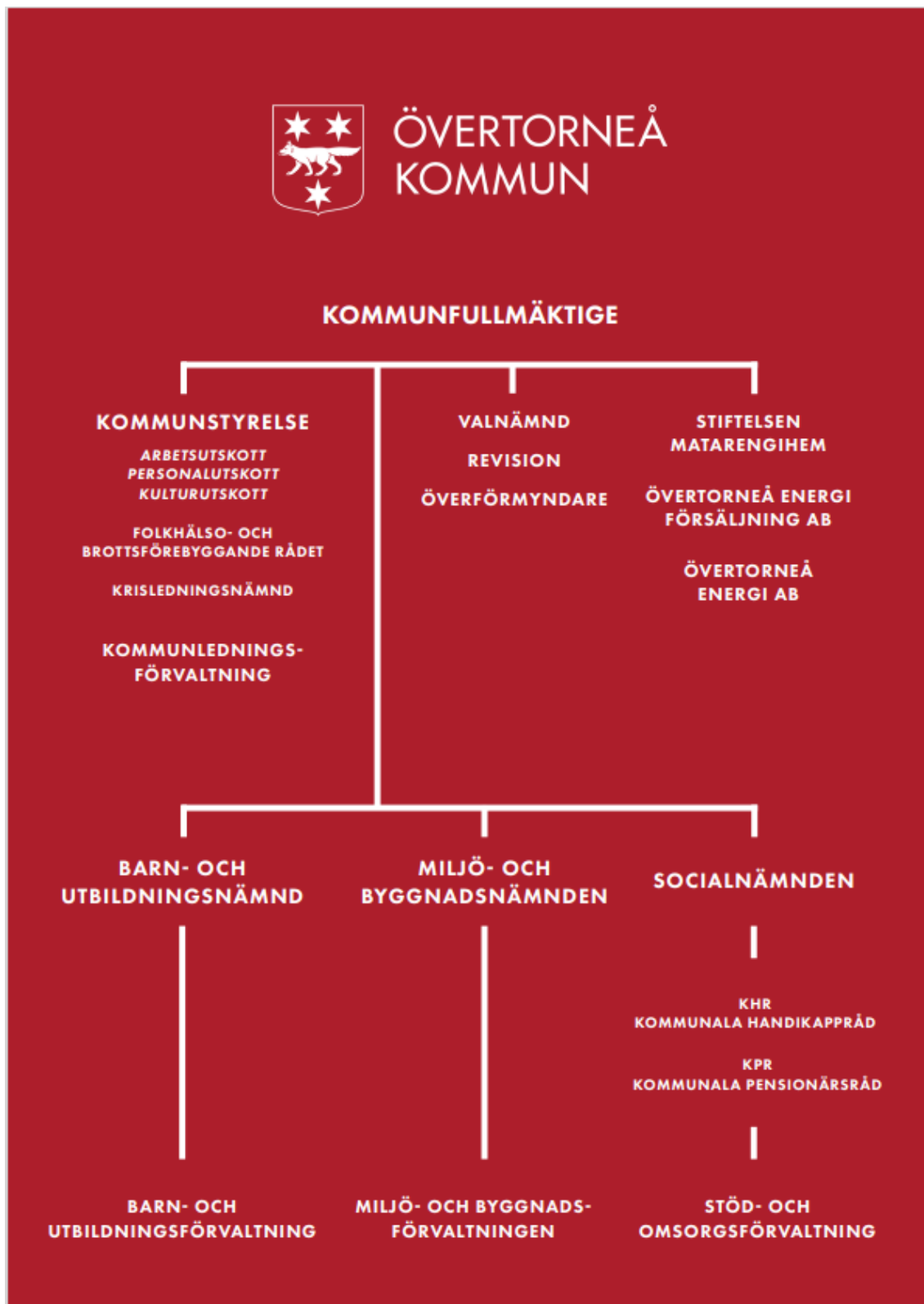
# Flerårsplan 2028– 2029



## Innehållsförteckning

<b>1 Organisation .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Inledning .....</b>	<b>4</b>
<b>3 Målstyrningsmodell .....</b>	<b>5</b>
<b>4 Stödfunktioner.....</b>	<b>8</b>
<b>5 Ekonomisk plan.....</b>	<b>10</b>

# 1 Organisation



## 2 Inledning

Kommunfullmäktige är kommunens högsta beslutande organ och fungerar som kommunens "riksdag". Kommunfullmäktige beslutar bl.a. om kommunens vision och övergripande mål samt om hur mycket skatt invånarna i kommunen ska betala. Kommunens medborgare röstar in förtroendevalda i Kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige väljer i sin tur ledamöter och ersättare till Kommunstyrelsen och nämnder.

Budgeten och flerårsplanen är uppbyggd som sådan att den först beskriver vår målstyrningsmodell, vilken anger vår värdegrund, vision, målområden och övergripande mål. Därefter beskriver vi de övergripande processerna, det vill säga syftet med det arbete som ska bedrivas inom varje målområde. Under de övergripande processerna redovisar vi de av nämnder och styrelse föreslagna prioriterade utvecklingsområden vilka ska bidra till uppfyllelse av de övergripande målen. Därefter följer avsnittet god ekonomisk hushållning innehållande de finansiella målen. Dokumentet avslutas med det obligatoriska avsnittet ekonomisk plan och budget för 2027-2029 där vi redovisar de övergripande ekonomiska förutsättningarna, driftbudgeten för respektive nämnd samt resultat- och investeringsbudget/plan för de kommande tre åren.

### 3 Målstyrningsmodell



#### Målstyrningsprocess 2020-2035

#### Målstyrningsmodell

Denna målstyrningsmodell syftar till att skapa en "röd tråd" som utgår från värdegrund, vision och övergripande mål till nämndernas prioriterade utvecklingsområden samt aktiviteter på förvaltningsnivå. Kommunfullmäktige har även beslutat att denna målstyrningsmodell ska harmonisera med de av FN antagna hållbarhetsmålen, agenda 2030. Detta medför att Övertorneå kommuns arbetsprocesser i sin helhet ska kunna härledas till agenda 2030 målen.

Övertorneå kommuns värdegrund - *"Vi arbetar med att ständigt förbättra vår service till medborgarna utifrån rådande behov och i harmoni med en jämställd, ekonomisk och ekologisk hållbar utveckling"*.

Övertorneå kommuns vision 2035 - *"Övertorneå kommun är en attraktiv och hållbar kommun, med fokus på boende, miljö och näringsliv. Övertorneå kommuns verksamheter präglas av ett professionellt synsätt där vi tar ansvar för att medborgarna alltid är i fokus"*.

Målstyrningsmodellen är uppbyggd utifrån de av kommunfullmäktige fastställda fem övergripande målen. De övergripande målen ska bidra till att vision 2035 kan uppnås och utgör således grunden för den verksamhet som Övertorneå kommunkoncern ska bedriva under planperioden.

## Övergripande mål

- Boende
- Arbetstillfällena
- Hållbar utveckling
- Utbildning
- Kultur och fritid

Respektive nämnd, styrelse samt bolag och stiftelse har sedan i uppdrag att utarbeta prioriterade utvecklingsområden vilka ska syfta till att bidra till uppfyllelse av de övergripande målen. Varje förvaltning ansvarar sedan för att i samråd med berörd nämnd och styrelse besluta om vilka aktiviteter som ska genomföras för att uppnå de prioriterade utvecklingsområdena. Bedömningen av måluppfyllelsen utgörs av en sammantagen bedömning av framkomna resultat utifrån beslutade mått och indikatorer till de övergripande målen.

Övertorneå kommun antar årligen, i samband med budget och flerårsplanen, finansiella och övergripande mål för verksamheten och dessa följs sedan upp i förvaltningsberättelsen.

### Mål ska föredras för respektive nämnd/styrelse och kommunfullmäktige

Fullmäktiges övergripande mål föreläggs i juni i det samlade dokumentet Budget 2027 och flerårsplan 2028-2029. Respektive nämnds och styrelses fastställda prioriterade utvecklingsområden, aktiviteter och mått/indikatorer återfinns i respektive nämnds verksamhetsplanering som beslutas hösten 2026.

Bedömning gällande genomförandegraden för aktiviteter och prioriterade utvecklingsområden redovisas i respektive nämnds och bolags delårsuppföljning. De utgör underlag för den samlade uppföljningen av de övergripande målen i delårsrapporten och årsredovisningen.

### Föränderlig process

Mål- och resultatstyrning är en kontinuerligt pågående utvecklingsprocess, där mål, utvecklingsområden, aktiviteter och mått kan förändras över tid. Syftet med vår målstyrningsmodell är att skapa ett verktyg för att tillse att den demokratiska styrningsprocessen efterföljs och att den avspeglar den lokala politiska viljeinriktningen.

### God ekonomisk hushållning

God ekonomisk hushållning definieras i 11 kap 6 § kommunallagen: "De finansiella mål som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning ska anges. Budgeten ska även innehålla en plan för verksamheten under budgetåret. I planen ska det anges mål och riktlinjer som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning."

### Finansiella mål

- Soliditeten ska uppgå till minst 75% för kommunen och minst 50% för kommunkoncernen under planperioden.
- Investeringar ska färdigställas inom de av kommunfullmäktige tilldelade ramarna och självfinansieras om summan för enskild investering inte överstiger 10 MSEK.
- Årets resultat ska uppgå till minst 1 procent av skatter, generella bidrag och utjämning.

Övertorneå kommun har haft goda resultat genom åren och har till följd av detta en god soliditet varför nollresultat kan accepteras under enstaka år, men det är inte ekonomiskt hållbart i längden att budgetera för noll- eller små positiva resultat. För att även på sikt kunna verkställa de finansiella målen och trygga en god ekonomisk hushållning bör Övertorneå kommun anpassa sina verksamheter och budgetera för högre resultatnivåer.

### **Budget och utfall i balans**

För eventuella konflikter mellan mål och medel under arbetet med verksamhetsplaneringen för 2027-2029 gäller följande:

- Mål kan behöva modifieras eller att målpuppfyllelsen måste skjutas framåt i tiden.
- Förvaltning eller enhet får ej överskrida tilldelad budget utan särskilt beslut. Ett sådant beslut måste omfatta omfördelning av medel inom anvisad budgetram
- Budgetansvariga ansvarar fullt ut för att verksamheten bedrivs inom beslutade ramar.

Löne- och volymökningar utöver budget ska klaras genom effektiviseringar som godkänns av respektive nämnd. Det kan ske genom produktivitetsökning, sänkta ambitionsnivåer och översyn av verksamheter. Löneutrymme utöver ram kan också skapas genom friskare arbetsplatser och minskade sjukkostnader.

Budgeten bör upprättas så att intäkterna överstiger kostnaderna. Grundtanken med god ekonomisk hushållning är att dagens kommunmedborgare ska finansiera sin egen kommunala välfärd inklusive investeringar och pensionsåtaganden. Detta ska uppnås genom planering och styrning av kommunens ekonomi mot en resultatnivå som konsoliderar ekonomin över tiden. För att skapa förutsättningar för en god ekonomisk hushållning måste det finnas ett klart samband mellan mål, resursåtgång, prestationer, resultat och effekter. Dessa samband ska definieras i budget och verksamhetsplanering och följas upp och utvärderas i årsredovisning och delårsrapport.

Om bokslutet ändå uppvisar ett underskott ska kommunfullmäktige besluta om hur det egna kapitalet ska återställas inom tre år. För att klara ett utfall i balans ska alla nämnder göra prognoser två gånger per år och lämna till kommunstyrelsen. Nämnder som i sina prognoser befarar underskott mot budget ska redovisa en åtgärdsplan till kommunstyrelsen i samband med avlämnad rapport.

## 4 Stödfunktioner

För att den kommunala organisationen ska kunna utföra alla tjänster gentemot medborgarna och uppfylla fastställda mål krävs att det finns en inre organisation som genom olika stödfunktioner kan bistå förvaltningarnas arbete mot medborgarna. De inre stödfunktionerna kan delas upp i tre huvudområden, kvalitet, attraktiv arbetsgivare och stabil ekonomi.

### Kvalitet

En hög kvalitet kan uppnås genom att systematiskt planera och följa upp verksamheten. Ett kontinuerligt analysarbete behöver genomföras som grund för beslut, förändringar och förbättringar. En budget och styrprocess där fokus läggs på att i större utsträckning mäta och analysera resultatet av kvaliteten i våra tjänster som vi erbjuder våra medborgare, innebär ett bättre beslutsunderlag för våra förtroendevalda.

Med fokus på uppdrag och resultat samt med effektiva arbetsmetoder kan vi skapa värde för våra medborgare. Genom att tydliggöra nivån på service och tjänster kan rätt förväntningar byggas. Det personliga mötet är avgörande för kvaliteten på tjänsten. Fortlöpande mätningar och analyser, bland annat via Kommunens Kvalitet i Korthet (KKiK), SCB:s medborgarundersökning, egna enkäter och undersökningar används som grund för att utveckla och kvalitetssäkra våra aktiviteter så att resurser används på bästa sätt.

Avgörande för kvaliteten är medarbetarnas och ledningens kunskap, idéer och engagemang samt ett kommunikativt klimat som gynnar styrning, ledning, utveckling och ständiga förbättringar.

### Attraktiv arbetsgivare

Kommunens verksamhet består i huvudsak av tjänsteproduktion. Här har medarbetarna en nyckelroll då det är de som utför och förmedlar tjänsten i mötet med invånare, brukare och kunder. Att samtliga medarbetare vet vilka mål som ska uppnås samt att de med sin kompetens och sina idéer bidrar till att uppfylla Övertorneås vision för framtiden, är en förutsättning för att verksamheten ska nå sina resultat och utvecklas i rätt riktning.

För att locka och behålla kompetens har kommunen en god arbetsmiljö som främjar hälsa, visar tillit, ger utvecklingsmöjligheter och stimulerar till nya idéer. Medarbetare ges ansvar och bidrar med sina kunskaper och idéer till utveckling av verksamheterna.

Tillsammans med ett gott ledarskap som präglas av helhetssyn och delaktighet, där kompetens tas tillvara och där fokus ligger på mötet och verksamhetens resultat för invånare, brukare och kunder finns det goda förutsättningar att bibehålla och locka nya medarbetare till Övertorneå kommun.

### Stabil ekonomi

En förutsättning för att kunna bedriva en bra verksamhet är en stabil ekonomi där intäkter och kostnader är i balans, inklusive driftskonsekvenser för investeringar och långsiktiga åtaganden. Effektivt resursutnyttjande och en god ekonomistyrning ger en stabil ekonomi.

Genom ett tydligt uppdrag och fokus på resultat skapar kommunen en modern organisation där mötet med kunden och brukaren alltid står i centrum. Bra ledarskap gynnar kreativitet och innovation. Fungerande kommunikation ger tydlighet och samsyn om de mål som organisationen ska nå.

Stora delar av det kommunala uppdraget styrs av lagar och regler. En effektiv inre organisation avgör hur långt man kan nå med tillgängliga resurser och hur arbetet utförs inom verksamheterna.

En god ekonomistyrning på alla nivåer är en förutsättning för att bedriva en bra verksamhet. Långsiktig planering och en stabil ekonomi gör det möjligt att kunna satsa långsiktigt, hantera nya förutsättningar och klara konjunktursvängningar. På både kort och lång sikt är det av yttersta vikt att ha balans mellan intäkter och kostnader samt fokusera på driftskonsekvenser av investeringar och långsiktiga åtaganden. Varje generation ska bära sina kostnader, vilket kräver stort ansvarstagande och god budgetdisciplin.

Alla verksamheter ska drivas på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt. Varor, tjänster och lokaler ska anskaffas affärsmässigt utifrån verksamheternas resursbehov och med miljömässigt och socialt ansvarstagande. Det ska finnas tydligt samband mellan resultat och resursåtgång. Skattepengarna ska användas för invånarnas bästa och alltid där de gör största möjliga nytta.

## 5 Ekonomisk plan

### Samhällsekonomisk utveckling

Den ekonomiska utvecklingen under perioden 2027–2029 präglas av en gradvis återhämtning i svensk ekonomi, samtidigt som osäkerheten i omvärlden kvarstår. Geopolitiska spänningar, energiprisutveckling och svag global handel påverkar tillväxten, särskilt i exportberoende ekonomier som Sverige.

Den svenska BNP-tillväxten bedöms stärkas under 2026 och 2027, med hushållens konsumtion och offentliga investeringar som centrala drivkrafter. Återhämtningen sker dock gradvis och är känslig för förändringar i omvärlden. Under senare delen av perioden dämpas tillväxttakten och återgår till mer historiskt normala nivåer.

### Arbetsmarknad

Arbetsmarknaden förbättras successivt under perioden. Sysselsättningen väntas öka, särskilt från 2027, och arbetslösheten minskar. Samtidigt kvarstår betydande strukturella utmaningar. Det råder fortsatt obalans mellan utbud och efterfrågan på arbetskraft, där kompetensbrist förekommer parallellt med en relativt hög arbetslöshet. Den svaga utvecklingen i befolkningen i arbetsför ålder begränsar dessutom möjligheterna till ytterligare sysselsättningstillväxt.

### Inflation

Inflationen bedöms vara låg och stabil under perioden och ligger omkring inflationsmålet. Samtidigt innebär ett fortsatt högre ränteläge än under föregående decennium att kostnadstrycket i ekonomin består, vilket påverkar såväl hushåll som offentlig sektor.

### Skatteunderlaget

Skatteunderlaget utvecklas relativt starkt under inledningen av perioden och når en högre ökningstakt 2027. Därefter avtar tillväxten och närmar sig ett historiskt genomsnitt. I reala termer är utvecklingen svagare, vilket innebär att kommunsektorns köpkraft ökar långsammare än de nominella intäkterna.

Kommunsektorns ekonomiska förutsättningar förbättrades tillfälligt under 2025, men det finansiella utgångsläget är fortsatt försvagat efter år med hög inflation och ökade pensionskostnader. Investeringarna ligger kvar på en hög nivå, vilket bidrar till ökad skuldsättning och högre räntekostnader. Förutsättningarna bedöms vara relativt goda fram till 2029, men detta förutsätter att kommunerna genomför nödvändiga anpassningar i verksamheterna.

### Demografisk utveckling

Den demografiska utvecklingen är den enskilt viktigaste faktorn för kommunernas ekonomi. Befolkningstillväxten är svag eller negativ i många kommuner, samtidigt som andelen äldre ökar. Färre barn och unga innebär minskade behov inom förskola och skola, medan behovet av äldreomsorg ökar. Eftersom kostnaderna i kommunal verksamhet är trögrörliga leder detta till ett ökat kostnadstryck per invånare.

Kommunerna står därmed inför en strukturell omställning där verksamheter behöver anpassas till förändrade behov. Detta innefattar bland annat förändringar av lokaler, organisation och personal. Samtidigt pågår omfattande statliga reformer inom centrala verksamhetsområden som skola och socialtjänst, vilka i flera fall är underfinansierade och införs med kort framförhållning.

Utvecklingen innebär sammantaget att kommunsektorn även framöver behöver arbeta med prioriteringar, effektiviseringar och långsiktig anpassning för att upprätthålla god ekonomisk hushållning.

### **Minskade barnkullar**

En minskning med 43 000 barn i förskolan motsvarar ungefär 800 förskolor. En minskning med 172 000 barn i grundskoleåldern motsvarar 700 grundskolor. Många kommuner har redan sett denna utveckling, och framöver väntas i princip alla kommuner påverkas. Detta innebär i teorin ett lägre tryck på resurser inom förskola och grundskola. Men för att realisera detta krävs anpassningar. På kort sikt leder minskade barn- och elevkullar ofta till överkapacitet, exempelvis tomma platser i barngrupper och klassrum. Höga lokalrelaterade kostnader per elev riskerar då att tränga undan resurser som annars skulle gå till undervisning, läromedel och elevhälsa. SKR:s beräkning visar att anpassningsbehovet till följd av minskade barn- och elevkullar under perioden 2025–2028 uppgår till cirka 19 miljarder kronor.

### **Äldreomsorgen**

Anpassningen av den pedagogiska verksamheten är också viktig då kommuner behöver frigöra resurser för att möta ökande behov inom framförallt äldreomsorgen. Antalet invånare i Sverige som är 85 år eller äldre förväntas öka med drygt 60 procent fram till 2034. Detta innebär en kraftig expansion av målgruppen för äldreomsorgen. Antalet äldre ökade kraftigt under föregående tioårsperiod, men förändringen kommande tioårsperiod är större.

SCB:s senaste befolkningsprognos bekräftar bilden av en svag befolkningstillväxt. Antalet barn fortsätter att minska, samtidigt som antalet äldre ökar kraftigt. Denna utveckling innebär stora förändringar för kommuner och regioner, som påverkas på olika sätt beroende på lokal befolkningsstruktur.

### **Konsekvenser för Övertorneå kommun**

För en mindre kommun med minskande befolkning får dessa utvecklingstendenser särskilt stor påverkan. En fortsatt befolkningsminskning innebär minskade skatteintäkter, samtidigt som kostnaderna inte kan anpassas i samma takt. Detta leder till ökade kostnader per invånare.

Minskade barnkullar innebär att behovet av förskole- och skolplatser minskar, vilket kräver anpassningar av verksamhet och lokaler. Samtidigt ökar antalet äldre, vilket innebär ett ökat behov av äldreomsorg och därmed högre kostnader. Denna omfördelning av behov innebär både ekonomiska och organisatoriska utmaningar.

Kompetensförsörjningen är en central utmaning. Konkurrenten om arbetskraft ökar, särskilt inom vård, omsorg och pedagogisk verksamhet. Detta kan leda till ökade personalkostnader och svårigheter att upprätthålla bemanning.

Det högre ränteläget påverkar kommunens ekonomi genom ökade kapitalkostnader, särskilt i samband med investeringar. Samtidigt krävs fortsatt investeringar i exempelvis lokaler, infrastruktur och anpassningar kopplade till demografi och beredskap.

Sammanfattningsvis innebär utvecklingen att Övertorneå kommun behöver fortsätta anpassa sin verksamhet till en minskande och åldrande befolkning, samtidigt som ekonomin kräver god kostnadskontroll, prioriteringar och effektiviseringar för att säkerställa långsiktig hållbarhet.

## Utvecklingen i Övertorneå kommun

### Befolkningsutvecklingen

Den historiska utvecklingen i Övertorneå Kommun visar att den stora minskningen är i åldersgruppen 0-64, medan antalet i åldersgruppen 65 år och äldre ökar. År 2025 har antalet 0-15 år samt +45 år minskat medan de mellan 16-44 år har ökat något.

### Befolkningsförändring de senaste åren

Den 1 november 2025 var invånarantalet 4012 samt 31 december 2025 var kommunens invånarantal 3 995 personer. I beräkningarna för skatteintäkter och statsbidrag 2027 utgår vi från en minskning av 30 personer per år. I beräkningarna 2028-2029 utgår vi från minskning av 30 personer/år. Skatteintäkter utgår ifrån antalet invånare den 1 november året innan aktuellt budget år. Invånarantalet beräknas vara 3 982 1 november 2026.

År	Födda	Avlidna	Inflyttade	Utflyttade	Antal invånare
2025	22	67	169	186	3 995
2024	16	63	229	212	4 057
2023	30	75	197	183	4 088
2022	22	75	191	238	4 119
2021	34	68	216	189	4 211

Målgruppen för den kommunala verksamheten är främst barn, ungdomar och äldre. Förändringar i dessa åldersgrupper påverkar därmed de kommunala kostnaderna i betydligt högre grad än förändringar i övriga ålderskategorier.

Ålder	0-15 år	16-24 år	25-44 år	45-64 år	65- år	Totalt antal inv.
2025	475	314	714	943	1 554	3 995
2024	553	281	707	968	1 568	4 057
2023	538	287	695	1 004	1 564	4 088
2022	531	307	672	1 029	1 580	4 119
2021	556	322	693	1 081	1 559	4 211

## Strukturomvandlingar

Den pågående krisen driver även fram strukturomvandlingar på arbetsmarknaden rörande bland annat digitalisering och automatisering vilket ställer ytterligare krav på kompetens. Detta i kombination med länets befintliga problematik gällande att hitta rätt kompetens vid rekrytering skapar stora utmaningar på arbetsmarknaden. För att hantera strukturomvandlingen och bemöta rekryteringsproblematiken måste möjligheten till kompetensutveckling, utbildning och omställning erbjudas och användas.

Att utöka kapaciteten inom utbildningssystemet, så att fler arbetssökande kan utbilda sig i syfte att stärka sin konkurrenskraft på arbetsmarknaden, är centralt för att hantera krisen och klara bemanningsfrågan.

## Obalanser på arbetsmarknaden som påverkar Övertorneå

- Stora pensionsavgångar under de kommande tio åren
- Kompetensbrister bland de arbetssökande
- Fortsatt större ut- än inflyttning bland unga och välutbildade
- Fortsatt höga ohälsotal

## Övertorneå kommuns rekryteringsbehov

Fram till 2033 kommer cirka 150 anställda uppnå åldern 65 år. Behovet av kompetens kommer att vara stort inom i princip alla verksamheter.

Rekryterings-behov Yrke/år	2024-2028	2029-2033	Totalt 2024-2033
Förskollärare, fritidspedagoger, barnskötare, assistenter och lärare	21	24	45
Sjuksköterska, rehab	3	2	5
Undersköterska, personliga assistenter, handledare	31	28	59
Lokalvårdare, vaktmästare, VA-maskinist, kock	5	8	13
Administration, tjänstemän, chefer	13	15	28
	73	77	150

## Utdebitering

Övertorneå kommuns skattesats 2027 är 22,5%, kommunen är strax under medelskattesatsen i Norrbotten, vilket är 22,58 %. Högsta skattesatsen i länet har Arjeplog på 23,50%.

Utjämningsystemet kompenserar inte för den delen av skatteintäkterna som är hänförlig till låg skattesats.

## Analys av Övertorneå kommun

För att få en bild av Övertorneå kommuns ekonomiska läge samt hur mycket som satsas inom olika verksamhetsområden finns olika externa rapporter att ta del av. Exempelvis går det att hitta nyckeltal för "Vad kostar verksamheten i din kommun" i databasen på [www.kolada.se](http://www.kolada.se). Siffrorna för 2025 finns inte att tillgå än utan dessa presenteras först under hösten 2026, varför de uppgifter som redovisas i diagrammet ovan avser 2023 samt 2024.

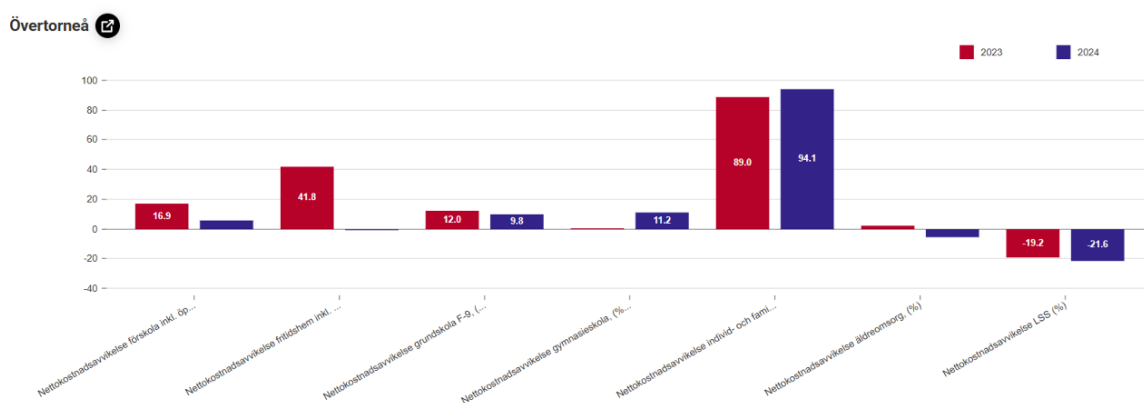
## Vad kostar verksamheten i din kommun

Nedanstående diagram ger en översiktlig bild över olika verksameters kostnadsbild i jämförelse med andra kommuner i Norrbotten.

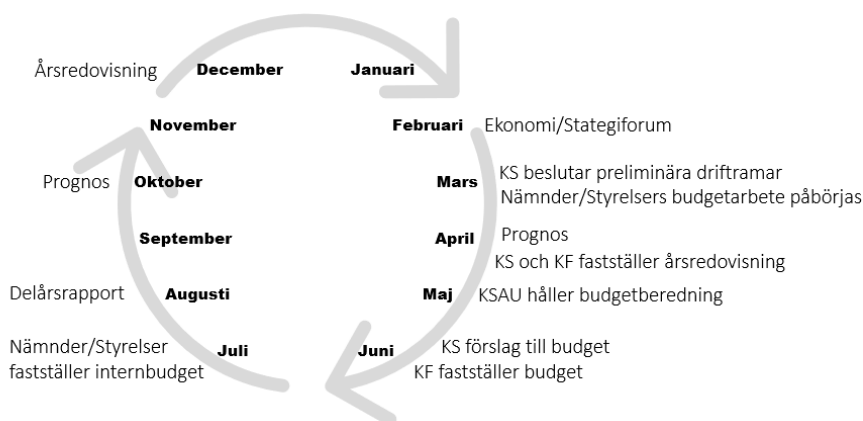
*Referenskostnaden* är den kostnad som kommunen skulle ha om man bedrev verksamheten vid en genomsnittlig avgifts-, ambitions- och effektivitetsnivå och med hänsyn till de egna strukturella faktorerna enligt kostnadsutjämnningen.

*Nettokostnadsavvikelsen* beräknas som skillnaden mellan nettokostnad och referenskostnad (i %) och visar om kostnadsläget är högt eller lågt, givet förutsättningarna. En positiv avvikelse innebär att kommunen har en kostnadsnivå som är högre än vad strukturen motiverar, en negativ avvikelse visar det omvända.

De områden där Övertorneå kommun ligger högt i kostnader i jämförelse med referenskostnaden och jämfört med andra kommuner i Norrbotten är inom, förskola, grundskola och individ- och familjeomsorg. När det gäller LSS, fritidshem och äldreomsorg ligger nettokostnadsavvikelsen lägre än Norrbottens kommuner.



## Ekonomiprocessen



## Budgetprocessen

Kommunens verksamhetsplanering startar i februari året före verksamhetsåret. Det inleds vanligtvis med ett ekonomi- och strategiforum där verksamheterna presenteras i form av nulägesanalyser och ekonomiska förutsättningar. Under perioden mars till och med maj pågår budgetarbetet hos respektive nämnd och styrelse utifrån de ramar som tilldelats. I maj hålls sedan två budgetberedningar med kommunstyrelsens arbetsutskott där ekonomiska förutsättningar revideras, samtidigt som prioriterade områden, nuläget och vad som tidigare gjorts i förvaltningarna presenteras.

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige om budget och flerårsplan för nästkommande år tas i juni. Beslut om budgetramar, skattesats, vision och övergripande mål med inriktning på god ekonomisk hushållning antas av kommunfullmäktige i juni året före verksamhetsåret. Slutligt beslut gällande skattesats antas av kommunfullmäktige senast i november året före verksamhetsåret.

Så snart som möjligt efter kommunfullmäktiges budgetbeslut fastställer nämnder och styrelser sina interna budgetar och verksamhetsplaner för nästkommande år.

### Budgetförutsättningar

I budgeten 2027 har vi räknat med:

- Befolkningsminskning -30 invånare 2027
- Befolkningsminskning -30 invånare 2028-2029
- PO-påslag 40,5%
- Löneökning 3,0%
- SKR:s skatteprognos april 2026
- Riktade bidrag (en risk då vi inte fått beslut på att pengarna kommer)
- Utdelning från kapitalförvaltningen 5,0 mkr
- Ett överskott på 1% av skatter och bidrag
- Vindkraftsersättning med 1,5 mkr

Belopp i mkr	2027	2028	2029
Kommunfullmäktige	0,8	0,8	0,8
Revision	0,9	0,8	0,8
Överförmyndare	1,0	1,0	1,0
Kommunstyrelsen	94,3	93,7	93,7
Miljö- och byggnadsnämnd	4,4	4,4	4,4
Barn- och utbildningsnämnd	124,6	123,8	123,8
Socialnämnd	167,9	166,9	166,9
<b>Totalt mkr</b>	<b>393,9</b>	<b>391,4</b>	<b>391,4</b>

### Riktade insatser 2027

Det finns inga insatser för 2027 som är inlagda i budget utan en generell neddragning från grund äskandet med 1,6 % för samtliga.

Skatteberäkningens prognos för 2027 visar en minskning av skatteintäkter och generella bidrag minskar mot föregående år. Parametrarna är volativa och kan slå tillbaka 2027. Förändringen av bidraget beror på demografi, bland främst på att andelen (inte antal) barn- och ungdomar minskar. Vi har även färre insatser inom LSS vilket gör att vi tappar i LSS-utjämningen. I utjämningen så jämförs man mot alla kommuner och hur förhållandena har förändrats i förhållande till samtliga.

## **Disponering av resultatutjämningsreserven (RUR)**

Enligt kommunallagen får medel från en resultatutjämningsreserv (RUR) användas för att utjämna intäkter över en konjunkturcykel. När detta får göras måste framgå av de egna riktlinjerna för god ekonomisk hushållning. Enligt Övertorneå kommuns riktlinjer kan resultatutjämningsreserven användas om det uppstår stora svårigheter att uppfylla balanskravet på ett ansvarsfullt sätt för att kunna göra nödvändiga strukturella förändringar i verksamheten. Därmed ges möjlighet att utjämna hastiga förändringar i de ekonomiska förutsättningarna mellan åren.

De strukturella förändringar som bör ske under de kommande åren medför med största sannolikhet ökade omställningskostnader vilket kan innebära att nämnder äskar om att använda medel från resultatutjämningsreserven (RUR) för vidtagna åtgärder om kommunen redovisar ett negativt resultat på helår. Beslut för varje enskilt år fattas av kommunfullmäktige i samband med att årsredovisningen godkänns i april påföljande år.

## **Reservering och disponering av resultatreserv (RER)**

Reservering får göras med högst ett belopp som motsvarar det lägsta av antingen den del av årets resultat eller den del av årets resultat efter balanskravsjusteringar som överstiger:

- En procent av summan av skatteintäkter samt generella statsbidrag och kommunalekonomisk utjämning, eller
- Två procent av summan av skatteintäkter samt generella statsbidrag och kommunalekonomisk utjämning, om kommunen har ett negativt eget kapital, inklusive ansvarsförbindelsen för pensionsförpliktelser.

En reservering får göras om resultatreserven efter reserveringen uppgår till ett belopp som motsvarar högst fem procent av summan av skatteintäkter samt generella statsbidrag och utjämning.

Resultatreserven (RER) får användas i händelse av att balanskravet blir negativt och kan disponeras vid omvärldsförändringar eller kostnadsökningar som på kort sikt påverkar kommunens resultat negativt, förutsatt att det främjar en sund ekonomisk hushållning.

Exempel på användning kan innefatta kostnader för nödvändiga omstruktureringar av verksamheten för att på lång sikt uppnå en god ekonomisk hushållning. Det kan även inkludera oväntade utgiftsökningar till följd av omvärldsförändringar, såsom ökade pensionskostnader eller inkomstbortfall där skatteunderlaget minskar under ett enskilt år.

Resultatreserven bör inte användas för att täcka långsiktiga kostnadsökningar, för att möta ökade ambitioner eller kompensera för ineffektiv verksamhetsdrift. Om medel från resultatreserven har använts ska det framgå i förvaltningsberättelsen till vad och varför medlen har använts. Beslut om reservering sker i årsredovisningen.

## **Interna kostnader/ersättningar**

Kommunens förvaltningar köper och säljer tjänster till varandra. Enligt riktlinjer som fastställs av kommunfullmäktige ska förvaltningarna sinsemellan komma överens om omfattningen och storleken på ersättningen. Självkostnadsprincipen och effektivitet gäller.

## Interna hyror

Kommunen tillämpar centraliserad fastighetsförvaltning, vilket innebär att kommunstyrelsen och tekniska enheten svarar för drift och underhåll av kommunens samtliga fastigheter. Förvaltningarna hyr sedan från tekniska enheten erforderliga lokaler och betalar intern hyra. Hyresvillkoren fastställs efter överläggningar mellan parterna och hyresavtal upprättas. Hyrornas storlek baseras på överenskommen volym (antal m<sup>2</sup>, lokalvårdsfrekvens med mera), driftkostnad, kapitalkostnad samt underhåll som motsvarar självkostnaden.

## Finansiella intäkter och kostnader

Finansnettot består av intäkter i form av ränta på bankmedel, avkastning från extern kapitalförvaltning, kommunal borgensavgift samt övriga finansiella intäkter. Kostnadssidan innehåller räntekostnader, kostnader för kravhantering samt eventuella förluster från kapitalförvaltningen.

För 2027 budgeteras kapitalförvaltningen generera direktavkastning om 5,0 mkr, detta till följd av de nya riktlinjerna för kapitalförvaltningen som antagits med ambitionen att låta medel överskjutande vad som krävs för att trygga pensionsskulden arbeta för att få in mer avkastning i resultatet. Enligt tidigare resonemang har finansnettot årligen budgeteras till noll, då det ansetts vanskligt att budgetera med överskott till följd av den stora osäkerheten på finansmarknaden.

## Taxor och avgifter

Taxor och avgifter fastställs av kommunfullmäktige på förslag från respektive nämnd/styrelse.

## Finansiell analys

Den finansiella analysen ska visa på vilken balans kommunen har mellan sina intäkter och kostnader under året och över tiden samt den kapacitet kommunen har att möta finansiella svårigheter på kort och lång sikt. Analysen ska även visa på årets resultat, hur det uppstått och hur tendenser och obalanser påverkar kapaciteten.

Investeringsutvecklingen ska också analyseras. En kommuns resultat påverkas också av olika risker, därför bör analysen innefatta vilken kontroll kommunen har över den ekonomiska utvecklingen.

## Nettokostnader

Med verksamhetens nettokostnader avses kostnader minus intäkter i den löpande verksamheten hos nämnder och styrelser inklusive avskrivningar av anläggningstillgångar.

## Nettokostnadsutveckling

Nettokostnadernas andel av skatteintäkter och utjämningsbidrag visar hur stor del av intäkterna som går till den löpande verksamheten.

	Budget 2026	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Procent %	98	100	97	99

## Investeringar

Nettoinvesteringarnas andel av skatteintäkter och statsbidrag framgår av nedanstående tabell. Till finansiering av investeringar avsätts medel på i genomsnitt 38,4 Mkr per år under planperioden 2027-2029.

	Redovisning 2025	Budget 2026	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029
Nettoinvesteringar, mkr	26,4	96,6	102,3	68,0	26,3
Nettoinvesteringar, andel av skatteintäkter och statsbidrag, %	7,25%	24,1	25,3	16,8	6,5

## Årets resultat

Redovisning 2024	Budget 2026	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Årets resultat i mkr	8,2	3,9	7,8	8,4

## Soliditetsutvecklingen

Soliditeten är det viktigaste måttet på kommunens ekonomiska styrka på lång sikt. Det anger hur stor del av de totala tillgångarna som kommunen finansierat med egna medel, det vill säga det egna kapitalet i förhållande till de totala tillgångarna. Faktorer som påverkar soliditeten är resultatutvecklingen och tillgångarnas förändring. Kommunen har en hög soliditet, även med pensionsskulden inräknat. Enligt det finansiella målet bör soliditeten inte understiga 75 %. Per bokslut 2025-12-31 uppgick soliditeten till 79,2%.

## Upplåning

Kommunens låneskuld har ökat på grund av finansiell leasing som omklassificerats och uppgår nu till 42,1 mkr, avseende finansiell leasing samt lån hos Kommuninvest. Investeringsnivån har de senaste åren varit relativt hög samtidigt som resultaten exklusive avkastningen på kapitalförvaltningen varit låga. Investeringsnivån har påverkan på likviditeten. Beroende på i vilken takt investeringarna görs framöver kan behov uppstå av att uppta nya lån. På grund av att likviditeten gått ner och den fortsatt relativa höga investeringstakten har behovet av upplåning blivit allt mer aktuellt.

## Kapitalförvaltningen

Sedan 1998 har kommunen extern kapitalförvaltare av likvida medel. Kommunens externa kapitalförvaltare är sedan slutet av 2023 Nordea.

Övertorneå kommun har avsatt kapital för att minska likviditetsmässiga påfrestningar som primärt kommer av kommunens pensionsåtagande som för närvarande redovisas som en ansvarsförbindelse. Förvaltningen av tillgångarna skall ske under betryggande säkerhet i enlighet med god sed på finansmarknaden. Kommunfullmäktige beslutade enligt Kommunstyrelsens förslag att ändra riktlinjerna för kapitalförvaltningen. Vi behåller medel för att säkra pensionsskulden i en pensionsförvaltning med relativt låg risk. Överskjutande del placeras i en framtidsfond med högre risk, placerat i aktier. Syftet är att det ska skapa en hög långsiktig avkastning som kan nyttjas i kommunens verksamhet.

Marknadsvärdet på portföljnehavet uppgick 2026-04-30 till 246,2 mkr.

## Pensionsåtaganden

Kostnaderna för kommunens pensionsutbetalningar avseende de äldre pensionerna, vilka ligger i ansvarsförbindelsen, beräknas under planperioden uppgå till 33,9 mkr.

Från och med december 2017 har Övertorneå kommun valt att försäkra bort en del av pensionsskulden som var avsatt i balansräkningen, samt att allt nyintjänande framöver betalas in löpande till försäkringen. Kommunen bygger således inte upp någon ny skuld som flyttas till nästkommande generation.

## Borgensåtaganden

Kommunens borgensåtagande är till största delen gentemot de kommunala bolagen. Per 2025-12-31 uppgick borgen gentemot Stiftelsen Matarengihem till 68,3 mkr, Övertorneå Energi AB till 42,0 mkr, Övertorneå Energi Försäljning AB till 28,3 mkr och Brf Väktaren 3,9 mkr.

## Balanskravet

Enligt 11 kap 5 § kommunallagen ska budgeten upprättas så att intäkterna överstiger kostnaderna (visst undantag medges). Vidare anges i 11 kap 12 § kommunallagen "Om balanskravsresultatet enligt 11 kap. 10 § lagen (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning för ett visst räkenskapsår är negativt, ska det regleras under de närmast följande tre åren. Fullmäktige ska anta en åtgärdsplan för hur regleringen ska ske. Beslut om reglering ska fattas senast i budgeten det tredje året efter det år då det negativa balanskravsresultatet uppkom. *Lag (2018:600).*"

## Resultatbudget

Mkr	Redovisning 2025	Budget 2026	Budget 2027
Driftbudgetens nettokostnader	-339	-366,8	-370,8
Pensioner, utbetalningar	-13,1	-9,6	-12,0
Avskrivningar	-20,9	-19,4	-23,1
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-373,0</b>	<b>-395,8</b>	<b>-405,9</b>
Skatteintäkter	218,1	225,5	230,2
Generella stats- och utjämningsbidrag	163,2	175,4	172,7
Vindkraftsersättning			1,5
<b>Summa skatter och bidrag</b>	<b>381,3</b>	<b>400,9</b>	<b>404,4</b>
<b>Resultat före finansnetto</b>	<b>8,3</b>	<b>5,1</b>	<b>-1,4</b>
Finansiella intäkter o kostnader	8,2	3,1	5,3
<b>Summa Finansnetto</b>	<b>8,2</b>	<b>3,1</b>	<b>5,3</b>
<b>Årets resultat</b>	<b>16,5</b>	<b>8,2</b>	<b>3,9</b>

## Investeringsbudget/plan

Kommunens sammantagna investeringar ska finansieras med sedvanligt finansiellt kassaflöde, vilket beräknas utifrån årets resultat, årets avskrivningar, årets investeringar och eventuella upplåningar eller amorteringar. Kassaflödet ska hållas på en nivå som tryggar verksamhetens likvida utflöde i 30 dagar samt som bidrar till att uppnå det finansiella målet om 75% soliditet. Vid omfattande investeringsbehov som inte kan finansieras av motsvarande kassaflöde kan Kommunfullmäktige besluta om tillåten upplåningsnivå hos Kommuninvest. Kommunfullmäktige beslutar om antagande av investeringsbudget. Kommunstyrelsen informeras om större förändringar i beslutade investeringar löpande under budgetåret. Vid avslut av investeringsprojekt tas efterkalkyler fram i dialog mellan projektansvarig och ekonomi, och presenteras till Kommunstyrelsen.

Förslagna investeringar redovisas nedan summerat för respektive ansvarsområde. För den kommande treårsperioden bedöms de största investeringarna fortsatt finnas inom områdena fastigheter samt vatten och avlopp.

Mkr	2027	2028	2029
Barn- och utbildning	1,5		
Fastigheter	35,3	5,3	2,3
Tekniska	5,6	5,6	9,6
Gator	3,6	2,9	2,1
Vatten och avlopp	51,5	49,5	11,1
Renhållningen	4,2	4,7	1,2
Socialnämnden	0,3	0,0	0,0
Säkerhetssamordnare	0,3		
<b>Summa investeringar</b>	<b>102,3</b>	<b>68,0</b>	<b>26,3</b>

Vid akuta investeringsbehov som uppstår efter att investeringsbudgeten är beslutad ska ett tilläggsanslag begäras hos Kommunfullmäktige om investeringen inte ryms att omfördelas inom befintlig investeringsram. Kommunstyrelsen kan besluta att finansiera att omfördela inom befintlig investeringsram per område eller inom den totala investeringsramen för kommunen, till exempel om en eller flera investeringar gått under budget.

SN § 51

## Nulägesanalys och budget år 2027 SN

### Beslut

Socialnämnden beslutar

- Att uppdra till förvaltningen att se över interna kostnader, för att få möjlighet att få budget i balans,
- Att justera budget enligt förslaget med 1 810 tkr och
- Att äska om ett tilläggsanslag för eventuellt resterande underskott.

### Ärendebeskrivning

Stöd- och omsorgsförvaltningen har, tillsammans med ekonomienheten och verksamheterna, arbetat fram ett budgetäskande för budget 2027 (Bilaga 1). Äskandet överstiger den preliminära ramen för socialnämnden.

De största skillnaderna i budget 2027, jämfört mot budget 2026, består i

- ökade interna kostnader: flexipoolen 3,3 mnkr, kostersättningar 1,04 mnkr
- ökade kostnader feriearbeten: höjd ers. + fler årskullar (850 tkr)
- ökade kostnader för larm samt färdtjänst: (ca 550 tkr totalt)
- ökade kostnader OB: höjning + tidigare felbudgetering 1,65 mnkr (exkl. PO)
- utökning öppenvården 1,5 åa – nya Socialtjänstlagen
- utökning chefstjänster 0,5 åa x 3
- minskning budget för timvik. – 3,25 mnkr (exkl. PO) totalt för samtliga verksamheter
- minskade placeringskostnader barn och unga (IFO)
- minskning administrativa tjänster
- budgeterat för högre intäkter integration

Efter genomförda budgetberedningar har uppdrag lämnats till samtliga förvaltningar att minska kostnaderna, eller öka intäkterna, med 1,6 % för att kommunen ska nå ett resultatmål på 1%. Utifrån nuvarande budgetäskande motsvarar det drygt 2,7 mnkr för socialnämndens verksamheter.

Förvaltningen arbetar vidare med budgeten och har förslag på vissa justeringar. Ekonomienheten har sett över eventuella möjligheter att justera de interna kostnaderna för kost, vilka ökat markant jämfört med budget 2026. Ekonomienheten har meddelat en möjlig minskning av kostnaderna för kostersättning med totalt 360 tkr (fördelat på de enheter som har en budgetpost för interna kostersättningar).

Återkommande statsbidrag och statsbidrag som med största sannolikhet kommer att erhållas 2027 finns inräknade i Budget 2027. Det kan dock tillkomma fler bidrag under året.

Justerades sign

Utdragsbestyrkande

Socialnämnden

*Forts SN § 51*

Tänkbara justeringar av budgetäskande:

- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| - Borttag köp av städ Svg 350 tkr  | <i>Investeringsäskande för inköp av nya robot-Dammsugare</i> |
| - Ökad intäkt kost SVG 100 tkr     | <i>Baserat på april prognos</i>                              |
| - Minskning kostersättning 360 tkr | <i>Ekonomienhetens uträkning</i>                             |
| - Minskning IFO? 1 mnkr?           | <i>Familjehemsers., utifrån nuläge/ aprilprognos</i>         |
| - Ytterligare statsbidrag?         |  |

Att beakta: I samband med Prognos april 2026 uppmärksammades att budget för leasing av bilar år 2027 är låg i jämförelse med prognosen för helår 2026. Budgeten för 2027 för aktuellt slag är ca 500 tkr lägre än prognosen för helåret 2026. Ekonomienheten ser över bilparken tillsammans med fordonsansvarig och gör en noggrannare beräkning därefter.

**Förslag till beslut**

-

**Beslutsexpediering**

Kommunstyrelsen

\_\_\_\_\_

Justerades sign

Utdragsbestyrkande

Barn- och utbildningsnämnden

BUN § 48

### Budget 2027 - Barn- och utbildningsnämnden

#### Beslut

##### Nämnden beslutar att:

- Justera budget enligt förslaget med 850 tkr.
- Uppdra till förvaltningen att undersöka samverkan med Socialtjänsten om socialpedagoger, vilket kan innebära en besparing.
- Uppdra till förvaltningen att se över budgetposterna gällande personalkostnad, kost och elevernas val till gymnasiet efter omvalsperioden.
- Äska om ett tilläggsanslag för eventuellt resterande underskott.

#### Ärendebeskrivning

Vid budgetberedning 2 måndagen den 11 maj beslutades att Barn- och utbildningsnämnden ska ge förslag på besparingar inom verksamheterna på 1,6%, vilket motsvarar 2 miljoner kronor.

Förvaltningen har arbetat fram ett förslag på justering av vissa poster och har även listat det som ej är lagstyrt inom Barn- och utbildningsnämndens verksamheter.

Barn- och utbildningsförvaltningen har ökade kostnader som i första hand beror på ett ökat antal barn- och elever i behov av särskilt stöd inom både förskola och skola vilket innebär att högre bemanning krävs. Bemanningen i elevhälsan kommer att förstärkas från höstterminen 2026 och det har tagits beslut om två tjänster med socialpedagoger. Anpassad grundskola behöver starta höstterminen 2027, vilket innebär ytterligare två tjänster. En annan orsak är att allt fler elever söker sig till yrkesprogram inom gymnasieskolan och det medför ökade kostnader. Måluppfyllelsen hos eleverna har dalat de tre senaste åren och Skolverket erbjuder nu riktade insatser till Övertorneå kommun för att hjälpa oss att vända trenden uppåt igen. Som ett led i detta finns det behov av att anställa en kvalitetsutvecklare.

Osäkerhetsfaktorer i budget 2027 är kostnader kopplade till barn- och elevers behov av särskilt stöd, elevernas gymnasieval, riktade statsbidrag och ersättning från Migrationsverket. Konsekvenserna av de beslut gällande reformer inom skolväsendet som förväntas fattas av riksdagen i juni 2026 kan även de påverka utfallet för 2027. Återkommande statsbidrag är medräknade i budgeten. Det kan dock tillkomma fler bidrag under året.

Arbetet med översyn av samtliga verksamheter, med utgångspunkt i barn- och elevantal samt nationell statistik, fortsätter för att klara framtida budgetramar. Förvaltningen arbetar även med förebyggande åtgärder som kan innebära framtida besparingar och högre måluppfyllelse samt utreder en lokaloptimering på Svarträvens skolområde. Det planeras för Framtidens förskola i centralorten som

usterades sign

Utdragsbestyrkande

Barn- och utbildningsnämnden

*Forts.* BUN §48

kommer att innebära samordningsvinster och att bemanningen blir mer flexibel, men framför allt innebär det stora vinster i arbetsmiljön för både barn och personal. Mark- och miljödomstolen har dock ännu inte fattat beslut om den överklagade detaljplanen för Framtidens förskola.

Förvaltningen bedömer att det blir svårt att nå hela målet med 1,6% besparing gällande budget 2027.

#### **Förslag till beslut**

Barn- och utbildningsnämnden diskuterar tillsammans förslag för att nå en budget i balans och föreslår att uppdra till förvaltningen att se över budgetposterna gällande personalkostnad, kost och elevernas val till gymnasiet efter omvalsperioden. Åsa Alanentalo (KD) föreslår samverkan med Socialtjänsten för att få ned kostnaden för socialpedagoger.

#### **Beslutsgång**

Ordförande ställer sitt eget förslag till beslut under proposition, tillsammans med övriga förslag och finner att nämnden bifaller.

#### **Bilagor**

- Tjänsteskrivelse Budget 2027, *Dnr: SK 2026.281*
- Bilaga 1 budget 2027, *Dnr: SK 2026/33*

#### **Beslutsexpediering**

Kommunstyrelsen

\_\_\_\_\_

Justerades sign

Utdragsbestyrkande

## Orosanmälan avseende ekonomisk styrning i Övertorneå kommun

Till kommunstyrelsen/ Fullmäktige Övertorneå

Jag vill härmed framföra en allvarlig oro gällande den ekonomiska styrningen och budgetarbetet i Övertorneå kommun, särskilt avseende budgetperioden 2027–2029.

Min oro grundar sig i att budgetförutsättningarna innehåller uppgifter och antaganden som framstår som missvisande och i vissa fall direkt felaktiga, vilket riskerar att ge en orealistisk bild av kommunens ekonomiska situation.

Följande punkter är särskilt anmärkningsvärda:

- **Felaktiga befolkningsantaganden:** Budgeten utgår från en befolkningsminskning om 30 personer per år, trots att den historiska utvecklingen snarare ligger på 45–60 personer per år. Detta innebär en överskattning av skatteintäkterna motsvarande cirka 2-3 miljoner kronor.
- **Orealistiska ränteintäkter från kapitalförvaltningen:** Budgeten inkluderar beräknade ränteintäkter som i nuläget saknar faktisk grund. Dessa uppskattade intäkter, cirka 5 miljoner kronor, används för att få budgeten att framstå som i balans.
- **Ökad skuldsättning:** Om Kommunens låneskuld i dag är 20 miljoner kronor, där en betydande del gått till driftkostnader. *Räntekostnaden på redan lånat kapital uppgår till cirka 1 miljon kr.* Planen är att låna ytterligare cirka 30 miljoner kronor under innevarande år, samt att den totala upplåningen kan uppgå till 170 miljoner kronor inom en treårsperiod. (med en ränta som kan vara på uppgång) 4 till 5 % det vet vi inte än men ”kan antas kosta upp till -7,6 miljoner/år
- **Riskabel hantering av pensionsmedel:** Den politiska majoriteten hänvisar sina riskfyllda satsningar till fonderat sparkapital om cirka 240 miljoner kronor som kapitalförvaltningen ombesörjer och är avsett att täcka framtida pensionsåtaganden. Efter att dessa betalats återstår cirka 85 miljoner kronor i eget kapital, vilket i dagsläget på totala innevarande genererar en årlig avkastning på ca. 5 % totalt upp till 15 miljoner.

Sammantaget bedömer jag att dessa åtgärder innebär ett oansvarigt risktagande som kan äventyra kommunens långsiktiga ekonomiska stabilitet en överskattad intäkt i Budgeten med cirka 9 miljoner. Det finns en påtaglig risk att nuvarande beslut underminerar det ekonomiska arv och den goda ekonomiska hushållning som Övertorneå kommun tidigare har varit känd för.

Vidare vill jag framhålla att dessa långtgående ekonomiska beslut planeras att fattas bara några månader innan valet, vilket ytterligare förstärker behovet av transparens, korrekt underlag och ansvarsfull hantering.

Min bedömning är att denna utveckling kan få allvarliga konsekvenser för kommunens invånare, både på kort och lång sikt nu när även oroshärdarna ökar i omvärlden.

Jag vädjar därför till Framtid S och Centerpartiet, Kristdemokraterna och Vänsterpartiet att ordentligt granska budgetunderlaget och den ekonomiska planeringen för de vidlyftiga investeringsplanerna. Att ta ansvar och inte ta stora beslut innan valet utan invänta väljarnas röster.

”Reservation till Budget 27–29”

Övertorneå 2026-06-01

Med vänlig hälsning

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hans Palo', written in a cursive style.

Hans Palo Socialdemokrat

Kommunstyrelsen

KS § 74

### Revidering av kost- och livsmedelspolicy

#### Beslut

#### Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Reviderad kost- och livsmedelspolicy antas.

#### Ärendebeskrivning

Kommunledningsförvaltningen har reviderat nu gällande kost- och livsmedelspolicy.

Livsmedelsverkets måltidsmodell är grunden till policyn. En måltid är mer än maten på tallriken, måltiden omfattar exempelvis även rummet, sällskapet och stämningen. Därför används Livsmedelsverkets måltidsmodell som hjälp för att få ett helhetsperspektiv på måltiderna och används som vägledning för att kvalitetssäkra en bra måltid och måltidsupplevelse.

Förändringen från föregående kost & livsmedelspolicy är att miljösmarta delen är mer specificerad. Kommunen ska välja ekologiska och närproducerade livsmedel och hänsyn ska tas till etiska aspekter. Med närproducerat avses i första hand odlad inom länet och angränsande län, i andra hand väljs svenska livsmedel före importerade. Maten ska vara vällagad. I kommunen strävar man efter att laga maten från grunden.

Kost organisationen ska aktivt arbeta med lokala produkter från och omkring Övertorneå för att servera dem i kommunens matsalar. Här ska samarbete med lokala matinspiratörer bidra med kunskap, skapa acceptans och marknadsföra den offentliga maten.

#### Beslutsunderlag

KSAU § 43/2026

\_\_\_\_\_

Justerades sign

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 43

### Revidering av kost- och livsmedelspolicy

#### Beslut

#### Arbetsutskottets förslag till kommunfullmäktige

Reviderad kost- och livsmedelspolicy antas.

#### Ärendebeskrivning

Kommunledningsförvaltningen har reviderat nu gällande Kost & Livsmedelspolicy.

Livsmedelsverkets måltidsmodell är grunden till policyn. En måltid är mer än maten på tallriken, måltiden omfattar exempelvis även rummet, sällskapet och stämningen. Därför används Livsmedelsverkets måltidsmodell som hjälp för att få ett helhetsperspektiv på måltiderna och används som vägledning för att kvalitetssäkra en bra måltid och måltidsupplevelse.

Förändringen från föregående kost & livsmedelspolicy är att miljösmarta delen är mer specificerad. Kommunen ska välja ekologiska och närproducerade livsmedel och hänsyn ska tas till etiska aspekter. Med närproducerat avses i första hand odlad inom länet och angränsande län, i andra hand väljs svenska livsmedel före importerade. Maten ska vara vällagad. I kommunen strävar man efter att laga maten från grunden.

Kostorganisationen ska aktivt arbeta med lokala produkter från och omkring Övertorneå för att servera dem i kommunens matsalar. Här ska samarbete med lokala matinspiratörer bidra med kunskap, skapa acceptans och marknadsföra den offentliga maten.

\_\_\_\_\_

Justerades sign

Utdragsbestyrkande

## TJÄNSTESKRIVELSE

Datum  
2026-05-07

Dnr  
Dnr

Kommunledningsförvaltningen  
Karin Anttila  
Chef kost o lokalvård  
Handläggare telefon  
Karin.Anttila@overtornea.se

Addressat: KsAu

### Kost- och livsmedelspolicy

#### Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott att besluta:

- Att godta den uppdaterade Kost & Livsmedelspolicyn.

#### Beslutsunderlag

Kost & Livsmedelspolicyn har uppdaterats.

Livsmedelsverkets måltidsmodell är gunden till policyn.

En måltid är mer än maten på tallriken, måltiden omfattar exempelvis även rummet, sällskapet och stämningen. Därför används Livsmedelsverkets måltidsmodell som hjälp för att få ett helhetsperspektiv på måltiderna och används som vägledning för att kvalitetssäkra en bra måltid och måltidsupplevelse.

Förändringen från föregående kost & livsmedelspolicy är att miljösmarta delen är mer specificerad.

Kommunen ska välja ekologiska och närproducerade livsmedel och hänsyn ska tas till etiska aspekter. Med närproducerat avses i första hand odlad inom länet och angränsande län, i andra hand väljs svenska livsmedel före importerade. Maten ska vara vällagad. I Övertorneå kommun strävar vi efter att laga maten från grunden.

Kostorganisationen ska aktivt arbeta med lokala produkter från och omkring Övertorneå för att servera dem i kommunens matsalar. Här ska samarbete med lokala matinspiratörer bidra med kunskap, skapa acceptans och marknadsföra den offentliga maten.

Se gulmarkerad del i kost & livsmedelspolicyn.

#### Ärendets beredning

Ärendet har beretts av kost- och lokalvårdschef.

# Kost & Livsmedelspolicy för Övertorneå Kommun



## Inledning och syfte

Kostpolicyn är ett kommungemensamt styrdokument och ett stöd för att kvalitetssäkra upphandlingar, inköp, måltidsplanering och servering av de kommunala måltiderna.

## Måltidsmodellen

En måltid är mer än maten på tallriken, måltiden omfattar exempelvis även rummet, sällskapet och stämningen. Därför används Livsmedelsverkets måltidsmodell som hjälp för att få ett helhetsperspektiv på måltiderna och används som vägledning för att kvalitetssäkra en bra måltid och måltidsupplevelse. Modellen består av sex olika områden, som alla är viktiga för att de offentliga måltiderna ska skapa matglädje och bidra till hållbar utveckling



## Miljösmart

Miljösmarta måltider bidrar till en miljömässigt hållbar utveckling och de nationella miljömålen. I Övertorneå kommun ska våra måltider bidra till minskade klimatutsläpp. För att uppnå detta väljer vi livsmedel med så liten klimatpåverkan som möjligt, vi väljer mat utifrån säsong och minskar matsvinnet. Transporter, både av inköpta livsmedel och lagade måltider, ska ske med minsta möjliga negativa miljö- och klimatpåverkan.

Kommunen ska välja ekologiska och närproducerade livsmedel och hänsyn ska tas till etiska aspekter. Med närproducerat avses i första hand odlad inom länet och angränsande län, i andra hand väljs svenska livsmedel före importerade. Maten ska vara vällagad. I Övertorneå kommun strävar vi efter att laga maten från grunden.

Vid utgången av år 2030 ska 60% av all mat som serveras inom den kommunala verksamheten vara odlad inom regionen eller vara ekologisk.

Den fisk som köps in ska ha en nivå på ekologisk och social hållbarhet motsvarande KRAV eller vara fiskad eller odlad inom länet. Alternativt ska vildfångad fisk ha en nivå som motsvarar MSC och odlad fisk ASC.

Kommunen ska sträva efter att ha egna betesdjur som sköts av lokala bönder och som håller kommunens landskap öppet. Efter slakten ska köttet tillagas och serveras i kommunens egna kök.

För att värna om djurskyddet ska kött väljas som motsvarar de krav på djurskydd som ställs på svensk köttproduktion. Verksamheterna ska även sträva efter att välja kött som produceras på en nivå av ekologisk och social hållbarhet motsvarande KRAV eller som är producerad inom länet.

Kostorganisationen ska aktivt arbeta med lokala produkter från och omkring Övertorneå för att servera dem i kommunens matsalar. Här ska samarbete med lokala matinspiratörer bidra med kunskap, skapa acceptans och marknadsföra den offentliga maten.

### **Livsmedelsupphandling**

Kommunen ska, inom ramen för gällande upphandlingsrättslig lagstiftning, verka för upphandlingsätt som möjliggör för leverantörer av närodlade och närproducerade produkter att lägga anbud.

### **God**

Att laga god och hälsosam mat som matgästerna tycker om kräver bra råvaror, kunskap och engagemang. Det är många faktorer som påverkar om maten uppfattas som god, bland annat möjligheten att välja vad man vill äta och hur måltiden presenteras och serveras. Vi upplever maten och måltiderna med alla våra sinnen. Att måltiden upplevs som god och tilltalande är viktigt för att maten ska hamna i magen. Måltiderna ska läggas upp på ett sätt som gör att den ser lockande ut för att väcka aptit och intresse. Måltiderna ska vara varierade och flera alternativ ska erbjudas där så är möjligt. Maten ska tillagas så nära matgästen och serveringstillfället som möjligt.

### **Näringsriktig**

Näringsvärdet ska följa Livsmedelsverkets rekommendationer. Näringsrik mat förebygger undernäring inom äldreomsorgen, samt bevarar funktion och livskvalitet. Näringsrik mat i förskola och skola ska ge den energi och näring som barnen behöver för att växa, utvecklas och orka med dagarna i förskolan eller skolan. Det ger också en grund för bra och hälsosamma matvanor, då detta är en tid då matvanor och attityder till mat grundläggs.

### **Trivsamt**

Måltidsmiljön ska vara trivsamt och ge tillfälle för social gemenskap och samtal. Trivsamt utformade och inredda lokaler med bra ljud- och ljusmiljö bidrar till matlust och trivsel. Ett ömsesidigt trevligt och respektfullt bemötande ger en positiv upplevelse och atmosfär vid måltiden. Det ska finnas tillräckligt med tid avsatt för måltiderna.

### **Säker**

Måltiderna ska vara säkra och anpassade efter matgästens behov. Detta säkerställs genom professionell måltidspersonal med kompetens inom såväl livsmedelshygien som specialkost, samt rutiner för hur risker ska hanteras, förebyggas och åtgärdas.

### **Integrerad**

Måltiderna ska ses som en viktig och naturlig del av verksamheten samt som en resurs i det pedagogiska arbetet och i omvårdnaden. Matglädjen främjas genom samtal och samvaro i en trygg miljö. Matgästerna ges möjlighet att framföra sina åsikter och önskemål angående maten och måltidsmiljön via matråd.

## Uppföljning och utvärdering

Kost- och livsmedelspolicyn ska revideras under varje mandatperiod, ansvarig är kommunstyrelsen. I samband med revidering ska dialog föras med berörda verksamheter.

## Styrdokument

Vision, värdegrund och mål för Övertorneå Kommun 2020-2035

### Lagar, råd och rekommendationer

[Vårt arbete med Agenda 2030 och de globala målen - Svenska FN-förbundet](#)

[Hållbarhetskrav för Arbetsrättsliga villkor enligt ILO:s kärnkonventioner | Upphandlingsmyndigheten](#)

[Nordiska näringsrekommendationerna, NNR 2023 \(livsmedelsverket.se\)](#)

[Livsmedelsstrategin och vårt uppdrag - Jordbruksverket.se](#)

[Skollag \(2010:800\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

[Nationella rekommendationer - Kost & Näring \(kostochnaring.se\)](#)

[Nationella riktlinjer för måltider i skolan - Livsmedelsverket](#)

[Nationella riktlinjer för måltider i äldreomsorgen \(livsmedelsverket.se\)](#)

[Nationella riktlinjer för måltider i förskolan \(livsmedelsverket.se\)](#)

Kommunstyrelsen

KS § 79

### **Ny taxa för offentlig kontroll av livsmedel**

#### **Beslut**

#### **Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige**

Reviderad taxa för offentlig kontroll av livsmedel antas.

#### **Ärendebeskrivning**

Miljö- och byggnadsnämnden har beslutat 2026-05-28, § 32 att föreslå kommunfullmäktige att anta förslaget till reviderad taxa för Övertorneå kommuns offentliga kontroll av livsmedel. Förslaget innebär ingen taxehöjning utan är anpassad till förändrad lagstiftning gällande efterhandsdebitering.

Vid offentlig kontroll av livsmedel ska en avgift tas ut av tillsynsmyndigheten. Kommunfullmäktige har 2022 antagit en taxa för offentlig kontroll av livsmedel. Förändringar i lagstiftningen har sedan dess anförts att avgiften ska tas ut i efterhand, så kallad efterhandsdebitering, till skillnad från innan då en fast årlig avgift togs ut. I taxan antagen 2022 fanns vissa paragrafer som behandlade den årliga avgiften, vilka nu är inaktuella, och därför tas bort.

#### **Beslutsunderlag**

MBN § 32/2026

\_\_\_\_\_

Justerades sign

Utdragsbestyrkande

Mbn § 32

Dnr MBN-2026-77

**Förslag till ny taxa för offentlig kontroll av livsmedel****Beslut**

Miljö- och byggnadsnämnden beslutar enligt förslag till beslut.

**Förslag till beslut**

Miljö- och byggnadsnämnden antar förslaget till en reviderad taxa för Övertorneå kommuns offentliga kontroll av livsmedel och översänder det till kommunfullmäktige för beslut. Förslaget innebär ingen taxehöjning utan är anpassad till förändrad lagstiftning gällande efterhandsdebitering.

**Sammanfattning av ärendet**

Vid offentlig kontroll av livsmedel ska en avgift tas ut av tillsynsmyndigheten. Fullmäktige i Övertorneå kommun har 2022 antagit en taxa för offentlig kontroll av livsmedel. Förändringar i lagstiftningen har sedan dess anförts att avgiften ska tas ut i efterhand, så kallad efterhandsdebitering, till skillnad från innan då en fast årlig avgift togs ut. I taxan antagen 2022 fanns vissa paragrafer med som behandlade den årliga avgiften, vilka nu är inaktuella, och därför tas bort.

**Gällande lagstiftning**

Livsmedelslagen (2006:804) § 28: regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgifter för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet.

Lag (2009:1424) om kontroll av skyddade beteckningar på jordbruksprodukter och livsmedel § 18: regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgifter för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet.

Lagen (2013:363) kontroll av ekologisk produktion § 16: regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgifter för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet.

Förordning (2021:176) om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel och vissa jordbruksprodukter § 5: avgifter för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet ska betalas av de livsmedelsföretagare, andra verksamhetsutövare och aktörer inom ekologisk produktion vilkas verksamhet är föremål för kontroll.

§ 6: avgifter fastställs av den behöriga myndigheten. Om myndigheten är en kommun ska avgifter fastställas av den kommunala nämnd som utför kontrollen på grundval av en taxa som kommunfullmäktige bestämmer.

*Forts Mbn § 32*

§ 8: en kontrollmyndighet ska ta ut avgift för kostnader för offentlig kontroll som utförs efter klagomål och som är nödvändig för att undersöka den påstådda bristen. Kontrollmyndigheten ska även ta ut avgift för kostnader för annan offentlig verksamhet som hänger samman med sådan kontroll.

**Beslutsunderlag**

Taxa för Övertorneå kommuns offentliga kontroll av livsmedel.

\_\_\_\_\_  
Delges

Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige

# Taxa för Övertorneå kommuns offentliga kontroll av livsmedel

Antagen av kommunfullmäktige 2026-06-15 § xx

### **Inledande bestämmelser**

**1 §** Denna taxa gäller avgifter för Övertorneå kommuns kostnader för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen (2006:804), lagen (2009:1424) om kontroll av skyddade beteckningar på jordbruksprodukter och livsmedel och lagen (2013:363) om kontroll av ekologisk produktion samt de föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lagstiftning, inklusive förordning (2021:176) om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel och vissa jordbruksprodukter och de EU-bestämmelser som lagstiftningen kompletterar.

Med livsmedel i denna taxa avses även det som enligt 3 § 2 st. livsmedelslagen jämställs med livsmedel.

### **Allmänna bestämmelser**

**2 §** Avgift enligt denna taxa betalas av den aktör vars verksamhet är föremål för nämndens offentliga kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen enligt 1 §, om inte annat följer av denna taxa.

Med aktör avses varje livsmedelsföretagare, annan verksamhetsutövare och aktör inom ekologisk produktion som åläggs ansvar och skyldigheter enligt regleringen i 1 §.

**3 §** Avgift enligt denna taxa tas inte ut för handläggning som föranleds av ett beslut enligt livsmedelslagstiftningen eller enligt lagen om ekologisk produktion överklagas.

**4 §** Beslut om avgift eller nedsättning av avgift i enskilda fall fattas av miljö- och byggnadsnämnden efter handläggning.

### **Särskilda bestämmelser om avgift**

**5 §** För offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som utförs enligt de bestämmelser som avses i 1 § ska en avgift betalas för nämndens nedlagda kontrolltid enligt 6 §.

I 9–16 §§ finns särskilda bestämmelser om avgift för

1. registrering av anläggningar och verksamheter (9 §)
2. uppföljande kontroll (10 §)
3. utredning av klagomål (11-12 §§)
4. kostnader för korrigerande åtgärder (13 §)
5. exportkontroll och utfärdande av exportintyg (14 §)
6. importkontroll (15 §) samt
7. avgift för inköp under dold identitet (16 §)

### **Timtaxa (timavgift)**

**6 §** Vid tillämpningen av denna taxa är timavgiften **1334** kronor per timme kontrolltid. Med kontrolltid avses den sammanlagda tid som varje tjänsteperson vid nämnden har använt för inläsning av ärendet, kontakter med parter, samråd med experter och myndigheter, inspektioner, revisioner, provtagning och kontroller i övrigt.

**7 §** Nämnden får besluta att ta ut avgifter för planerad kontroll enligt bestämmelserna i 7a § om faktisk kontrolltid.

Nämnden ska fatta beslut om verksamhetens riskklass som ska ligga till grund för kontrollintervall för verksamheten (7 a §).

**7a §** Avgiftsuttag sker i förhållande till faktiskt nedlagd kontrolltid i varje ärende eller enligt de andra grunder som anges i taxan.

Avgift för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen ska debiteras efter det att kontrollen har utförts, om inte annat följer av denna taxa.

Kontrollen utförs med det kontrollintervall som föranleds av anläggningens beslut om frekvensklassning som fastställs av miljö- och byggnadsnämnden.

### **Indexuppräknings**

**8 §** Timavgiften i denna taxa är bestämd med utgångspunkt från kostnadsläge och Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) oktober månad året före det år taxan börjar gälla.

Miljö- och byggnadsnämnden får för varje kalenderår (avgiftsår) därefter besluta att höja timavgiften med den procentsats för PKV som är publicerad på SKR:s webbplats för oktober månad året före avgiftsåret.

### **Avgift för registrering av anläggningar och verksamheter**

**9 §** Den som anmäler en livsmedelsanläggning för registrering ska betala avgift för 1 timme kontrolltid enligt 6 §. Detsamma gäller för den som anmäler en anläggning eller verksamhet som ska registreras enligt regelverket för material i kontakt med livsmedel. Av 1 § 2 st. i taxan framgår att anläggningar för det som enligt livsmedelslagen definieras som livsmedel omfattas av taxan. Avgiftsskyldigheten gäller även den som anmäler registrering av en anläggning med anledning av att den övergått till en ny aktör.

### **Avgift för uppföljande kontroll**

**10 §** För offentlig kontroll som ursprungligen inte var planerad, och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen, ska en avgift för nämndens nedlagda kontrolltid enligt 6 § betalas om kontrollen blivit nödvändig efter det att bristande efterlevnad upptäckts under en offentlig kontroll och utförs för att bedöma omfattningen och konsekvenserna av denna bristande efterlevnad eller för att verifiera att korrigerande åtgärder har vidtagits. Timavgiften vid denna typ av kontroll uppgår till **1219** kronor per timme. Avgiften ska även tas ut för restiden.

### **Avgift för utredning av klagomål**

**11 §** För utredning av klagomål ska en avgift för nämndens nedlagda kontrolltid enligt 6 § betalas för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen i de fall där bristande efterlevnad hos aktören kan bekräftas.

**12 §** För offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen som utförs efter ett meddelande inom systemet för snabb varning (RASSF) enligt artikel 50 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 178/2002 av den 28 januari 2002 om allmänna principer och krav för livsmedelslagstiftning, om inrättande av Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet och om förfaranden i frågor som gäller livsmedelssäkerhet, ska en avgift för nämndens nedlagda kontrolltid enligt 6 §, om det efter det att aktören erhöll meddelandet blivit nödvändigt för nämnden att vidta åtgärder för att spåra eller återkalla de varor som omfattas av meddelandet.

Avgiften ska betalas av den aktör som innehar eller har importerat, producerat, bearbetat, framställt eller distribuerat de varor som omfattas av meddelandet.

### **Avgift för korrigerande åtgärder**

**13 §** För korrigerande åtgärder som blivit nödvändiga efter att bristande efterlevnad har konstaterats i syfte att åtgärda eller förebygga upprepning av den bristande efterlevnaden ska en avgift betalas motsvarande nämndens faktiska utgifter som hänger samman med åtgärden.

#### **Avgift exportkontroll**

**14 §** För exportkontroll som föranleds av införselbestämmelser i tredje land ska en avgift för nämndens nedlagda kontrolltid enligt 6 § betalas för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen samt för utfärdande av exportintyg och andra intyg.

Avgiften ska betalas av den aktör som innehar den exportkontrollerade anläggningen.

#### **Avgift importkontroll**

**15 §** För kontroll av varor som importeras från ett tredjeland ska en avgift enligt 6 § betalas av den aktör som ansvarar för sändningen, med ett belopp som motsvarar nämndens nedlagda kontrolltid för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen.

För uppföljning av prover som har lett till anmärkning ska en avgift enligt 6 § betalas med ett belopp som motsvarar nämndens nedlagda kontrolltid samt nämndens övriga faktiska utgifter. Avgiften ska betalas av importören, dennes ombud eller den som annars ansvarar för livsmedlen.

#### **Avgift för inköp under dold identitet**

**16 §** För inköp under dold identitet som är nödvändiga för att kontrollera att ett livsmedel uppfyller kraven i livsmedelslagstiftningen ska en avgift motsvarande nämndens faktiska utgifter för köpet betalas.

Om ett inköp under dold identitet utförs som ett led i en klagomålskontroll enligt 11-12 §§ tas avgift enligt första stycket ut endast om bristande efterlevnad kan bekräftas.

#### **Justering av avgift i enskilt fall**

**17 §** Om det finns särskilda skäl med hänsyn till en verksamhets art, omfattning, tillsynsbehov eller övriga omständigheter, får miljö- och byggnadsnämnden i ett enskilt ärende besluta att sänka en avgift enligt denna taxa.

Första stycket gäller dock inte en avgift enligt 10 §. En sådan avgift får endast ändras enligt de förutsättningar som anges i artikel 79.3 förordning (EU) 2017/625.

**18 §** Om den sammanlagda kontrolltiden understiger en halv timme under ett och samma kalenderår får nämnden besluta att ingen timavgift ska tas ut av aktören under det kalenderåret.

Detsamma gäller andra avgifter enligt denna taxa än timavgift om beloppet i det enskilda fallet är så lågt att det inte är ekonomiskt motiverat att ta ut avgiften.

#### **Avgiftens erläggande och verkställighet**

**19 §** Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till Övertorneå kommun genom dess miljö- och byggnadsnämnd. Betalning ska ske inom tid som anges i beslutet om avgift eller i faktura.

Enligt 33 § livsmedelslagen och 33 § lag om foder och animaliska biprodukter får nämnden bestämma att beslut om avgift ska gälla omedelbart även om det överklagas.

#### **Överklaganden**

**20 §** Nämndens beslut om avgift överklagas till länsstyrelsen.

#### **Ikraftträdande**

**21 §** Denna taxa träder i kraft den 15 juni 2026 och tillämpas på ärenden som kommer in från och med denna dag. För ärenden som påbörjats innan denna taxas ikraftträdande tillämpas tidigare gällande taxa.

Kommunstyrelsen

KS § 80

### Revidering av bygglovstaxa

#### Beslut

#### Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Reviderad taxa för bygglov antas.

#### Ärendebeskrivning

Miljö- och byggnadsnämnden beslutade 2026-05-28, § 31 att föreslå kommunfullmäktige att anta en reviderad bygglovstaxa. Den nya taxan ersätter tidigare antagen bygglovstaxa och har anpassats i enlighet med de förändringar i plan- och bygglagen (2010:900) PBL, som trädde i kraft den 1 december 2025.

Miljö- och byggnadsnämnden ska årligen, inför varje kalenderår, justera taxan inom plan- och bygglagens område i enlighet med prisindex för kommunal verksamhet, PKV för oktober månad, publicerad på SKR:s webbplats året före avgiftsåret.

Riksdagen har beslutat om ändringar i plan- och bygglagen (PBL) från och med 1 december 2025. Lagändringarna innebär förändrade förutsättningar för kommunernas handläggning av ärenden inom bygglov, anmälan och tillsyn. Mot denna bakgrund behöver kommunens nuvarande bygglovstaxa ses över och uppdateras för att säkerställa att den är i överensstämmelse med gällande lagstiftning samt motsvarar kommunens faktiska kostnader för handläggning.

#### Reservation

Knut Omark (sjvp) och Ole Lampinen (sjvp) reserverar sig mot beslutet.

#### Beslutsunderlag

MBN § 31/2026

\_\_\_\_\_

Justerades sign

Utdragsbestyrkande

Mbn §31

Dnr MBN-2026-81

**Revidering av Bygglövstaxa med anledning av ny plan- och bygglag****Beslut**

Miljö- och byggnadsnämnden beslutar enligt förslag till beslut.

**Förslag till beslut**

Miljö- och byggnadsnämnden beslutar att anta en reviderad bygglovstaxa att gälla från och med den 28 maj 2026. Den nya taxan ersätter tidigare antagen bygglovstaxa och har anpassats i enlighet med de förändringar i plan- och bygglagen (2010:900) PBL, som trädde i kraft den 1 december 2025.

Miljö- och byggnadsnämnden i Övertorneå kommun ska årligen, inför varje kalenderår, justera taxan inom plan- och bygglagens område i enlighet med prisindex för kommunal verksamhet, PKV för oktober månad, publicerad på SKR:s webbplats året före avgiftsåret.

**Sammanfattning av ärendet**

Riksdagen har beslutat om ändringar i plan- och bygglagen (PBL) från och med 1 december 2025. Lagändringarna innebär förändrade förutsättningar för kommunernas handläggning av ärenden inom bygglov, anmälan och tillsyn.

Mot denna bakgrund behöver kommunens nuvarande bygglovstaxa ses över och uppdateras för att säkerställa att den är i överensstämmelse med gällande lagstiftning samt motsvarar kommunens faktiska kostnader för handläggning.

**Beslutsunderlag**

Kommunens bygglovstaxa baseras på tidigare lydelse av plan- och bygglagen (2010:900) PBL. De nya bestämmelserna innebär bland annat:

Ändrade krav och processer i bygglovs- och anmälningsärenden.

Säkerställa laglighet och överensstämmelse till ny PBL.

Nya och förändrade typer av prövningar.

Dessa förändringar påverkar både omfattningen och komplexiteten i handläggningen, vilket gör att nuvarande taxa inte längre är anpassad till gällande lagar och regler. Vilket medför att nuvarande taxa behöver anpassas till de nya förutsättningarna.

Den föreslagna taxan har anpassats efter de nya lagkraven och bygger på en bedömning av tidsåtgång och resursbehov i olika ärendetyper

Miljö- och byggnadsnämnden

Sammanträdesdatum  
2026-05-28

*Forts Mbn § 31*

Taxan föreslås indexregleras årligen enligt prisindex för kommunal verksamhet, PKV för att säkerställa långsiktig stabilitet.

\_\_\_\_\_  
Delges

Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige



ÖVERTORNEÅ  
KOMMUN



# Plan- och bygglovstaxa

---

<b>Dokumenttyp</b>	<b>Ärendenummer</b>	<b>Fastställd</b>	<b>Giltighetstid</b>
Taxa —	MBN-2026-81	2026-06-15	Tillsvidare
<b>Dokumentansvarig</b>	<b>Tidigare reviderad</b>	<b>Beslutsinstans</b>	<b>Dokument gäller för</b>
		Kommunfullmäktige	Samtliga

## Innehåll

Taxebestämmelser .....	5
Inledande bestämmelser.....	5
Avgift enligt tabell.....	5
Mervärdesskatt .....	5
Handläggningskostnad per timme.....	5
Tillämplig taxa .....	5
Planavgift.....	5
Timdebitering .....	6
Avgift vid negativt beslut eller negativt besked (avslag).....	6
Avgift vid avvisning på grund av ofullständig ansökan.....	6
Avgift vid avskrivning då den sökande återkallat sin ansökan.....	6
Betalningsskyldighet och betalning av avgift .....	6
Ikraftträdande .....	6
Taxetabeller för lov, teknisk kontroll, anmälan m.m. ....	7
Begrepp och mätregler.....	7
<b>1 Bygglov och teknisk kontroll för nybyggnad .....</b>	<b>8</b>
<b>2 Bygglov och teknisk kontroll för tillbyggnad.....</b>	<b>13</b>
<b>3 Bygglov och teknisk kontroll för annan ändring av en byggnad än tillbyggnad</b> 17	
<b>3.7.1 Fasadändring med stor omgivningspåverkan, med tekniskt samråd .....</b>	<b>19</b>
<b>3.7.2 Fasadändring med stor omgivningspåverkan, utan tekniskt samråd .....</b>	<b>19</b>
<b>3.7.3 Fasadändring med liten omgivningspåverkan, med tekniskt samråd.....</b>	<b>20</b>
<b>3.7.4 Fasadändring med liten omgivningspåverkan, utan tekniskt samråd.....</b>	<b>20</b>
<b>4 Bygglov och teknisk kontroll för andra anläggningar än byggnader .....</b>	<b>21</b>
<b>5 Tidsbegränsat bygglov.....</b>	<b>25</b>

<b>6</b>	<b>Bygglov för ändamål av säsongskaraktär</b> .....	26
<b>7</b>	<b>Förhandsbesked</b> .....	27
<b>8</b>	<b>Rivningslov och teknisk kontroll</b> .....	28
<b>9</b>	<b>Marklov och teknisk kontroll</b> .....	29
<b>10</b>	<b>Lov för åtgärder som inte omfattas av krav på lov (frivilliga lov)</b> .....	30
<b>11</b>	<b>Anmälningsskyldiga åtgärder som inte omfattas av krav på bygglov, rivningslov eller marklov</b> .....	31
<b>12</b>	<b>Ingripandebesked</b> .....	33
<b>13</b>	<b>Extra arbetsplatsbesök</b> .....	34
<b>14</b>	<b>Upprättande av nybyggnadskarta</b> .....	35
<b>15</b>	<b>Utstakning</b> .....	36
<b>16</b>	<b>Andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder</b> .....	37
<b>17</b>	<b>Ärenden som inte kan hänföras till annan ärendetyp</b> .....	38
<b>18</b>	<b>Nedsättning av avgift</b> .....	39
	Taxetabeller för planavgift och planbesked .....	40
	1 Planavgift vid bygglov för nybyggnad .....	40

## **Taxebestämmelser**

### **Inledande bestämmelser**

Denna taxa med avgifter för handläggning, prövning m.m. enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL är beslutad med stöd av 12 kap. 8, 9 samt 10 §§ PBL.

Taxan tillämpas för Miljö- och byggnadsnämndens handläggning av ärenden etc. enligt PBL i den utsträckning som närmare föreskrivs i det nedanstående.

Nedan angivna bestämmelser ingår tillsammans med nedanstående taxetabell och bifogade tidsuppskattningar i kommunens beslut att anta taxan.

### **Avgift enligt tabell**

Avgiften för handläggningen av en ansökan avseende en viss ärendetyp framgår av nedanstående taxetabell. Med ärendetyp avses typ av besked, beslut, handläggning eller serviceåtgärd (upprättande av nybyggnadskarta eller utförande av utstakning).

### **Mervärdesskatt**

I det fall mervärdesskatt ska belasta avgiften tillkommer denna utöver den i taxetabellen fastställda avgiften.

I vilka fall mervärdesskatt ska tas ut framgår av gällande skattelagstiftning.

### **Handläggningskostnad per timme**

Den handläggningskostnad per timme som ligger till grund för avgifterna i taxan är **1 181 kronor**.

### **Tillämplig taxa**

Avgift tas ut enligt den taxa som gäller när ärendet inkommer.

Om ett ärende påbörjats men inte avslutats före antagandet av denna taxa, har byggnadsnämnden rätt att tillämpa den nya taxan i ärendet om det innebär en lägre avgift för den sökande.

### **Planavgift**

Avgifter för detaljplanearbete regleras som huvudregel genom avtal mellan sökande och kommunen. Kommunens principer för kostnader vid plankostnadsavtal framgår av "Taxetabeller för planavgift, plankostnadsavtal och planbesked". Planavtal tecknas med intressenter för att specificera betalningsvillkor och parternas åtagande i övrigt. Kommunen äger rätt att

fakturera upparbetade kostnader löpande månadsvis. I annat fall debiteras kommunens kostnader för planarbetet när planen antagits av kommunen eller avslutats på annat sätt.

För befintliga detaljplaner som antagits enligt Plan- och bygglagen tas som huvudregel planavgift ut vid bygglov enligt ”Taxetabeller för planavgift, plankostnadsavtal och planbesked”. I planer som annan än kommunen bekostat tas planavgift inte ut.

Planavgift tas ut i samma omfattning som vid ett planenligt bygglov i det fall bygglov beviljas med avvikelse från detaljplan.

### **Timdebitering**

För ärendetyper där en genomsnittlig kostnad inte är möjlig att bestämma, anges ”Timdebitering” i tillämplig taxetabell. Avgiften beräknas i detta fall genom att tillämplig handläggningskostnad per timme multipliceras med kommunens nedlagda tid för handläggning av ärendet.

### **Avgift vid negativt beslut eller negativt besked (avslag)**

Avgift i enlighet med tillämplig ärendetyp utgår även vid negativt beslut eller negativt besked.

### **Avgift vid avvisning på grund av ofullständig ansökan**

Avvisning sker om en ansökan är så ofullständig att ärendet inte går att pröva i sak. Vid avvisning av ett ärende utgår en avgift minst motsvarande 2 timmar för start och avslut av ärende. I ärendetyper med timdebitering, tas avgift ut för nedlagt antal timmar fram till avvisning.

### **Avgift vid avskrivning då den sökande återkallat sin ansökan**

Om den sökande återkallar sin ansökan, avskrivs ärendet. Vid avskrivning av ett ärende utgår en avgift motsvarande 1 timma för start och avslut av ärende.

### **Betalningsskyldighet och betalning av avgift**

Avgift som tas med stöd av denna taxa ska enligt 12 kap. 11 § PBL betalas av den som är sökande eller har gjort anmälan i ärendet.

Avgift enligt denna taxa betalas mot faktura av den som är sökande eller har gjort anmälan i det ärende som beskedet, beslutet eller handläggningen avser, när denne tillställts byggnadsnämndens beslut, beställd handling levererats eller beställd åtgärd vidtagits.

Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till Övertorneå kommun. Betalning ska ske inom tid som anges i beslutet om avgift eller i räkning.

Avgift får tas ut i förskott.

### **Ikraftträdande**

Denna taxa ska tillämpas från och med 2026-06-15.

## **Taxetabeller för lov, teknisk kontroll, anmälan m.m.**

### **Begrepp och mätregler**

”Överensstämmer med detaljplanen” innebär i taxan att den föreslagna åtgärden överensstämmer med gällande detaljplan, gällande områdesbestämmelser, givet förhandsbesked eller sådana äldre planer som ska jämföras med områdesbestämmelser eller detaljplan.

”Avviker från detaljplanen” innebär i taxan att den föreslagna åtgärden innebär en avvikelse från gällande detaljplan, gällande områdesbestämmelser eller en äldre plan som ska jämföras med områdesbestämmelser eller detaljplan.

”I ett område som inte omfattas av en detaljplan” innebär i taxan att den föreslagna åtgärden ligger utanför område med detaljplan, områdesbestämmelser eller sådana äldre planer som ska jämföras med områdesbestämmelser eller detaljplan, och inte heller omfattas av ett tidigare givet förhandsbesked.

Där beräkning av BTA (bruttoarea) och OPA (öppenarea) förekommer i taxan, används mätregler enligt Svensk Standard, SS 21054:2020.

# 1 Bygglov och teknisk kontroll för nybyggnad

## 1.1 Nybyggnad av ett en- eller tvåbostadshus

I ärendetypen ingår även tillhörande lovpliktiga och anmälningspliktiga åtgärder som omfattas av samma ansökan som nybyggnaden av bostadshuset.

Numrering	1.1 Nybyggnad av ett en- eller tvåbostadshus	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
1.1.1	Överensstämmer med detaljplanen	9 448,0 kr	9 448,0 kr	18 896,0 kr
1.1.2	Avviker från detaljplanen	11 810,0 kr	9 448,0 kr	21 258,0 kr
1.1.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	11 810,0 kr	9 448,0 kr	21 258,0 kr

## 1.2 Nybyggnad av en komplementbyggnad till ett en- eller tvåbostadshus, med tekniskt samråd

Numrering	1.2 Nybyggnad av en komplementbyggnad till ett en- eller tvåbostadshus, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
1.2.1	Överensstämmer med detaljplanen	5 905,0 kr	5 905,0 kr	11 810,0 kr
1.2.2	Avviker från detaljplanen	8 267,0 kr	5 905,0 kr	14 172,0 kr
1.2.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	5 905,0 kr	5 905,0 kr	11 810,0 kr

## 1.3 Nybyggnad av en komplementbyggnad till ett en- eller tvåbostadshus, utan tekniskt samråd

Numrering	1.3 Nybyggnad av en komplementbyggnad till ett en- eller tvåbostadshus, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
1.3.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	1 181,0 kr	5 905,0 kr

1.3.2	Avviker från detaljplanen	7 086,0 kr	1 181,0 kr	8 267,0 kr
1.3.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	1 181,0 kr	5 905,0 kr

#### 1.4 Nybyggnad av ett komplementbostadshus, med tekniskt samråd

Numrering	1.4 Nybyggnad av ett komplementbostadshus, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
1.4.1	Överensstämmer med detaljplanen	8 267,0 kr	9 448,0 kr	17 715,0 kr
1.4.2	Avviker från detaljplanen	9 448,0 kr	9 448,0 kr	18 896,0 kr
1.4.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	9 448,0 kr	9 448,0 kr	18 896,0 kr

#### 1.5 Nybyggnad av ett komplementbostadshus, utan tekniskt samråd

Numrering	1.5 Nybyggnad av ett komplementbostadshus, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
1.5.1	Överensstämmer med detaljplanen	8 267,0 kr	2 362,0 kr	10 629,0 kr
1.5.2	Avviker från detaljplanen	9 448,0 kr	2 362,0 kr	11 810,0 kr
1.5.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	9 448,0 kr	2 362,0 kr	11 810,0 kr

#### 1.6 Nybyggnad av flera likartade en- eller tvåbostadshus i en och samma ansökan (gruppbebyggelse)

Numrering	1.6 Nybyggnad av flera likartade en- eller tvåbostadshus i en och samma ansökan (gruppbebyggelse)	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll

1.6.1	Avgift per styck, utöver det första en- eller tvåbostadshuset	2 362,0 kr	4 724,0 kr	7 086,0 kr
-------	---	------------	------------	------------

## 1.7 Nybyggnad av en byggnad som inte är ett en- eller tvåbostadshus, ett komplementbostadshus eller en komplementbyggnad till ett en- eller tvåbostadshus

### 1.7.1 Nybyggnad av en byggnad, 0–50 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd

Numrering	1.7.1 Nybyggnad av en byggnad, 0–50 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
1.7.1.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	3 543,0 kr	8 267,0 kr
1.7.1.2	Avviker från detaljplanen	7 086,0 kr	3 543,0 kr	10 629,0 kr
1.7.1.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	3 543,0 kr	8 267,0 kr

### 1.7.2 Nybyggnad av en byggnad, 0–50 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd

Numrering	1.7.2 Nybyggnad av en byggnad, 0–50 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
1.7.2.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	1 181,0 kr	5 905,0 kr
1.7.2.2	Avviker från detaljplanen	7 086,0 kr	1 181,0 kr	8 267,0 kr
1.7.2.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	1 181,0 kr	5 905,0 kr

### 1.7.3 Nybyggnad av en byggnad, 51–100 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd

Numrering	1.7.3 Nybyggnad av en byggnad, 51–100 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
-----------	--	--------------------------------	-----------------------------	--

1.7.3.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	3 543,0 kr	8 267,0 kr
1.7.3.2	Avviker från detaljplanen	7 086,0 kr	3 543,0 kr	10 629,0 kr
1.7.3.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	3 543,0 kr	8 267,0 kr

#### 1.7.4 Nybyggnad av en byggnad, 51–100 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd

Numrering	1.7.4 Nybyggnad av en byggnad, 51–100 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
1.7.4.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	1 181,0 kr	5 905,0 kr
1.7.4.2	Avviker från detaljplanen	7 086,0 kr	1 181,0 kr	8 267,0 kr
1.7.4.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	1 181,0 kr	5 905,0 kr

#### 1.7.5 Nybyggnad av en byggnad, 100–500 kvm (BTA+OPA)

Numrering	1.7.5 Nybyggnad av en byggnad, 101–500 kvm (BTA+OPA)	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
1.7.5.1	Överensstämmer med detaljplanen	1,0 kr	8 267,0 kr	12 991,0 kr
1.7.5.2	Avviker från detaljplanen	7 086,0 kr	8 267,0 kr	15 353,0 kr
1.7.5.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	8 267,0 kr	12 991,0 kr

#### 1.7.6 Nybyggnad av en byggnad, 501–1000 kvm (BTA+OPA)

Numrering	1.7.6 Nybyggnad av en byggnad, 501–1000 kvm (BTA+OPA)	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
1.7.6.1	Överensstämmer med detaljplanen	9 448,0 kr	8 267,0 kr	17 715,0 kr
1.7.6.2	Avviker från detaljplanen	11 810,0 kr	8 267,0 kr	20 077,0 kr

<b>1.7.6.3</b>	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	9 448,0 kr	8 267,0 kr	17 715,0 kr
----------------	---	------------	------------	-------------

### 1.7.7 Nybyggnad av en byggnad, $\geq 1001$ kvm (BTA+OPA)

Numrering	1.7.7 Nybyggnad av en byggnad, $\geq 1001$ kvm (BTA+OPA)	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
<b>1.7.7.1</b>	Överensstämmer med detaljplanen	11 810,0 kr	9 448,0 kr	21 258,0 kr
<b>1.7.7.2</b>	Avviker från detaljplanen	14 172,0 kr	9 448,0 kr	23 620,0 kr
<b>1.7.7.3</b>	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	14 172,0 kr	9 448,0 kr	23 620,0 kr

## 2 Bygglov och teknisk kontroll för tillbyggnad

### 2.1 Tillbyggnad av ett en- eller tvåbostadshus eller ett komplementbostadshus, med tekniskt samråd

Numrering	2.1 Tillbyggnad av ett en- eller tvåbostadshus eller ett komplementbostadshus, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
2.1.1	Överensstämmer med detaljplanen	7 086,0 kr	7 086,0 kr	14 172,0 kr
2.1.2	Avviker från detaljplanen	9 448,0 kr	7 086,0 kr	16 534,0 kr
2.1.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	9 448,0 kr	7 086,0 kr	16 534,0 kr

### 2.2 Tillbyggnad av ett en- eller tvåbostadshus eller ett komplementbostadshus, utan tekniskt samråd

Numrering	2.2 Tillbyggnad av ett en- eller tvåbostadshus eller ett komplementbostadshus, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
2.2.1	Överensstämmer med detaljplanen	7 086,0 kr	2 362,0 kr	9 448,0 kr
2.2.2	Avviker från detaljplanen	9 448,0 kr	2 362,0 kr	11 810,0 kr
2.2.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	7 086,0 kr	2 362,0 kr	9 448,0 kr

### 2.3 Tillbyggnad av en komplementbyggnad som tillhör ett en- eller tvåbostadshus, med tekniskt samråd

Numrering	2.3 Tillbyggnad av en komplementbyggnad som tillhör ett en- eller tvåbostadshus, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
2.3.1	Överensstämmer med detaljplanen	7 086,0 kr	5 905,0 kr	12 991,0 kr
2.3.2	Avviker från detaljplanen	9 448,0 kr	5 905,0 kr	15 353,0 kr

2.3.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	7 086,0 kr	5 905,0 kr	12 991,0 kr
-------	---	------------	------------	-------------

## 2.4 Tillbyggnad av en komplementbyggnad som tillhör ett en- eller tvåbostadshus, utan tekniskt samråd

Klicka här och klistra sedan in Tabell 2.4

## 2.5 Tillbyggnad av en byggnad som inte är ett en- eller tvåbostadshus, en komplementbyggnad till ett en- eller tvåbostadshus eller ett komplementbostadshus

### 2.5.1 Tillbyggnad, 0–50 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd

Numrering	2.5.1 Tillbyggnad, 0-50 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
2.5.1.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	5 905,0 kr	10 629,0 kr
2.5.1.2	Avviker från detaljplanen	7 086,0 kr	5 905,0 kr	12 991,0 kr
2.5.1.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	5 905,0 kr	10 629,0 kr

### 2.5.2 Tillbyggnad, 0–50 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd

Numrering	2.5.2 Tillbyggnad, 0-50 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
2.5.2.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	2 362,0 kr	7 086,0 kr
2.5.2.2	Avviker från detaljplanen	7 086,0 kr	2 362,0 kr	9 448,0 kr
2.5.2.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	2 362,0 kr	7 086,0 kr

### 2.5.3 Tillbyggnad, 51–100 kvm (BTA+OPA)

Numrering	2.5.3 Tillbyggnad, 51–100 kvm (BTA+OPA)	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
2.5.3.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	2 362,0 kr	7 086,0 kr
2.5.3.2	Avviker från detaljplanen	7 086,0 kr	2 362,0 kr	9 448,0 kr
2.5.3.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	2 362,0 kr	7 086,0 kr

#### 2.5.4 Tillbyggnad, 101–500 kvm (BTA+OPA)

Numrering	2.5.4 Tillbyggnad, 101–500 kvm (BTA+OPA)	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
2.5.4.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	5 905,0 kr	10 629,0 kr
2.5.4.2	Avviker från detaljplanen	7 086,0 kr	5 905,0 kr	12 991,0 kr
2.5.4.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	5 905,0 kr	10 629,0 kr

#### 2.5.5 Tillbyggnad, 500–1000 kvm (BTA+OPA)

Numrering	2.5.5 Tillbyggnad, 500–1000 kvm (BTA+OPA)	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
2.5.5.1	Överensstämmer med detaljplanen	8 267,0 kr	7 086,0 kr	15 353,0 kr
2.5.5.2	Avviker från detaljplanen	11 810,0 kr	7 086,0 kr	18 896,0 kr
2.5.5.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	8 267,0 kr	7 086,0 kr	15 353,0 kr

#### 2.5.6 Tillbyggnad, ≥1000 kvm (BTA+OPA)

Numrering	2.5.6 Tillbyggnad, ≥1001 kvm (BTA+OPA)	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
2.5.6.1	Överensstämmer med detaljplanen	10 629,0 kr	7 086,0 kr	17 715,0 kr
2.5.6.2	Avviker från detaljplanen	12 991,0 kr	8 267,0 kr	21 258,0 kr

<b>2.5.6.3</b>	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	10 629,0 kr	7 086,0 kr	17 715,0 kr
----------------	---	-------------	------------	-------------

### 3 Bygglov och teknisk kontroll för annan ändring av en byggnad än tillbyggnad

#### 3.1 Ianspråktagande eller inredande för ett väsentligen annat ändamål, med tekniskt samråd

Numrering	3.1 Ianspråktagande eller inredande för ett väsentligen annat ändamål, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
3.1.1	Överensstämmer med detaljplanen	8 267,0 kr	5 905,0 kr	14 172,0 kr
3.1.2	Avviker från detaljplanen	10 629,0 kr	5 905,0 kr	16 534,0 kr
3.1.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	8 267,0 kr	5 905,0 kr	14 172,0 kr

#### 3.2 Ianspråktagande eller inredande för ett väsentligen annat ändamål, utan tekniskt samråd

Numrering	3.2 Ianspråktagande eller inredande för ett väsentligen annat ändamål, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
3.2.1	Överensstämmer med detaljplanen	8 267,0 kr	1 181,0 kr	9 448,0 kr
3.2.2	Avviker från detaljplanen	10 629,0 kr	1 181,0 kr	11 810,0 kr
3.2.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	8 267,0 kr	1 181,0 kr	9 448,0 kr

#### 3.3 Inredande av ytterligare en bostad, med tekniskt samråd

Numrering	3.3 Inredande av ytterligare en bostad, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
3.3.1	Överensstämmer med detaljplanen	7 086,0 kr	5 905,0 kr	12 991,0 kr
3.3.2	Avviker från detaljplanen	9 448,0 kr	5 905,0 kr	15 353,0 kr

3.3.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	7 086,0 kr	5 905,0 kr	12 991,0 kr
-------	---	------------	------------	-------------

### 3.4 Inredande av ytterligare en bostad, utan tekniskt samråd

Numrering	3.4 Inredande av ytterligare en bostad, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
3.4.1	Överensstämmer med detaljplanen	7 086,0 kr	1 181,0 kr	8 267,0 kr
3.4.2	Avviker från detaljplanen	9 448,0 kr	1 181,0 kr	10 629,0 kr
3.4.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	7 086,0 kr	1 181,0 kr	8 267,0 kr

### 3.5 Fasadändring för ett en- eller tvåbostadshus, tillhörande komplementbyggnad eller komplementbostadshus, med tekniskt samråd

I denna ärendetyp ingår även skyltar, ljusanordningar, solceller och andra åtgärder som placeras på tak eller fasad och påverkar byggnadens yttre karaktärsdrag.

Numrering	3.5 Fasadändring för ett en- eller tvåbostadshus, tillhörande komplementbyggnad eller komplementbostadshus, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
3.5.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	2 952,5 kr	7 676,5 kr
3.5.2	Avviker från detaljplanen	5 905,0 kr	2 952,5 kr	8 857,5 kr
3.5.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	2 952,5 kr	7 676,5 kr

### 3.6 Fasadändring för ett en- eller tvåbostadshus, tillhörande komplementbyggnad eller komplementbostadshus, utan tekniskt samråd

I denna ärendetyp ingår även skyltar, ljusanordningar, solceller och andra åtgärder som placeras på tak eller fasad och påverkar byggnadens yttre karaktärsdrag.

Numrering	3.6 Fasadändring för ett en- eller tvåbostadshus, tillhörande komplementbyggnad eller komplementbostadshus, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
3.6.1	Överensstämmer med detaljplanen	5 905,0 kr	1 181,0 kr	7 086,0 kr
3.6.2	Avviker från detaljplanen	8 267,0 kr	1 181,0 kr	9 448,0 kr
3.6.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	5 905,0 kr	1 181,0 kr	7 086,0 kr

### 3.7 Fasadändring gällande byggnad som inte är ett en- eller tvåbostadshus, en komplementbyggnad till ett en- eller tvåbostadshus eller ett komplementbostadshus

#### 3.7.1 Fasadändring med stor omgivningspåverkan, med tekniskt samråd

I denna ärendetyp ingår även skyltar, ljusanordningar, solceller och andra åtgärder som placeras på tak eller fasad och påverkar byggnadens yttre karaktärsdrag.

Numrering	3.7.1 Fasadändring med stor omgivningspåverkan, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
3.7.1.1	Överensstämmer med detaljplanen	5 905,0 kr	3 543,0 kr	9 448,0 kr
3.7.1.2	Avviker från detaljplanen	8 267,0 kr	3 543,0 kr	11 810,0 kr
3.7.1.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	5 905,0 kr	3 543,0 kr	9 448,0 kr

#### 3.7.2 Fasadändring med stor omgivningspåverkan, utan tekniskt samråd

I denna ärendetyp ingår även skyltar, ljusanordningar, solceller och andra åtgärder som placeras på tak eller fasad och påverkar byggnadens yttre karaktärsdrag.

Numrering	3.7.2 Fasadändring med stor omgivningspåverkan, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
3.7.2.1	Överensstämmer med detaljplanen	5 905,0 kr	1 181,0 kr	7 086,0 kr
3.7.2.2	Avviker från detaljplanen	8 267,0 kr	1 181,0 kr	9 448,0 kr

<b>3.7.2.3</b>	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	5 905,0 kr	1 181,0 kr	7 086,0 kr
----------------	---	------------	------------	------------

### **3.7.3 Fasadändring med liten omgivningspåverkan, med tekniskt samråd**

I denna ärendetyp ingår även skyltar, ljusanordningar, solceller och andra åtgärder som placeras på tak eller fasad och påverkar byggnadens yttre karaktärsdrag.

<b>Numrering</b>	<b>3.7.3 Fasadändring med liten omgivningspåverkan, med tekniskt samråd</b>	<b>Avgift för handläggning av lov</b>	<b>Avgift för teknisk kontroll</b>	<b>Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll</b>
<b>3.7.3.1</b>	Överensstämmer med detaljplanen	3 543,0 kr	3 543,0 kr	7 086,0 kr
<b>3.7.3.2</b>	Avviker från detaljplanen	5 905,0 kr	3 543,0 kr	9 448,0 kr
<b>3.7.3.3</b>	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	3 543,0 kr	3 543,0 kr	7 086,0 kr

### **3.7.4 Fasadändring med liten omgivningspåverkan, utan tekniskt samråd**

I denna ärendetyp ingår även skyltar, ljusanordningar, solceller och andra åtgärder som placeras på tak eller fasad och påverkar byggnadens yttre karaktärsdrag.

<b>Numrering</b>	<b>3.7.4 Fasadändring med liten omgivningspåverkan, utan tekniskt samråd</b>	<b>Avgift för handläggning av lov</b>	<b>Avgift för teknisk kontroll</b>	<b>Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll</b>
<b>3.7.4.1</b>	Överensstämmer med detaljplanen	3 543,0 kr	0,0 kr	3 543,0 kr
<b>3.7.4.2</b>	Avviker från detaljplanen	5 905,0 kr	0,0 kr	5 905,0 kr
<b>3.7.4.3</b>	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	3 543,0 kr	0,0 kr	3 543,0 kr

## 4 Bygglov och teknisk kontroll för andra anläggningar än byggnader

### 4.1 Uppföra, flytta eller utöka en mur, ett plank eller en altan, med tekniskt samråd

Numrering	4.1 Uppföra, flytta eller utöka en mur, ett plank eller en altan, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
4.1.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	3 543,0 kr	8 267,0 kr
4.1.2	Avviker från detaljplanen	5 905,0 kr	3 543,0 kr	9 448,0 kr
4.1.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	3 543,0 kr	8 267,0 kr

### 4.2 Uppföra, flytta eller utöka en mur, ett plank eller en altan, utan tekniskt samråd

Numrering	4.2 Uppföra, flytta eller utöka en mur, ett plank eller en altan, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
4.2.1	Överensstämmer med detaljplanen	3 543,0 kr	590,5 kr	4 133,5 kr
4.2.2	Avviker från detaljplanen	4 724,0 kr	590,5 kr	5 314,5 kr
4.2.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	3 543,0 kr	590,5 kr	4 133,5 kr

### 4.3 Anordna eller väsentligt ändra parkeringsplats utomhus, med tekniskt samråd

Numrering	4.3 Anordna eller väsentligt ändra parkeringsplats utomhus, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
4.3.1	Överensstämmer med detaljplanen	3 543,0 kr	4 724,0 kr	8 267,0 kr

4.3.2	Avviker från detaljplanen	4 724,0 kr	4 724,0 kr	9 448,0 kr
4.3.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	3 543,0 kr	4 724,0 kr	8 267,0 kr

#### 4.4 Anordna eller väsentligt ändra parkeringsplats utomhus, utan tekniskt samråd

Numrering	4.4 Anordna eller väsentligt ändra parkeringsplats utomhus, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
4.4.1	Överensstämmer med detaljplanen	3 543,0 kr	590,5 kr	4 133,5 kr
4.4.2	Avviker från detaljplanen	4 724,0 kr	590,5 kr	5 314,5 kr
4.4.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	3 543,0 kr	590,5 kr	4 133,5 kr

#### 4.5 Anlägga, uppföra, flytta eller väsentligt ändra en transformatorstation utomhus, med tekniskt samråd

Numrering	4.5 Anlägga, uppföra, flytta eller väsentligt ändra en transformatorstation utomhus, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
4.5.1	Överensstämmer med detaljplanen	10 629,0 kr	9 448,0 kr	20 077,0 kr
4.5.2	Avviker från detaljplanen	12 991,0 kr	9 448,0 kr	22 439,0 kr
4.5.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	10 629,0 kr	9 448,0 kr	20 077,0 kr

#### 4.6 Anlägga, uppföra, flytta eller väsentligt ändra en transformatorstation utomhus, utan tekniskt samråd

Numrering	4.6 Anlägga, uppföra, flytta eller väsentligt ändra en transformatorstation utomhus, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
4.6.1	Överensstämmer med detaljplanen	4 724,0 kr	1 181,0 kr	5 905,0 kr
4.6.2	Avviker från detaljplanen	7 086,0 kr	1 181,0 kr	8 267,0 kr
4.6.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr	1 181,0 kr	5 905,0 kr

#### 4.7 Sätta upp, flytta eller väsentligt ändra en fristående skylt eller ljusanordning, med tekniskt samråd

Numrering	4.7 Sätta upp, flytta eller väsentligt ändra en fristående skylt eller ljusanordning, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
4.7.1	Överensstämmer med detaljplanen	3 543,0 kr	2 952,5 kr	6 495,5 kr
4.7.2	Avviker från detaljplanen	4 724,0 kr	2 952,5 kr	7 676,5 kr
4.7.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	3 543,0 kr	2 952,5 kr	6 495,5 kr

#### 4.8 Sätta upp, flytta eller väsentligt ändra en fristående skylt eller ljusanordning, utan tekniskt samråd

Numrering	4.8 Sätta upp, flytta eller väsentligt ändra en fristående skylt eller ljusanordning, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
4.8.1	Överensstämmer med detaljplanen	3 543,0 kr	590,5 kr	4 133,5 kr
4.8.2	Avviker från detaljplanen	4 724,0 kr	590,5 kr	5 314,5 kr
4.8.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	3 543,0 kr	590,5 kr	4 133,5 kr

#### 4.9 Anordna, uppföra, flytta eller väsentligt ändra ett

**upplag, en materialgård eller en fast  
förvaringsanläggning utomhus**

Timdebitering

**4.10 Anlägga, uppföra, flytta eller väsentligt ändra en  
tunnel eller ett berggrum**

Timdebitering

**4.11 Anlägga, uppföra, flytta eller väsentligt ändra en  
mast, ett torn, en skorsten eller ett vindkraftverk**

Timdebitering

**4.12 Anlägga, uppföra, flytta eller väsentligt ändra en  
skidbacke eller skidlift, linbana, idrottsanläggning, hamn för  
fritidsbåtar, campingplats, nöjespark, djurpark eller  
begravningsplats**

Timdebitering

## 5 Tidsbegränsat bygglov

### 5.1 Tidsbegränsat bygglov

Samma avgift som för permanent bygglov och teknisk kontroll för motsvarande åtgärd. Se tillämplig tabell.

### 5.2 Förlängning av tidsbegränsat bygglov

Åtgärd	Avgift
5.2 Förlängning av tidsbegränsat bygglov	3 543,0 kr

## 6 Bygglov för ändamål av säsongskaraktär

### 6.1 Bygglov för ändamål av säsongskaraktär

Samma avgift som för permanent bygglov och teknisk kontroll för motsvarande åtgärd. Se tillämplig tabell.

### 6.2 Förlängning av tidsbegränsat bygglov för ändamål av säsongskaraktär

Åtgärd	Avgift
6.2 Förlängning av tidsbegränsat bygglov för ändamål av säsongskaraktär	3 543,0 kr

## 7 Förhandsbesked

### 7.1 Förhandsbesked för ett en- eller tvåbostadshus eller motsvarande

Åtgärd	Avgift
7.1 Förhandsbesked för ett en- eller tvåbostadshus eller motsvarande	8 267,0 kr

### 7.2 Förhandsbesked för större åtgärd än ett en- eller tvåbostadshus eller motsvarande

Åtgärd	Avgift
7.2 Förhandsbesked för större åtgärd än ett en- eller tvåbostadshus eller motsvarande	11 810,0 kr

### 7.3 Strandskyddsdispens

Åtgärd	Avgift
7.3 Strandskyddsdispens	9 448,0 kr

## 8 Rivningslov och teknisk kontroll

### 8.1 Åtgärd som kräver rivningslov, med tekniskt samråd

Numrering	8.1 Åtgärd som kräver rivningslov, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
8.1.1	Överensstämmer med detaljplanen	5 905,0 kr	3 543,0 kr	9 448,0 kr
8.1.2	Avviker från detaljplanen	8 267,0 kr	3 543,0 kr	11 810,0 kr
8.1.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	5 905,0 kr	3 543,0 kr	9 448,0 kr

### 8.2 Åtgärd som kräver rivningslov, utan tekniskt samråd

Numrering	8.2 Åtgärd som kräver rivningslov, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
8.2.1	Överensstämmer med detaljplanen	5 905,0 kr	0,0 kr	5 905,0 kr
8.2.2	Avviker från detaljplanen	8 267,0 kr	0,0 kr	8 267,0 kr
8.2.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	5 905,0 kr	0,0 kr	5 905,0 kr

## 9 Marklov och teknisk kontroll

### 9.1 Åtgärd som kräver marklov, med tekniskt samråd

Numrering	9.1 Åtgärd som kräver marklov, med tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
9.1.1	Överensstämmer med detaljplanen	3 543,0 kr	3 543,0 kr	7 086,0 kr
9.1.2	Avviker från detaljplanen	4 724,0 kr	3 543,0 kr	8 267,0 kr
9.1.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	3 543,0 kr	3 543,0 kr	7 086,0 kr

### 9.2 Åtgärd som kräver marklov, utan tekniskt samråd

Numrering	9.2 Åtgärd som kräver marklov, utan tekniskt samråd	Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
9.2.1	Överensstämmer med detaljplanen	3 543,0 kr	590,5 kr	4 133,5 kr
9.2.2	Avviker från detaljplanen	4 724,0 kr	590,5 kr	5 314,5 kr
9.2.3	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	3 543,0 kr	590,5 kr	4 133,5 kr

## **10 Lov för åtgärder som inte omfattas av krav på lov (frivilliga lov)**

### **10.1 Åtgärd som inte kräver lov, där närliggande eller i princip motsvarande åtgärd finns i någon av taxans övriga tabeller**

I enlighet med tillämplig tabell

### **10.2 Åtgärd som inte kräver lov, där motsvarande åtgärd inte finns i någon av taxans övriga tabeller**

Timdebitering

## 11 Anmälningsskyldiga åtgärder som inte omfattas av krav på bygglov, rivningslov eller marklov

### 11.1 Rivning av en byggnad eller del av en byggnad som är större än 50 kvm byggnadsarea

Numrering	11.1 Rivning av en byggnad eller del av en byggnad som är större än 50 kvm byggnadsarea	Avgift
11.1.1	Med tekniskt samråd	7 086,0 kr
11.1.2	Utan tekniskt samråd	3 543,0 kr

### 11.2 Ändring av en byggnad, som innebär att konstruktionen av byggnadens bärande delar påverkas väsentligt

Numrering	11.2 Ändring av en byggnad, som innebär att konstruktionen av byggnadens bärande delar påverkas väsentligt	Avgift
11.2.1	Med tekniskt samråd	5 905,0 kr
11.2.2	Utan tekniskt samråd	3 543,0 kr

### 11.3 Ändring av en byggnad som innebär att byggnadens brandskydd påverkas väsentligt

Numrering	11.3 Ändring av en byggnad som innebär att byggnadens brandskydd påverkas väsentligt	Avgift
11.3.1	Med tekniskt samråd	5 905,0 kr
11.3.2	Utan tekniskt samråd	3 543,0 kr

### 11.4 Installation eller väsentlig ändring av en hiss i en byggnad

Numrering	11.4 Installation eller väsentlig ändring av en hiss i en byggnad	Avgift
11.4.1	Med tekniskt samråd	8 267,0 kr
11.4.2	Utan tekniskt samråd	4 724,0 kr

### 11.5 Installation eller väsentlig ändring av en eldstad eller rökkanal i en byggnad

Numrering	11.5 Installation eller väsentlig ändring av en eldstad eller rökkanal i en byggnad	Avgift
-----------	---	--------

11.5.1	Med tekniskt samråd	5 905,0 kr
11.5.2	Utan tekniskt samråd	2 362,0 kr

### 11.6 Installation eller väsentlig ändring av en anordning för ventilation i en byggnad

Numrering	11.6 Installation eller väsentlig ändring av en anordning för ventilation i en byggnad	Avgift
11.6.1	Med tekniskt samråd	7 086,0 kr
11.6.2	Utan tekniskt samråd	3 543,0 kr

### 11.7 Installation eller väsentlig ändring av en anläggning för vattenförsörjning eller avlopp i en byggnad

Numrering	11.7 Installation eller väsentlig ändring av en anläggning för vattenförsörjning eller avlopp i en byggnad	Avgift
11.7.1	Med tekniskt samråd	7 086,0 kr
11.7.2	Utan tekniskt samråd	3 543,0 kr

### 11.8 Nybyggnad eller väsentlig ändring av ett vindkraftverk

Numrering	11.8 Nybyggnad eller väsentlig ändring av ett vindkraftverk	Avgift
11.8.1	Med tekniskt samråd	7 086,0 kr
11.8.2	Utan tekniskt samråd	3 543,0 kr

### 11.9 Nybyggnad eller tillbyggnad som omfattas av krav på bygglov enligt plan- och bygglagen men har undantagits från krav på bygglov enligt bestämmelser i en detaljplan eller i områdesbestämmelser

Numrering	11.9 Nybyggnad eller tillbyggnad som omfattas av krav på bygglov enligt plan- och bygglagen men har undantagits från krav på bygglov enligt bestämmelser i en detaljplan eller i områdesbestämmelser	Avgift
11.9.1	Med tekniskt samråd	14 172,0 kr
11.9.2	Utan tekniskt samråd	5 905,0 kr

## **12 Ingridandebesked**

### **12.1 Ingridandebesked**

Timdebitering

## **13 Extra arbetsplatsbesök**

### **13.1 Extra arbetsplatsbesök, utöver det första** Timdebitering

## 14 Upprättande av nybyggnadskarta

### 14.1 Upprättande av nybyggnadskarta för en fastighet med yta 0–5000 kvm

Åtgärd	Avgift
13.1 Extra arbetsplatsbesök, utöver det första	Timdebitering

### 14.2 Upprättande av nybyggnadskarta för en fastighet med yta $\geq 5001$ kvm

Numrering	14.2 Upprättande av nybyggnadskarta för en fastighet med yta $\geq 5001$ kvm	Avgift
14.2.1	I ett område som omfattas av detaljplan	11 810,0 kr
14.2.2	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	14 172,0 kr

### 14.3 Uppdatering av befintlig nybyggnadskarta

Numrering	14.3 Uppdatering av befintlig nybyggnadskarta	Avgift
14.3.1	I ett område som omfattas av detaljplan	4 724,0 kr
14.3.2	I ett område som inte omfattas av en detaljplan	4 724,0 kr

## 15 Utstakning

### 15.1 Utstakning gällande nybyggnad, 1–4 punkter

Numrering	15.1 Utstakning gällande nybyggnad, 1–4 punkter	Avgift
15.1.1	Grovutstakning	2 362,0 kr
15.1.2	Finutstakning	2 362,0 kr

### 15.2 Utstakning gällande tillbyggnad, 1–4 punkter

Numrering	15.2 Utstakning gällande tillbyggnad, 1–4 punkter	Avgift
15.2.1	Grovutstakning	2 362,0 kr
15.2.2	Finutstakning	2 362,0 kr

### 15.3 Tillägg per punkt, utöver de fyra första

Numrering	15.3 Tillägg per punkt, utöver de fyra första	Avgift
15.3.1	Grovutstakning	1 181,0 kr
15.3.2	Finutstakning	1 181,0 kr

### 15.4 Tillägg per styck för extra utstakningstillfälle

Åtgärd	Avgift
15.4 Tillägg per styck för extra utstakningstillfälle	1 181,0 kr

### 15.5 Kart-, mät-, och GIS-uppdrag

Åtgärd	Avgift
15.5 Kart-, mät- och GIS-uppdrag	Timdebitering

## **16 Andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder**

### **16.1 Andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder**

Timdebitering

## **17 Ärenden som inte kan hänföras till annan ärendetyp**

### **17.1 Ärenden som inte kan hänföras till annan ärendetyp.** Timdebitering

## **18 Nedsättning av avgift**

### **18.1 Tidigare beviljat lov**

I ett ärende som innebär en mindre förändring i relation till ett tidigare beviljat, gällande lov kan byggnadsnämnden, om det är motiverat med avseende på arbetsinsatsen, reducera avgiften enligt tillämplig ärendetyp med ZZ % eller ZZ %.

## Taxetabeller för planavgift och planbesked

### 1 Planavgift vid bygglov för nybyggnad

B 1	Antal	Kommentarer	KOM	mPBB	N	Kostnad
B 1.1	Sakägare 1-5		40	59,2	0,8	1 894 kr
B 1.2	Sakägare 6-9		60	59,2	0,8	2 842 kr
B 1.3	Sakägare 10-		100	59,2	0,8	4 736 kr
B 1.4	Kungörelse			59,2		Faktiskt annonskostnad
B 1.5	Kungörelse av beslut på kommunens anslagstavla	inkl. faktiskt annonskostnad		59,2		20 kr

### Planavgift

B 2	Planavgifter	PF	OF	mPBB	N	Kostnad
B 2.1	50+ år	10	2	59,2	0,8	947 kr
B 2.2	40–49 år	10	2	59,2	0,8	947 kr
B 2.3	30–39 år	15	5	59,2	0,8	3 552 kr
B 2.4	16–29 år	25	8	59,2	0,8	9 472 kr
B 2.5	0–15 år	30	12	59,2	0,8	17 050 kr
B 2.6	0–15 år enklare byggnader	10	6	59,2	0,8	2 842 kr

### Avgift för planbesked

B3	Kategori	PF	OF	mPBB	N	Kostnad
B3.1	Kategori 1	10	12	59,2	0,8	5 683 kr
B3.2	Kategori 2	20	12	59,2	0,8	11 366 kr
B3.3	Kategori 3	30	12	59,2	0,8	17 050 kr

**Kategori 1**

Enklare åtgärder med begränsad planproblematik.

**Kategori 2**

Komplexa åtgärder eller åtgärder som kan antas innebära en betydande miljöpåverkan.

**Kategori 3**

Alla åtgärder som inte omfattas av kategori 1 eller 2.



Kommunfullmäktige

Regionfullmäktige

## Missiv till medlemmarna i Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet

För verksamhetsåret 2025 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 2025.

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

Bilaga – Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten Årsredovisning 2025

Bilaga – Revisionsberättelse RKM 2025

Bilaga – Rapport grundläggande granskning RKM 2025

Bilaga – Granskning av god ekonomisk hushållning RKM 2025

Bilaga – Skrivelse grundläggande granskning RKM 2025

Bilaga – Skrivelse årsredovisning RKM 2025

Bilaga – Yttrande årsredovisning RKM 2025

Bilaga – Revisorernas redogörelse RKM 2025

Luleå den 29 maj 2026

På uppdrag av myndighetschef Mats Aspemo

Verksamhetskoordinator, Cecilia Hjorth



Kollektivtrafikmyndigheten  
i Norrbotten

# Årsredovisning 2025

Beslutad i Direktionen 2026-03-24





## Innehåll

<b>Myndighetschefen har ordet</b> .....	<b>3</b>
<b>Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten</b> .....	<b>4</b>
<b>Verksamhetsåret 2025</b> .....	<b>5</b>
Uppföljning av prioriterade aktiviteter 2025.....	5
<b>Myndighetens uppdrag</b> .....	<b>7</b>
<b>Tätortstrafiken</b> .....	<b>11</b>
<b>Driftredovisning per verksamhet</b> .....	<b>20</b>
Myndighetsledning.....	20
Färdtjänsthandläggning .....	21
Finansiering buss och tågverksamhet.....	23
Utfall mot budget per finansiär .....	27
<b>Investeringsredovisning</b> .....	<b>28</b>
<b>Förvaltningsberättelse</b> .....	<b>29</b>
Översikt över verksamhetens utveckling .....	29
Den kommunala koncernen .....	30
Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning.....	35
Händelser av väsentlig betydelse.....	35
Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten .....	38
God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning.....	40
Balanskravsresultat.....	41
Verksamhetsmål 2025 .....	42
Väsentliga personalförhållanden.....	47
Förväntad utveckling .....	48
<b>Finansiella rapporter</b> .....	<b>49</b>
<b>Noter</b> .....	<b>53</b>



## Myndighetschefen har ordet

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten fortsätter arbetet med att utveckla, effektivisera och skapa samverkan för länets kollektivtrafik tillsammans med sina 15 medlemmar i kommunalförbundet. Dessa är de 14 kommunerna samt Region Norrbotten. I länet verkar nio olika samhällsfinansierade kollektivtrafikaktörer.

Det innebär att årsredovisningens räkenskaper redovisar tre olika delar. Den största delen ekonomiskt är finansieringen av helägda Länstrafiken i Norrbotten AB samt delägda Norrtåg AB som också styrs via ägardirektiv med en direkt insyn i verksamheterna. En annan del är finansieringen av personalen i myndigheten som arbetar med kollektivtrafiken samt politikkostnader. Den tredje delen är färdtjänsthandläggningen som finansieras av de 13 kommuner som har delegerat denna hantering till myndigheten.

För att få helheten av myndighetens ansvarsområde finns också beskrivningar av de kommunala tätortstrafikverksamheterna med i textform i årsredovisningen medan räkenskaperna för dessa går att finna under respektive kommun eller i en sammanställning som myndigheten gör årsvis till Trafikanalys, populärt benämnt Trafa.

De personella resurserna för genomförande av åtgärder och projekt inom trafiken är organiserade under sina respektive kommuner eller i regionen. Viljan att delta i samverkansforum är stor. Däremot finns utmaningar att arbeta med gemensamma projekt över organisationsgränser där respektive individ också styrs av sitt uppdrag inom kommunen eller regionen.

Beredskapsfrågor som flaggats upp har fortsatt arbetats med som en prioriterad fråga där myndigheten i ett antal sammanhang tagit ledningen utan att mandat i sig har varit tydligt definierade.

Mats Aspemo

Myndighetschef Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

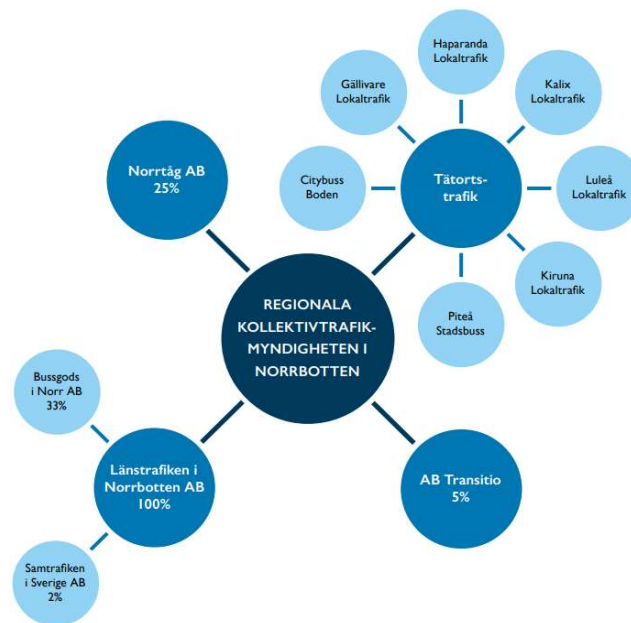


## Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

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.

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 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 kommunerna med tätortstrafik 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 2025

## Uppföljning av prioriterade aktiviteter 2025

### Allmän kollektivtrafik:

1. **Kvalitetssäkra utvecklingsaktiviteter från 2024.**

Vid VEP-mötet i januari, som genomfördes i Boden, gicks tidigare utvecklingsaktiviteter igenom och integrerades med den uppdaterade utvecklingsplanen (roadmap) för 2025 och 2026

2. **Uppgifter, roller och ansvar inom kollektivtrafiken. Kartlägg, dialogisera och förankra. Viktigt att beskriva olika skeden tex normal, kris och beredskap och om rollerna förändras i de olika skedena samt om nya aktörer tillkommer.**

Den nya metoden för utveckling bygger på att skapa delaktighet och att driva systematisk och förankrad verksamhetsutveckling, vilket i sin tur bidrar till att tydliggöra roller och ansvar för våra medlemmar och övriga aktörer. En viktig del i att definiera roller och ansvar är att tydliggöra och förankra olika aktörers koppling mot beslutat trafikpliktsprocess. Som ett första steg har en kartläggning tillsammans med Länstrafiken i Norrbotten genomförts, där beslutad trafikpliktsprocess har kopplats ihop med Länstrafikens trafiksystemsuppföljning. En

kartläggning av inomkommunala linjer har påbörjats

De fyra nordligaste länen har bildat en samverkansgrupp, som leds av Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, vars syfte är att stötta varandra, utbyta information och erfarenheter. Myndigheten har deltagit i övningar arrangerade av Region Norrbotten samt deltar även i Regionens arbetsgrupp för liggande transporter. Myndigheten har även deltagit på nationella övningar som arrangerats av Trafikverket. Myndigheten har även deltagit på s.k. rundabordsamtal hos Länsstyrelsen, kopplat till transportsektorn och förhöjd beredskap. Dock kvarstår vissa oklarheter avseende Trafikverkets roll som sektoransvarig myndighet på högre regional nivå och frågeställningar kopplade till detta.

3. **Hela resan. Definiera, skillnad på intern process och resenärsperspektivet (känsla/upplevelse) Beskriva en enkel bild av hela resan och vad vi gör inom respektive delprocess.**

I den uppdaterade utvecklingsplanen för 2025–2026 återfinns ett antal aktiviteter vars syfte är att tydligt fokusera på hela resan och resenärer tex standardisera resenärs- och ålderskategorier, länsbiljett samt gemensam marknadskampanj för kollektivtrafiken i Norrbotten. Dessa arbetsgrupper har startats upp under hösten. Ett redan pågående arbete är bytet till gemensamt biljettsystem. Ytterligare aktiviteter och arbetsgrupper är planerade under 2026

4. **Ökad kvalitet (intern attityd) – Bemötande, vi är alla ambassadörer och ansiktet utåt. Utveckla förutsättningar för rekrytering av personal, till exempel chaufförer.**

Inför 2026 planeras framtagandet av en gemensam Code of conduct i Norrbotten, kopplat till den planeras även utbildning av chaufförer.



## Färdtjänst:

### 1. Fortsatt utveckling och effektivisering av färdtjänstens beslutsprocess.

- ✓ Från och med 1 januari 2025 gäller nya uppdaterade avtal för färdtjänst och riksfärdtjänst där samtliga 13 av länets 14 kommuner undertecknat avtalen. I de reviderade avtalen har förtydligande om uppdraget och finansieringsmodell skett, för att möjliggöra ökad transparens och information kring de tjänster som utförs.
- ✓ I samband med översyn av arbetsprocesser och systembyte för färdtjänsthandläggningen, har effektiviseringar kunnat genomföras. Bland annat har roller och uppdrag genomlysts och resultatet har blivit en omorganisation där enheten minskade med 1,75 handläggartjänster under året. Därtill har en ersättare för tidigare administratör rekryterats.
- ✓ Under perioden har även utveckling av en digital ansökningslösning tagits fram för färdtjänst och riksfärdtjänst. Syftet med projektet är att förenkla hanteringen av ansökningar genom att möjliggöra ett helt digitalt ärendeflöde. Målet är att 75 procent av ansökningarna ska tas emot digitalt via webbplatsen. Detta förväntas leda till ökad intern effektivitet, förbättrad kundnöjdhet, minskad miljöpåverkan samt reducerad risk för felregistrering i ärendehanteringssystemet.
- ✓ Under hösten har arbetet med att se över faktureringsprocessen som rör samtliga egenavgifter på färdtjänstresor påbörjats. Faktureringsprocessen som bygger till stor del på manuella steg och separata system fungerar, men är tidskrävande och sårbart, särskilt vid personalfrånvaro och ökande fakturavolymer.
- ✓ Fortsatt arbete med att se över regelverk för rabatterade resor till och från arbete, studier och biståndsbedömd daglig verksamhet för ett homogent regelverk för kommuner i länet som är anslutna till Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten.



## 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.

### Finansiering av hel- och delägda bolag

Den största delen är finansieringen av dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB samt det delägda bolaget Norrtåg AB. Noteras kan att Norrtåg AB från och med den 1 januari 2026 ägs av Region Norrbotten.

### Färdtjänst

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. 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.

### Myndighetsledning/politik/utveckling

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.



## 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.

## 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 2025 till och med 31 december 2025.

De linjer som trafikerats under 2025 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's flygplats

Flygbilen 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.



Totalkostnaden 2025 ökade till 9,8 Mkr jämfört med 2024 års 8,9 Mkr. Ökningen blev således 0,9 Mkr, dvs 10,4 procent högre än 2024.

Resenärsintäkterna ökade till 2,4 Mkr från 2,2 Mkr, dvs med 9,7 procent. Per resa ökade intäkten med 4,3 procent.

Underskottet för flygbilen blev därför för räkenskapsåret 7,4 Mkr, jämfört med 2024 års 6,7 Mkr vilket är en ökning med 10,6 procent.

Antalet körda kilometer ökade med 4,2 procent till 460 174 km. Körsträckan per tur minskade från 138 till 134 km.

Antalet turer ökade totalt med 7,1 procent till 3429 turer medan antalet resor ökade med 5,1 procent till 7225 resor. Beläggingsgraden sjönk således något från 2,15 resenärer per tur 2024 till 2,11 resenärer 2025. Bruttokostnaden per tur ökade från 20,16 kr/km per körd kilometer med 5,9 procent till 21,34 kr/km.

Linje	2025			2024		
	Antal utförda turer	Antal bokade pass	Antal per tur	Antal utförda turer	Antal bokade pass	Antal per tur
711 Haparanda-Kalix-Luleå	1 014	2 359	2,33	957	2 280	2,38
712 Jokkmokk-Luleå	628	1 192	1,90	693	1 299	1,87
713 Älvsbyn-Luleå	193	259	1,34	137	175	1,28
714 Övertorneå-Överkalix-Luleå	719	1 361	1,89	694	1 359	1,96
910 Arvidsjaur-Arjeplog	875	2 054	2,35	721	1 759	2,44
<b>Totalt</b>	<b>3 429</b>	<b>7 225</b>	<b>2,11</b>	<b>3 202</b>	<b>6 872</b>	<b>2,15</b>



## Länstrafiken i Norrbotten AB

Antal resor för allmänna trafiken har minskat under 2025 jämfört med 2024. Trenden för resandeutvecklingen under 2025 är att det första halvåret var betydligt lägre resande mot första halvåret 2024 men att det för andra halvåret 2025 är högre resandevolymer än samma period 2024. Ett antal nya trafikavtal har startat upp och arbetet med kvalitetshöjningar i upphandlingsförfarandet har fortsatt under 2025. En tydlig förbättring jämfört med tidigare år är att bolaget från slutet av 2025 har satt upp som mål att alla stora trafikavtal ska vara färdiga avseende upphandling och avtal, för att säkerställa att nya bussar som typisk sett hör till nya större avtal ska hinna beställas och tillverkas innan avtalsstart.

Under 2025 har implementering av det nya biljett- och betalssystemet fortsatt, det som kvarstår av denna implementering är drifttagande av förarapplikationen vilket planeras för 2026. Det nya systemet har även för 2025 mött svårigheter med biljettvalidering, något som bolaget delar med de andra länen som ingår i projektet

Serviceresor har under året utfört organisatoriska åtgärder för att öka samordning av resor med positiva resultat. Antalet serviceresor ligger på i stort sett samma nivåer jämfört med föregående år.

Ett fokusområde för hela 2025 har varit kvalitetsuppföljning på trafikavtal för både allmänna trafiken och serviceresor. Systematiken för att följa upp levererad kvalitet möjliggör utveckling av bolagets kvalitetsarbete.

Myndigheten för Digital förvaltning (DIGG) har återigen gjort nedslag på bolagets hemsida. Nya nedslag påtalar att hemsidan behöver vidare tillgänglighetsanpassas, för att uppfylla kraven enligt Lagen om tillgänglighet. Arbetet med tillgänglighetsanpassning till följd av nya nedslag fortgår löpande och bolaget har anlitat en extern konsult för detta syfte.

Under året har arbetet med att etablera en långsiktigt hållbar organisation fortskridit. Den utvecklingsplanen som styrelsen beslutat om innehåller förbättringar av strukturell organisationskaraktär för att bygga upp bolaget bättre.

### Händelser efter årets slut

Den 6 februari 2026 gick en av Länstrafikens avtalsparter, med avtal omfattande trafiken av sjuk- och färdtjänstresor i 6 kommuner samt 4 inomkommunala linjer för allmän kollektivtrafik i en kommun, i konkurs. Den 27 februari stod det klart att bolagets konkursbo inte kommer att driva verksamheten vidare efter 6 mars. Länstrafiken har brådskande tecknat avtal med ny leverantör för de avtal som drabbas, vilken kommer bedriva trafiken från och med 7 mars.

### Framtida utveckling

För åren framåt kommer framför allt riktningen för bolagets utveckling i relation till trafikförsörjningsprogrammet att vara viktig. Bolaget genomför satsning på utvecklingsplan för att säkerställa efterlevnad av ägardirektiv, i ett första läge för att stärka bolagets leveranser i



resandeutveckling inom kollektivtrafiken. På grund av försenade leveranser av leverantören kvarstår sista steget gällande färdigställande av biljett- och betalssystemet för 2026. Utöver det pågår driftsättning av realtidssystemet, tidpunkt för full drift beräknas till Q1 2026. Den väntade effekten av drifttaget system är att resenärerna ska få realtidsinformation om trafiken och att resenären upplever systemet som pålitligare, vilket ökar trovärdigheten för Länstrafiken. Förberedelse inför upphandling av nytt trafikplaneringssystem och reseplanerare har pågått under 2025, upphandling genomförs under första halvåret 2026, detta behövs för att säkra driften för kommande år framåt.

## Norrtåg AB

Året har präglats av både stora kliv framåt och betydande utmaningar, främst kopplade till väderrelaterade påfrestningar på infrastrukturen. Sammantaget har verksamheten hanterat ett komplext omvärldsläge med stora variationer i förutsättningar, samtidigt som resandet utvecklats starkt och viktiga steg tagits i förberedelserna inför kommande trafikavtal och långsiktig utveckling.

Inledningen var mycket stark med en god resandeutveckling och stabil trafik med hög regularitet på samtliga linjer under hela första halvåret. Under andra delen av året har omfattande banarbeten i norr, översvämningar som ledde till avstängd bana, samt ett fordon som varit ur trafik på grund av reparation under större delen av året påverkat trafiken i hög grad. Trots detta ökade resande med 8 procent under 2025, vilket är en mycket stark utveckling och ett tydligt styrkebesked inför den fortsatta resan mot ett mer än dubblerat resande med Norrtåg i början av 2030-talet.

Verksamheten har samtidigt till stor del präglats av förberedelser inför det nya trafikavtalet, som ska skapa förutsättningar för en fortsatt robust trafik och ett ännu bättre omhändertagande av våra resenärer. Förberedelsearbetet har genomförts i nära samverkan mellan Norrtåg samt tillträdande och frånträdande trafikföretag, med målet att säkerställa en väl fungerande trafik både före och efter trafikskiftet. Det nya trafikavtalet innebär även förändringar för Norrtåg AB, där bolaget nu ansvarar för marknad och försäljning. Detta medför en utveckling av organisationen, med nya kompetensbehov och arbetssätt. Fokus ligger på att skapa en modern arbetsplats där medarbetare trivs och utvecklas, och tillsammans bidrar till en effektiv verksamhet som är kostnadseffektiv och med fokus på rätt saker.

Nya styrande dokument trädde i kraft den 22 maj 2025. Från 2026 är Region Norrbotten ny ägare genom övertagande av RKM Norrbottens aktier. Från och med trafikstart T26 och det nya trafikavtalet gäller även en ny modell för kostnadsfördelning mellan ägarna. Under året har även en varumärkesplattform tagits fram, som ska fungera som ett gemensamt ramverk för Norrtågs kommunikation och varumärkesarbete. Plattformen tydliggör bolagets inriktning och ligger till grund för bolagets kundlöfte till resenärerna: Med oss kommer du fram – och vidare.



# Tätortstrafiken

## Uppföljning tätortstrafiken i länet 2025

### Bodens kommun/Trafikenheten

Uppgiftslämnare: Linda Öhrvall

#### ***Året som har gått***

Bodens lokaltrafik har haft ett i huvudsak positivt verksamhetsår 2025. Verksamheten har präglats av fortsatt stabil drift. Våra utmaningar är kopplade till felaktig statistik och ekonomi.

Bytet av biljett- och betalssystem i maj 2024 har påverkat statistiken för antal resor och bedöms även under 2025 ge en missvisande bild av resandet. Trots återkommande rapporter från resenärer om fullsatta bussar samt ökade biljettintäkter visar statistiken att resandet ligger på nivåer jämförbara med pandemiperioden. Utvecklingen över tid visar ett tydligt tapp i resande under pandemin, följt av en återhämtning under 2022–2023. I samband med införandet av det nya biljett- och betalssystemet syns därefter åter en nedgång i statistiken. Under 2025 ligger det registrerade resandet på nivåer jämförbara med pandemiperioden. Detta står i kontrast till resenärernas upplevelse av fulla bussar och indikerar att statistiken över antal resor inte ger en rättvis bild efter systembytet.

Biljettintäkterna visar en annan utveckling. Efter pandemin ökade intäkterna successivt och nådde sin högsta nivå under 2023. Därefter kan en minskning noteras från och med 2024, vilket sammanfaller med införandet av det nya biljett- och betalssystemet. Under 2025 ligger biljettintäkterna något lägre än 2024, vilket tyder på att även intäktsnivån har påverkats av systembytet, trots att den fortsatt är högre än under pandemin.

#### ***Drift och trafikinformation***

Våra biogasbussar har fortsatt hög driftsäkerhet och antalet inställda turer är mycket lågt. Under året har vi deltagit i ett försök med Länsstrafikens SMS-tjänst för trafikinformation. Tjänsten har fungerat väl och gör det möjligt att skicka riktad information till berörda resenärer vid exempelvis förseningar, omledningar eller inställda turer.

Kommunens driftavdelning har under barmarkssäsongen 2025 börjat att montera våra nya hållplatskyltar. Alla kyltar är inte uppmonterade ännu då det har saknats fästen samt stolpar till vissa kyltar. Skyltarna ger resenären mer information om hållplatsen de vistas på som till exempel linjenummer samt riktning på bussen.



### ***Samarbete och dialog***

Dialogen med Citybuss kring drift, klagomål och tidtabellsfrågor har varit löpande. Under våren 2025 uppmärksammade Citybuss svårigheter för chaufförer att ta ut rast på en linje, till följd av ökad trafik i staden. Tidtabellen justerades i högtrafik med start från höstens tidtabell.

När vinterväglaget inträdde uppstod återigen problem på linjen. Ett arbete har därför påbörjats för att se över hållplatser med lågt resande som eventuellt kan tas bort för att minska restiden. Målet om maximalt 400 meters gångavstånd till hållplats i tätort uppfylls idag till cirka 90 procent och eventuella förändringar får inte påverka detta i någon större utsträckning. Hänsyn tas även till skolskjutsverksamheten för att undvika ökade kostnader. Om åtgärderna inte ger önskad effekt kan förändringar i Citybuss schemaläggning bli aktuella.

Vi deltar varje år på Ungdomsfullmäktige där vi har en stående dialoggrupp som handlar om kollektivtrafik. Där får vi in värdefulla önskemål och får veta vad som är viktigt för ungdomarna i Boden. Ett konkret resultat av denna dialog är önskemålet om att få en busshållplats vid Havremagasinet (Länskonsthall). Då vi på lokaltrafiken inte trafikerar sträckan i nuläget har vi samarbetat med Länstrafiken och Trafikverket och från juli 2025 finns nu en hållplats på Norrbottensvägen utanför Havremagasinet som linje 24 trafikerar.

Arbetet med verksamhetsplan tillsammans med RKM, Länstrafiken, Norrbottens kommuner och Region Norrbotten är viktigt och värdefullt för fortsatt samarbete. Den löpande dialogen med Länstrafiken i olika frågor är också betydelsefull.

### ***Framtiden för Bodens kollektivtrafik***

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. Linjenätsutredningen är avslutad och används nu som arbetsmaterial och till att få fram förslag till några linjenät som sedan ska ligga till grund för tidtabell, antal bussar samt depå. Detta utmanar oss att tänka nytt och att försöka förutspå behoven för Bodens lokaltrafik framöver.

Ekonomi är det största hindret för utvecklingen av lokaltrafiken. Vi nyttjar i dagsläget de antal bussar som vi har inom vårt avtal. Fler linjer och fler turer betyder fler bussar vilket gör det svårt att hålla oss inom den frivolymsomkostnad som vi har i vårt nuvarande avtal.

Arbete med upphandling inför nytt avtal med start juli 2030 har inletts. Viktiga frågor i detta arbete rör bland annat drivmedel, depålösningar, linjenät och tidtabeller.

Det finns behov av ett utökat biljettsamarbete mellan Länstrafiken och kommunen för att möjliggöra resor med både Länstrafikens bussar samt Bodens lokaltrafik på samma produkt. I områden där både



lokal och regional trafik trafikerar skulle en gemensam biljettprodukt förenkla resandet och skapa likvärdiga kostnader för samma resa.

## **Gällivare Kommun**

Uppgiftslämnare: Josefine Rynbäck

### ***Året som har gått***

Gällivares tätortstrafik har flutit på bra under året 2025.

Statistiken för 2025 stämmer inte med anledning av Länstrafikens byte av biljett- och betalsystem, detta problem har funnits sedan mitten av 2024 och är fortfarande inte löst. Problemet med felaktig statistik är att det är svårt i en politisk styrd verksamhet att kunna föra fram behov och få till satsningar. Detta behöver få en lösning snarast.

### ***Framtiden för Gällivares kollektivtrafik***

Ny upphandling är under arbete.

Planen är att fortsätta med aktiviteter såsom "Mobility management" - aktiviteter för ett ökat resande. Samhällsomvandlingen fortgår med nya områden som behövs få in i kollektivtrafikkartan och 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.

## **Haparanda kommun**

Uppgiftslämnare: Jakob Jakobsson

### ***Året som har gått***

Tätortstrafiken i Haparanda fortsätter 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 2025 ökade något i jämförelse med tidigare år.

### ***Framtiden för Haparandas 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 kollektivtrafiklösningar och en god samordning av hållplatstiderna.



## Kalix kommun

Uppgiftslämnare: Per Nilsson, chef teknisk försörjning Kalix kommun

### ***Året som har gått***

Efter upphandling har nytt trafikbolag, Boreal Sverige tagit över trafiken. Trafikmängden är i stort som föregående år. Lokaltrafikens upptagningsområde är 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 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 71 628 under 2025 med reservation för osäkerhet om alla resor räknats med anledning av problem med tekniska system som funnits på andra ställen i Norrbotten. Resandet är i nivå med 2024.

### ***Framtiden för Kalix kollektivtrafik***

Gällande upphandling löper för perioden juni 2025 - juni 2028 plus tre optionsår. Inför nästkommande upphandling ses alternativ för drivmedel över. Omvärldsanalys kommer att göras, även diskussioner med grannkommunerna som har lokaltrafik och olika energislag. Kollektivtrafikplan planeras att påbörjas framtagandet av under 2025 för att tydliggöra kommunens inriktning inom kollektivtrafikområdet. Inom kommunen pågår också en översyn av det samlade resandet med tätortstrafik, inomkommunala regionala linjer (skolskjuts) och skoltaxi. Detta för att optimera möjligheter att resa kollektivt. I övrigt deltar kommunen inom RKMs arbetsforum och arbetar för att bidra till utveckling av kollektivtrafiken i Norrbotten.

## Kiruna kommun

Uppgiftslämnare: Sofie Nordefors, Trafikplanerare Kiruna kommun

### ***Året som har gått***

År 2025 har varit ett händelserikt år, här nedan presenteras några punkter som sammanfattar händelser från året som gått.

- Under första delen av 2025 så gick mycket tid gått åt till den pågående upphandlingen av ny lokaltrafik och transferbussar till tåg- och flygplats. Under sommaren slutfördes processen och avtal kunde tecknas med ny trafikutövare 'Boreal' som tar över lokaltrafiken från 1 juli 2026.
- Under sommaren/hösten så har det i samband med samhällsomvandlingen varit en del störningar i linjenätet och omdragningar på det lokala linjenätet på grund av event som bland annat flytten av Kiruna kyrka och Kirunafestivalen. Det har även pågått ombyggnationer av vägar- och infrastruktur när bland annat Malmvägens östra del anlades och ett stort infrastrukturprojekt på Jägaregatan färdigställdes. Under hösten så färdigställdes en bussgata mellan Rallarvägen-Nordkalottvägen för att säkra kollektivtrafikens trafikering till bland annat



LKAB:s industriområde och tågstationen i den fortsatta avvecklingen. Anläggningsprojekt kommer att fortgå även under kommande år

- Efter sommaren så avslutade min trafikplanerarkollega Joel Rosing sin tjänst hos oss för att återvända hem till Stockholm. Vera Skans Mächs ersatte och klev på sin tjänst som trafikplanerare i slutet av september.
- I augusti 2025 presenterade LKAB en ny deformationsprognos. Stora områden av den nuvarande staden kommer att behöva avvecklas inom en tio års period och nya utvecklingsområden kommer att växa fram. Detta kommer att innebära en del förändringar i busslinjenätet och flytt/avveckling av hållplatser under de kommande åren. Ett arbete för att uppdatera och anpassa kollektivtrafikprogrammet utefter detta har påbörjats.
- Vi har under året som gått stött på en del problem på bussarna. Det har förekommit vandalisering i form av bland annat skadegörelse, klotter och trakassering av förarpersonal. Kommunen har startat upp ett samarbete med en lokal aktör och kommer under en period att ha trygghetsskapande bussvärdar på utvalda turer för att förbättra miljön ombord.
- Det har under året varit svårt att följa upp statistik på antal resande då biljett- och betalssystemet inte fungerat helt korrekt samt att det tillfälliga Kirunakortet inte gått att registrera elektroniskt. Reseller systemet fungerar fortfarande inte helt enligt plan.
- En process har startats upp tillsammans med Länstrafiken för att lokalt kunna erbjuda en återförsäljare av biljetter.
- Under oktober-december månad pågick en kortbytes process tillsammans med Länstrafiken. Alla gamla Kirunakort skulle bytas ut till Länstrafikens biljett- och betalssystem. Från och med 1 december 2025 så gäller endast Länstrafikens kort på bussarna.
- I slutet på året avvecklades det hållplatsläge på parkskolan som fungerat som busstation under de senaste åren. De linjer som tidigare har trafikerat busstationen har fått ändrade start/sluthållplatser.
- Länstrafiken har upphandlat linje 505, 506 och 91

### ***Framtiden för Kirunas kollektivtrafik***

Under början på året så är förhoppningen att få till ett samarbete med en lokal återförsäljare av Kirunakortet. Under sommaren 2026 så tar en ny aktör över lokaltrafikuppdraget. Det nya avtalet möjliggör en förtätning av lokaltrafiken jämfört med idag. Kommunen ser att nuvarande linjenät kommer att kvarstå något år framöver men har en förhoppning att i takt med att nya vägar- och infrastruktur färdigställs så ska man kunna övergå till ett nytt linjenätsupplägg från år 2028.

Lokalt så finns det fortfarande en del utmaningar med vägnätet och infrastrukturen på grund av den pågående samhällsomvandlingen. Under året planeras Hjalmar Lundbohmsvägen att stänga och de hållplatser som finns längs sträckan kommer att avvecklas. Men samtidigt som avveckling sker så pågår även utveckling, projekt som pågår är bland annat projektering för en ny bussknutpunkt i nya Kiruna centrum och detaljplan för sjukhuset. Detaljplanen för nya stationsområdet med tillhörande resecentrum beräknas även ta ett omtag under året.



Till hösten ska linje 501 upphandlas på nytt av Länstrafiken.

## Luleå kommun

Uppgiftslämnare: Jonas Vinblad von Walter, VD, Luleå Lokaltrafik

Luleå Lokaltrafik AB (LLT) har Luleå Kommuns uppdrag att planera, marknadsföra och utföra tätortstrafiken med buss i Luleå tätortsområde. LLT är ett viktigt instrument för att tillhandahålla en god kollektivtrafik för Luleås invånare och besökare. Trafiken ska vara ett konkurrensmässigt, hållbart, modernt och enkelt transportalternativ för resor mellan bostadsområden, affärsområden, skolor/arbetsplatser och fritidsaktiviteter. Med smart kollektivtrafik ska bolaget aktivt agera och medverka till att bidra till utvecklingen av Luleå som attraktiv stad. Det mäts via nyckeltal under rubriken, kund.

LLT har för andra året i rad bättre resultat än förväntat. Resandet var lägre under de första 6 månaderna än föregående år och även om resande var högre under andra halvan så blev totalen något lägre än 2025. Omvärldsfaktorer där drivmedelspriser legat lägre än förväntat och skatten på biogas som var budgeterad togs bort är de stora faktorer till ett bättre resultat. 2025 var det första året för nya avtalet med kommunen, ett avtal som följer kostnadsförändringar på ett bättre sätt än föregående avtal vilket underlättar möjligheten att klara uppsatta mål.

Arbetet med planering av ny depå löper vidare där markundersökningen gav en indikation på vad som behöver åtgärdas. Efter några svängningar fram och tillbaka kunde information kring riksintresset som blockerar halva marken föra utredningen framåt. 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.

LLT har ett starkt varumärke med stort förtroende hos resenärer och allmänhet. Luleå kommun har en tydlig vision fram till år 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 CO<sub>2</sub>-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, om än långsamt. Appen som infördes under föregående år har en stabil funktion men införandet av nytt kortsystem har kantats med utmaningar och barnsjukdomar som medfört att sista steget inte kunnat genomföras som planerat. Resterande delar av projektet för biljett- och betalsystem planeras kunna införas under kommande år.



Planen är att allt fossilt drivmedel ska ha ersatts fram till år 2030. Den diesel som köpts in under året har haft en inblandning som följt kvotplikten med 10% fossilfri diesel. För att förbättra hållbarheten har biogasbussarna använts i så stor utsträckning som möjligt. Elbussarnas drift har varit begränsad då de på grund av många haverier och störningar i driften begränsades under föregående år att bara användas i morgontrafiken under sommar, vår och höst för att klara trafiken. Återhämtningen av resande har varit bra även om nivåerna som bolaget hade före pandemin inte uppnåtts. Att bolaget arbetar med minskade utsläpp är viktigt i sig och kan dessutom hjälpa Luleå kommun i stort att minska totala utsläppen genom att få fler att välja buss. Under året har fortsatt arbete inom avfallshantering samt energibesparingar genomförts för att minska bolagets avfalls- och resursförbrukning.

### **Piteå kommun**

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

#### ***Året som har gått:***

Under 2025 genomfördes ett flertal utvecklingsinsatser för Piteå Stadsbuss.

- Under februari och mars erbjöds en testresenärskampanj med 100 deltagare som i vanliga fall använde bilen för sina resor.
- Införande av seniorbiljetter (65+)
- Införande av avgifter enligt ordinarie taxa på Citylinjen.
- I september månad erbjöds samtliga resenärer med Piteå Stadsbuss och Piteå kommuns lokala länstrafiklinjer att resa avgiftsfritt under hållbarhetsveckan. Kollektivtrafiken bedrevs med normal linjedragning och ordinarie tidtabeller.
- Den 15 december startade den nya On-Demand tjänsten Bussigt som trafikerar 8 byar samt Piteå centrum. Tjänsten utförs med två fordon som trafikerar de utvalda byarna, resorna beställs och betalas via app. Tjänsten finns tillgänglig mån-fre mellan kl.07-19.

Sammantaget har vi arbetat aktivt under hela året med olika kampanjer och insatser i syfte att höja kvaliteten och utbudet på Piteås kollektivtrafik. Utfallet av dessa insatser är dock till stora delar oklart då tillförlitlig resandestatistik fortfarande saknas.

#### ***Framtiden för Piteås kollektivtrafik:***

Vi ser ett flertal större utmaningar framför oss där vi behöver börja förbereda inför den kommande Norrbotniabanan och resecentrum, tillgängliggöra befintligt handelsområde Backen och förbereda för tilltänkta handelsområdet Lomtjärn samt tillskapa en tillgänglig kollektivtrafik till det nya bostadsområdet på Pitholmshöjden.



Vi ser ett ökat behov av att kunna erbjuda resenärer ett appbaserat realtidssystem som både tillåter resenären att se var bussen befinner sig och även kan nyttjas för biljettinköp.

On-Demand tjänsten Bussigt kommer kontinuerligt att utvärderas för att identifiera potentiella utvecklingsområden.

En stor prioritet är fortsatt att systemen på bussarna ska fungera inom en snar framtid. Detta är något som vi får in synpunkter på från både resenärer och chaufförer. Utan fungerande system ser vi en stor utmaning i att kunna utvärdera de insatser som genomförs.

## Driftredovisning per verksamhet

### Driftsredovisning per verksamhet

#### Analys och kommentarer per verksamhet

Resultatet för kollektivtrafikmyndigheten totalt visar ett överskott på 2,7 Mkr, varav 2,4 Mkr av verksamheten tågtrafik och 0,3 Mkr av verksamheten myndighetsledning.

Verksamheten färdtjänsthandläggning visar ett överskott på 1,0 Mkr mot budget. Verksamheten busstrafik som innehåller driftbidrag för den allmänna kollektivtrafiken visar ett överskott på 3,8 Mkr mot budget, medan finansieringen av färdtjänstens andel av beställningscentralen visar ett överskott på 0,2 Mkr. Driftbidraget för tågtrafik, Norrtåg och Transitio visar ett överskott på 2,4 Mkr där det huvudsakliga överskottet kommer från lägre räntor på leasingavtal fordon. Reglering av över- och underskott inom dessa verksamhetsområden görs till medlemmarna när bokslutet är godkänt och fastställt av direktionen.

#### Myndighetsledning

Resultatet för myndighetsledningen visar ett överskott om 0,3 Mkr. Budgetposterna ligger väl i balans medan övriga externa kostnader som var lägre än budgeterat skapar överskottet.

Myndighetsledning (tkr)	Utfall 251231	Utfall 241231	Avvikelse mot fg år	Budget 2025	Avvikelse mot budget
<b>Verksamhetens intäkter</b>					
Övriga intäkter	266	162	104	0	266
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>266</b>	<b>162</b>	<b>104</b>	<b>0</b>	<b>266</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>					
Politisk beredning	-549	-417	-132	-637	88
Personalkostnader	-6 069	-5 538	-530	-6 031	-38
Köp av tjänster Länstrafiken	-2 003	-1 950	-53	-1 740	-263
Övriga externa kostnader	-2 384	-2 974	589	-2 637	253
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-11 005</b>	<b>-10 879</b>	<b>-126</b>	<b>-11 045</b>	<b>40</b>
<b>Avskrivningar</b>					
Avskrivningar	-151	-59	-92	-120	-31
<b>Avskrivningar</b>	<b>-151</b>	<b>-59</b>	<b>-92</b>	<b>-120</b>	<b>-31</b>
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-10 889</b>	<b>-10 775</b>	<b>-114</b>	<b>-11 165</b>	<b>276</b>
<b>Bidrag från medlemmar med flera</b>					
Regionens medlemsbidrag	5 398	5 045	353	5 398	0



Kommunernas medlemsbidrag	5 398	5 044	354	5 398	0
<b>Bidrag från medlemmar med flera</b>	<b>10 796</b>	<b>10 089</b>	<b>707</b>	<b>10 796</b>	<b>0</b>
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>-93</b>	<b>-686</b>	<b>593</b>	<b>-369</b>	<b>276</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader</b>					
Finansiella intäkter	368	720	-351	375	-7
Finansiella kostnader	-14	-3	-11	-6	-8
<b>Finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>354</b>	<b>717</b>	<b>-362</b>	<b>369</b>	<b>-15</b>
Resultat efter finansiella poster	261	31	230	0	261
<b>Resultat myndighetsledning</b>	<b>261</b>	<b>31</b>	<b>230</b>	<b>0</b>	<b>261</b>

### Färdtjänsthandläggning

Utfallet för färdtjänsthandläggningen 2025 blev ett överskott på 1,0 Mkr mot budget, vilket i bokslutet bokas upp som en skuld mot finansörerna och regleras när direktionen har fastställt och godkänt årsredovisningen. Påverkar därav ej Kollektivtrafikmyndighetens redovisade resultat. Överskottet består av lägre personalkostnader (1,2 Mkr) än budgeterat.

Färdtjänsthandläggning (tkr)	Utfall 251231	Utfall 241231	Avvikelse mot fg år	Budget 2025	Avvikelse mot budget
<b>Verksamhetens intäkter</b>					
Intäkter färdtjänsthandläggning	7 628	8 385	-757	8 640	-1 012
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>7 628</b>	<b>8 385</b>	<b>-757</b>	<b>8 640</b>	<b>-1 012</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>					
Personalkostnader	-5 674	-6 524	851	-6 826	1 152
Övriga externa kostnader	-1 954	-1 861	-93	-1 814	-140
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-7 628</b>	<b>-8 385</b>	<b>757</b>	<b>-8 640</b>	<b>1 012</b>
<b>Avskrivningar</b>					
Avskrivningar	0	0	0	0	0
<b>Avskrivningar</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultat färdtjänsthandläggning</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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. Antalet färdtjänstresor blev ca 240 000 jämfört med ca 238 000 år 2024, vilket motsvarar en ökning på 0,8%. Finansieringen av färdtjänstens del av beställningscentralen ingår i myndighetens redovisning, där utfallet för året visar ett överskott på 0,2 Mkr 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.



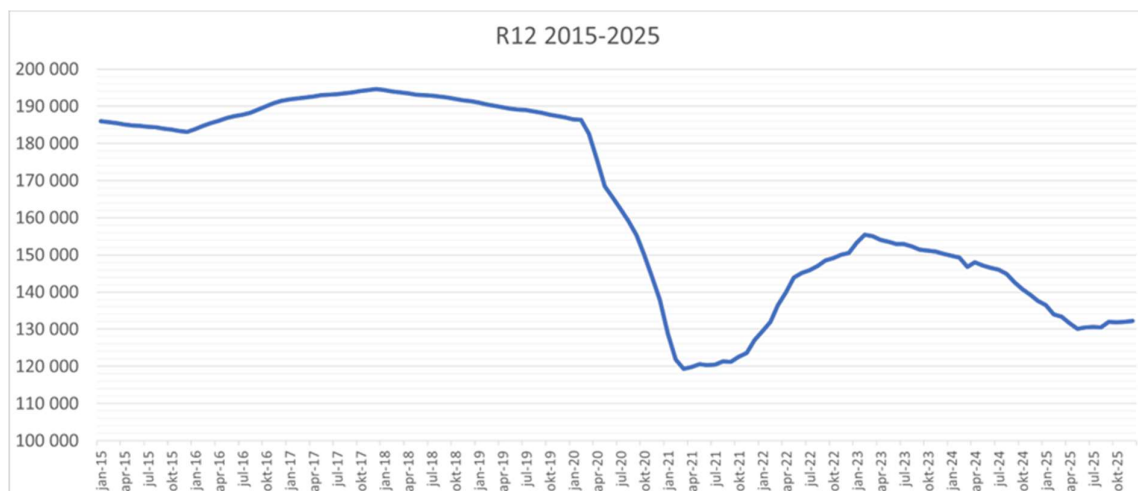
## Finansiering buss och tågverksamhet

### Busstrafik

Utfallet för lämnade driftsbidrag busstrafik till Länstrafiken summeras för år 2025 till 258,5 Mkr, vilket är 4,0 Mkr lägre än budgeterat. Avvikelsen består av allmänna kollektivtrafiken överskott +3,8 Mkr mot budget och överskott avseende finansieringen av färdtjänstens andel av beställningscentralen för serviceresor på +0,2 Mkr mot budget. Överskottet mot det budgeterade driftbidraget bokas i bokslutet upp som en skuld mot finansörerna och regleras efter direktionen fastställt bokslutet. Påverkar därav inte Kollektivtrafikmyndighetens redovisade resultat. Reviderade avtal för färdtjänsthandläggning och resehanteringen (Länstrafikens beställningscentral) 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.

Målet för antal resor för helåret 2025 var satt till 1,85 miljoner resor vilket skulle innebära en tydlig vändning av redandetrenden. Utvecklingen i resande med länstrafiken har sedan 2017 varit nedåtgående och utfallet för helåret 2025 blev 1,57 miljoner resor vilket är en minskning jämfört med utfallet 2024.

Årstakten för resandeutveckling senaste 8 åren är -4% per år och trenden kan anses vara ihållande vilket visualiseras i grafen nedan. För månaderna under andra halvåret 2025 syns dock ett tydligt trendbrott gällande resandeutveckling, där andra halvåret 2025 har fler resenärer än motsvarande halvår 2024.



För att säkerställa framtida resandeökning har bolaget skalat upp kvalitetsarbetet under 2025. Nu mäts levererad kvalitet genom bokföring av samtliga avvikelser för var och en av linjerna på månadsbasis. Att mäta kvalitet skapar förutsättningar för att förbättra kvaliteten framåt.

Ett problem som finns under 2025 är leveranstiden för nya bussar på avtal där sådana ingår. För att undvika framtida problem med bussar som inte hinner levereras till avtalsstart så anammar Länstrafiken att avtal ska vara tecknat minst 3 år före startdatum för att därmed säkerställa att nya bussar hinner anlända till avtalsstart.

Trafikkostnaderna för allmänna kollektivtrafiken är år 2025 384,4 Mkr, ca 0,9 Mkr (0,2%) lägre än budgeterat. Omsättningen för allmänna trafiken har under året varit 4,6% högre än föregående år och 2,3% högre än budgeterat. Av omsättningen på 139,7 Mkr består 72,8 Mkr av biljettintäkter för personbefordran, 50,2 Mkr av intäkter från skolkort, 3,0 Mkr godsintäkter och 4,7 Mkr erhållna viten.

Busstrafik (tkr)	Utfall 251231	Utfall 241231	Avvikelse mot fg år	Budget 2025	Avvikelse mot budget
<b>Verksamhetens intäkter</b>					
Övriga intäkter	0	0	0	0	0
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>					
Lämnade driftsbidrag busstrafik	-258 491	-243 157	-15 334	-262 465	3 974
Verksamhetens kostnader	-258 491	-243 157		-262 465	
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-258 491</b>	<b>-243 157</b>	<b>-15 334</b>	<b>-262 465</b>	<b>3 974</b>
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-258 491</b>	<b>-243 157</b>	<b>-15 334</b>	<b>-262 465</b>	<b>3 974</b>
<b>Bidrag från medlemmar med flera</b>					
Regionens driftbidrag busstrafik	148 486	134 583	13 903	154 921	-6 435
Kommunernas driftbidrag busstrafik	110 004	108 574	1 431	107 544	2 460
<b>Bidrag från medlemmar med flera</b>	<b>258 491</b>	<b>243 157</b>	<b>15 334</b>	<b>262 465</b>	<b>-3 974</b>
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultat busstrafik</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## **Tågtrafik**

### **Norrtåg AB**

För Norrbottens del blev utfallet av tågtrafik Norrtåg 50,8 Mkr, 1,1 Mkr högre än budgeterat. Skillnaden mellan budgeterat driftbidrag för Norrtåg och utfallet minskar Kollektivtrafikmyndighetens skuld till Region Norrbotten och ökar Kollektivtrafikmyndighetens fordran på Norrtåg. Påverkar därav inte det redovisade resultatet i myndigheten.

För bolaget Norrtåg blev den statliga medfinansieringen 40,8 Mkr lägre än budget. Biljettintäkterna blev 17,0 Mkr lägre än budget. Försäkringsersättningar blev 3,0 Mkr högre än budget. Avvikelsen totalt blev således 54,8 Mkr mindre än budgeterat. Det kompenseras till del av regionernas medfinansiering som totalt ökade med 4,3 Mkr, varav Norrbottens del blev 0,4 Mkr högre än budget.

Resterande mellanskillnad berodde på lägre trafik kostnader samt lägre projektkostnader avseende anskaffning nya tågfordon. De största avvikelserna avsåg elindex som blev 17,0 Mkr lägre än budget, medan operatörsersättningar blev 15,0 Mkr lägre än budget och fordonshyra blev 6,8 Mkr lägre än budget. Projektkostnader blev 7,0 Mkr lägre än budgeterat.

Lägre kostnader än budgeterat gav att regionernas medfinansiering inte ökade lika mycket som den statliga medfinansiering och biljettintäkterna avvek mot det budgeterade.

### **Tångöringar**

Resultatet av tångöringar blev för år 2025 0,3 Mkr i överskott mot budgeterat. Skötsel av tågstationer hanteras av Svenska Reseterminaler. Kostnaderna fördelas ut efter antalet angöringar av de som trafikerar stationerna. Kostnaden för tåg bedömdes i budget till 1,0 Mkr medan utfallet landade på 0,7 Mkr. En större andel än budgeterat fakturerades på Länstrafiken och kommunernas tätortsbolag i och med att deras andel av antalet angöringar var större än budgeterat. Bland annat har Länstrafikens linje mellan Älvsbyn och Boden ökat i turtäthet vilket ger fler antal angöringar.

### **AB Transitio**

Resultatet av tågverksamheten avseende hyra respektive uthyrning av tåg blev för året ett överskott på 2,1 Mkr jämfört med budgeterat. Kollektivtrafikmyndigheten hyr fordon av AB Transitio på finansiell leasing bas. Kollektivtrafikmyndigheten hyr i sin tur ut fordonen till Norrtåg AB genom operationell leasing.

Under året har räntorna på den finansiella leasingen blivit lägre än budgeterat. Det har skapat ett överskott på 2,1 Mkr i kollektivtrafikmyndigheten genom att uthyrningen till Norrtåg görs med ett fast belopp utan att beakta ränteskillnaden.



Tågtrafik (tkr)	Utfall 251231	Utfall 241231	Avvikelse mot fg år	Budget 2025	Avvikelse mot budget
<b>Verksamhetens intäkter</b>					
Tåghyra	29 303	31 117	-1 814	29 900	-597
Övriga intäkter	960	930	30	960	0
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>30 263</b>	<b>32 047</b>	<b>-1 784</b>	<b>30 860</b>	<b>-597</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>					
Lämnade bidrag tågtrafik	-50 804	-50 955	151	-49 695	-1 109
Övriga verksamhetskostnader	-831	-2 447	1 616	-960	129
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-51 636</b>	<b>-53 402</b>	<b>1 767</b>	<b>-50 655</b>	<b>-981</b>
<b>Avskrivningar</b>					
Avskrivning finansiell leasing tåg	-23 650	-23 739	90	-27 400	3 750
<b>Avskrivningar</b>	<b>-23 650</b>	<b>-23 739</b>	<b>90</b>	<b>-27 400</b>	<b>3 750</b>
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-45 022</b>	<b>-45 094</b>	<b>72</b>	<b>-47 195</b>	<b>2 173</b>
<b>Bidrag från medlemmar med flera</b>					
Region och kommuners driftbidrag tågtrafik	50 804	50 955	-151	49 695	1 109
<b>Bidrag från medlemmar med flera</b>	<b>50 804</b>	<b>50 955</b>	<b>-151</b>	<b>49 695</b>	<b>1 109</b>
<b>Verksamhetens resultat</b>	<b>5 782</b>	<b>5 861</b>	<b>-79</b>	<b>2 500</b>	<b>3 282</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader</b>					
Finansiella kostnader	-3 345	-3 611	266	-2 500	-845
<b>Finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>-3 345</b>	<b>-3 611</b>	<b>266</b>	<b>-2 500</b>	<b>-845</b>
<b>Resultat tågtrafik</b>	<b>2 437</b>	<b>2 250</b>	<b>187</b>	<b>0</b>	<b>2 437</b>

### Utfall mot budget per finansiär

Det samlade utfallet per finansiär för 2025 visar ett totalt överskott för samtliga verksamheter inom kollektivtrafikmyndigheten på 3,9 Mkr. Färdtjänsthandläggningen visar ett överskott på 1,0 Mkr, driftbidrag för den allmänna kollektivtrafiken visar ett överskott på 3,8 Mkr, finansieringen av färdtjänstens andel av beställningscentralen visar ett överskott på 0,2 Mkr. Driftbidraget för tågtrafik visar ett underskott på -1,1 Mkr. Reglering av över- och underskott inom dessa verksamhetsområden görs till medlemmarna när bokslutet är godkänt och fastställt av direktionen.

#### Kollektivtrafikmyndigheten

Finansiär	Totalt (tkr)		Myndighetsledning (tkr)			Färdtjänsthandläggning (tkr)		
	Samlat utfall mot budget per finansiär 2025*	Budget 2025	Utfall 2025	Finansiärer över-/underskott	Budget 2025	Utfall 2025	Över-/underskott färdtjänsthandläggning (inkl omfördeln till andel beslut)*	
Region Norrbotten	5 326	5 398	5 398	0	0	0	0	
<b>Summa region</b>	<b>5 326</b>	<b>5 398</b>	<b>5 398</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Arjeplog	-707	386	386	0	61	180	-119	
Arvidsjaur	319	386	386	0	277	74	203	
Boden	-190	386	386	0	0	0	0	
Gällivare	523	386	386	0	468	372	96	
Haparanda	49	386	386	0	363	315	48	
Jokkmokk	-222	386	386	0	261	153	108	
Kalix	600	386	386	0	737	593	144	
Kiruna	814	386	386	0	721	724	-3	
Luleå	-3 809	386	386	0	3 186	2 903	283	
Pajala	158	386	386	0	155	140	15	
Piteå	796	386	386	0	1 593	1 537	56	
Älvsbyn	7	386	386	0	244	278	-34	
Överkalix	305	386	386	0	199	182	17	
Övertorneå	-92	386	386	0	375	177	198	
<b>Summa kommuner</b>	<b>-1 449</b>	<b>5 404</b>	<b>5 404</b>	<b>0</b>	<b>8 640</b>	<b>7 628</b>	<b>1 012</b>	
<b>Totalt</b>	<b>3 877</b>	<b>10 802</b>	<b>10 802</b>	<b>0</b>	<b>8 640</b>	<b>7 628</b>	<b>1 012</b>	

\*Överskott mot budget visas som positivt värde, underskott mot budget visas som negativt värde (-) i tabell



### Busstrafik inkl finansiering beställningscentral och tågtrafik

Finansiär	Allmänna trafiken (tkr)				Tågtrafik (tkr)		
	Budget 2025	Utfall 2025	Över-/underskott allmänna trafiken*	Över-/underskott beställningscentral färdtjänst (inkl omfördeln till andel resor)*	Budget 2025	Utfall 2025	Över-/underskott tågtrafik*
Region Norrbotten	154 921	148 486	6 435	0	44 100	45 209	-1 109
<b>Summa region</b>	<b>154 921</b>	<b>148 486</b>	<b>6 435</b>	<b>0</b>	<b>44 100</b>	<b>45 209</b>	<b>-1 109</b>
Arjeplog	6 572	7 141	-569	-19	0	0	0
Arvidsjaur	2 573	2 472	101	15	0	0	0
Boden	6 455	6 645	-190	0	1 343	1 343	0
Gällivare	7 820	7 346	474	-47	0	0	0
Haparanda	3 722	3 725	-3	4	1 007	1 007	0
Jokkmokk	5 765	6 093	-328	-2	0	0	0
Kalix	8 663	8 218	445	11	1 119	1 119	0
Kiruna	13 092	12 246	846	-29	0	0	0
Luleå	24 409	28 834	-4 425	333	2 126	2 126	0
Pajala	5 511	5 297	214	-71	0	0	0
Piteå	10 399	9 630	769	-29	0	0	0
Älvsbyn	2 386	2 344	42	-1	0	0	0
Överkalix	5 348	5 101	247	41	0	0	0
Övertorneå	4 829	5 120	-291	1	0	0	0
<b>Summa kommuner</b>	<b>107 544</b>	<b>110 212</b>	<b>-2 668</b>	<b>207</b>	<b>5 595</b>	<b>5 595</b>	<b>0</b>
<b>Totalt</b>	<b>262 465</b>	<b>258 698</b>	<b>3 767</b>	<b>207</b>	<b>49 695</b>	<b>50 804</b>	<b>-1 109</b>

\*Överskott mot budget visas som positivt värde, underskott mot budget visas som negativt värde (-) i tabell

## Investeringsredovisning

Verksamheten har under perioden januari-december inte genomfört några investeringar, avvikelsen mot årets budget beror på att planerad processutveckling med behov av IT-stöd har senarelagts.

Investeringsredovisning (tkr)	Utfall 251231	Utfall 241231	Avvikelse mot fg år	Budget 2025	Avvikelse mot budget
Inventarier	0	0	0	100	-100
IT-system/uppgraderingar	0	0	0	1 000	-1 000
<b>Totala investeringar</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 100</b>	<b>-1 100</b>



## Förvaltningsberättelse

Direktionen för Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten lämnar följande årsredovisning för perioden januari-december 2025. Rapporten är upprättad i tusental kronor (tkr).

### Översikt över verksamhetens utveckling

Flerårsöversikt (tkr)	2025	2024	2023	2022	2021
<b>Sammanställda räkenskaper</b>					
Verksamhetens intäkter	532 613	520 281	506 689	484 264	446 602
Verksamhetens kostnader	-871 986	-851 843	-837 554	-748 012	-730 277
Årets resultat	2 844	2 119	1 257	-265	-2 658
Eget kapital	18 389	15 545	13 359	12 275	12 540
Balansomslutning	844 300	806 792	838 133	838 061	755 070
Soliditet (%)	2	2	2	1	2
<b>Myndigheten</b>					
Verksamhetens intäkter	38 157	40 594	35 667	45 187	66 846
Verksamhetens kostnader	-328 759	-315 823	-300 332	-297 552	-47 282
Årets resultat	2 698	2 280	907	-32	-6 319
Eget kapital	16 073	13 375	11 094	10 187	10 219
Balansomslutning	186 909	185 839	279 181	301 100	272 269
Soliditet (%)	9	7	4	3	4

Utvecklingen av sammanställda räkenskaper jämfört med tidigare år innehåller inga väsentliga förändringar, år 2025 ökar balansomslutningen med 37,5 Mkr från år 2024, balansomslutningen uppgår då till samma nivåer som tidigare år. Utvecklingen av myndighetens verksamhet jämfört med tidigare år innehåller år 2025 12,9 Mkr högre verksamhetskostnader än år 2024. Ökningen av verksamhetskostnader består till största del av ökning driftbidrag för Länstrafiken i Norrbotten AB, medlemmarnas bidrag ökar med motsvarande belopp. Myndighetens verksamhet har för de två senaste åren ett resultat på 2,7 Mkr 2025 och 2,3 Mkr 2024, överskotten för de åren uppstår till största del av tågverksamheten där kostnaderna för avskrivning och ränta för leasing av tåg varit lägre än förväntat och lägre än motsvarande intäkt för uthyrning av tåg.



## Den kommunala koncernen

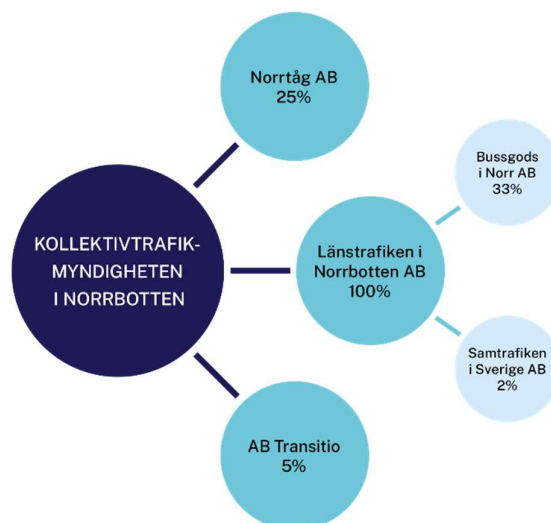
I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att vidta åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ett sätt som är förenligt med Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd.

### 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 Region Norrbotten.

RKM ansvarar för och beslutar det Regionala trafikförsörjningsprogrammet där visioner och mål för länets kollektivtrafik framgår. RKM ska vidare verka med den grundläggande ambitionen att som myndighet samordna, effektivisera och utveckla kollektivtrafiken i länet. RKM beslutar också om var kollektivtrafik ska bedrivas i länet och taxorna för detta. Till kommunerna har historiskt delegerats rätt att upphandla egen trafik och att i samråd med myndigheten besluta taxor för denna. RKM ska dessutom 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 12 anställda år 2025. 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 Överkalix och hade 55 anställda år 2025. Stödresurser som ekonomi, IT, HR och kommunikation säljs också till Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten som äger bolaget till 100%.

2025 genomförde resenärerna ca 1,6 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, Västerbottens län och ägs till 33% av Länstrafiken i Norrbotten AB, 33% av Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län till 33%.

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 på ett flertal busstationer samt i vissa fall på entreprenad genom avtal. Utöver busstationer har bolaget på mindre orter avtal med ett 150-tal ombud, exempelvis lokala handlare.

Bemanningen i Bussgods i Norr AB uppgår 2025-12-31 till 80 personer, varav 19 tjänstepersoner.

## Samtrafiken i Sverige AB

Bolaget har sitt säte i Stockholm och hade 40 anställda 2025.

Samtrafiken ägs gemensamt av 35 trafikoperatörer i Sverige varav samtliga har lika stor andel (30 aktier à 2000 kr). Resterande aktier (39%) 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 15 anställda år 2025. Antalet anställda har ökat jämfört med tidigare år beroende av att marknadsföring och försäljning nu sköts av bolaget själv. Tidigare låg detta arbete på upphandlad operatör.

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. Den 1 januari 2026 övertar Region Norrbotten RKM:s ägarandel i Norrtåg AB.

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 VR AB med ett avtal som sträcker sig en bit in på 2030 talet.

## AB Transitio

Bolaget har sitt säte i Stockholm och hade 34 anställda år 2025.

Bolaget har totalt 20 ägare med 5% vardera, vanligtvis regionerna medan ägandet i Norrbotten ligger hos Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten. Den 1 januari 2026 övertar Region Norrbotten RKM:s ägarandel i Norrtåg AB.

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 2025.

### Ordinarie från Region Norrbotten

Johannes Sundelin (S), (ordförande)

Kristina Taimi (S)

Anna-Carin Aaro (S)

Anita Gustavsson (S)

Mats Niemi (S)

Glenn Berggård (V)

Jan Anders Perdahl (V)

Christina Snell Lumio (V)

Perarne Kerttu (C)

Birgit Meier Thunborg (M) Ulrica Hammarström (S), Pajala kommun

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

Jenny Johansson Jänkääpä(MP), Gällivare kommun

Janne Lind (S), Haparanda stad

Henrik Blind (MP), Jokkmokks kommun

Susanne Andersson (S), Kalix kommun

Sanna Inga Poromaa (V), Kiruna kommun

Fredrik Hansson (S), Luleå kommun (vice ordförande)

Louise Mörk(S), Piteå kommun

Johan Dahlqvist (M), Älvsbyns kommun

Niclas Hökfors (S), Övertorneå kommun

Tomas Mörtberg (C), Övertorneå kommun

Under 2025 har följande ordinarie ledamöter avgått ur direktionen: Helena Öhlund (S) Region Norrbotten, Sven Gösta Pettersson (S) Region Norrbotten, Henrik Ölvebo (MP) Gällivare kommun, Bengt Westman(S) Haparanda stad, Emilia Tøyre (V) Kiruna, Kata Nilsson (S) Piteå

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 2025.

**Ordinarie från Region Norrbotten**

Johannes Sundelin (S), (ordförande)

Hans Å Strandberg (M)

Glenn Berggård (V)

Anna-Carin Aaro (S)

Ilkka Isaksson (SD)

**Ordinarie från kommun**

Fredrik Hansson (S), Luleå kommun (vice ordförande)

Susanne Andersson (S), Kalix kommun

Jenny Johansson Jänkääpä (MP), Gällivare kommun

Johan Dahlqvist (M), Älvsbyn kommun

Under 2025 har följande ordinarie ledamöter avgått ur Arbetsutskottet: Helena Öhlund (S) Region Norrbotten, Henrik Ölvebo (MP) Gällivare kommun



## Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

Den största finansiella posten i myndighetens räkenskaper är Länstrafiken Norrbotten AB.

Efter pandemins inledning med ett snabbt fall av biljettintäkter har dessa ökat igen och nådde en topp 2022. Därefter har biljettintäkterna minskat under några år och är tillbaka huvudsakligen på pandeminivåer och ett fortsatt fall kunde konstateras för 2025. Trafikutbudet mätt i antal fordonskilometer har under perioden 2019 till 2025 minskat med 11 procent 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.

Antal resor för allmänna trafiken i Länstrafiken har minskat under 2025 jämfört med 2024. Trenden för resandeutvecklingen under 2025 är att det första halvåret var betydligt lägre resande mot första halvåret 2024 men att det för andra halvåret 2025 är högre resandevolymer än samma period 2024.

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

Avseende Norrtåg har den statliga finansieringen av tågtrafiken minskat. Det har dock under 2025 till största delen kunnat motverkas genom lägre kostnader.

## Händelser av väsentlig betydelse

Ett nytt avtal från och med den 1 januari 2025 har slutits med de kommuner som är anslutna till myndigheten avseende färdtjänst. Avtalet speglar bättre tjänsteinnehållet och säkerställer självkostnadsprincipen för myndigheten och kommunerna.

Det systembyte som genomfördes avseende färdtjänsthantering och resebokningar vilka delegerats till dotterbolaget Länstrafiken har resulterat i en kvalitets- och effektivitetsutveckling. Under året har antalet färdtjänsthandläggare minskat med 1,75 tjänster. Digitalisering av ansökan pågår och behov förenkling av faktureringsrutiner har identifierats.

Beredskapsarbetet bland kollektivtrafikmyndigheterna i Norrland har letts av myndigheten i Norrbotten. Svårigheter är olika organisationsstrukturer mellan länen och avsaknad av initiativ och ledning från Trafikverket regionalt som har sektorsansvaret. En åtgärds punkt som identifierats är att avtal vid upphandling av trafik behöver kompletteras med text avseende beredskap och möjlighet att disponera fordon.

Den uppseglade risken för konflikter och därmed höjd beredskap har satt fingret på val av drivmedel för redundans och komplicerat frågan ytterligare.

Arbetsgrupper med delaktighet från medlemmarna har satts igång för att säkerställa åtgärder beslutade i myndighetens verksamhetsplan. Samarbetet bygger på frivillighet och myndighetens förmåga att entusiasmera deltagarna för att nå en sammanhållen trafik. Arbete pågår med produkter,

en länsbiljett, pilotprojekt mellan Luleå - Sunderbyn där både Luleå lokaltrafik och Länstrafiken är aktiva med olika taxor, produkter och appar vilka också har olika finansiärer i länet. Vidare pågår ett projekt gemensam marknadsföring för att stärka kollektivtrafiken i länet.

Direktionen har beslutat överlåta ägandet av Norrtåg AB och AB Transitio till Region Norrbotten. Ägarbytet har ägt rum den januari 2026. Ägarbytet förenklar ekonomiarbetet i myndigheten samtidigt som fragmentering avseende länets kollektivtrafik ökar.

Diskussioner har förts mellan norrlandsläna och Trafikverket avseende ersättningar för att upprätthålla tillgängligheten i läna. Myndighetens bedömning är att Trafikverket inte ersätter den trafik som är beställd av tillgänglighetsskäl. Synpunkter har i flera forum och sammanhang framförts att Trafikverkets beställningar måste synkroniseras med avtalslängden för beställd trafik och dess kostnad.

Nya avtal har beslutats mellan de fyra ägarna till Norrtåg. Avtalet bygger på en prognos där de närmaste sex åren räknas samman och ger ett nyckeltal för fördelning. Norrbottens ökade trafikmängd fr o m 2027 samt en bedömning att biljettintäkterna inte ökar i motsvarande grad gör att Norrbottens andel av Norrtågs underskott ökar från 22 till 26 procent.

En revision av Transportstyrelsen har genomförts. Transportstyrelsen är övervakande myndighet gentemot kollektivtrafikmyndigheterna. Syftet med Transportstyrelsens revisioner är att säkerställa lagefterlevnad. Revisionen gav ett godkännande.

### **Trafikpliktsbeslut 2025:**

#### ***Inomkommunala sträckor och områden som finansieras av kommunerna***

Jokkmokks kommun: Nedre Kuoka – Vuollerim (linje 402), Jokkmokk – Purkijaur (406), Murjek – Jokkmokk (43), Kvikkjokk – Jokkmokk (47) och Murjek – Jokkmokk – Kvikkjokk (94). Upphandling delegerad till Länstrafiken i Norrbotten AB.

Haparanda kommun: Karungi - Lapträsk - Oja (320), Haparanda – Nikkala - Peräsjoki - Pitkäjärvi (321), Haparanda - Seskarö (322). Upphandling delegerad till Länstrafiken.

Gällivare kommun: Niilivaara - Gällivare (420), Nattavaara - Gällivare (422). Trafikpliktsbeslut Nattavaara - Gällivare (422) återkallades senare under året. Upphandling delegerad till Länstrafiken. Gällivare tätortstrafik. Upphandling delegerad till Gällivare kommun.

Luleå kommun: Turbåts- och pendlarbåttrafik i Luleå skärgård avseende perioden 2026–2032. Upphandling delegerad till Luleå kommun.

Arjeplog kommun: Adolfström - Laisvall – Arjeplog (102). Upphandling delegerad till Länstrafiken.

Arvidsjaur kommun: Arvidsjaur – Auktsjaur – Moskosel (133). Upphandling delegerad till Länstrafiken.



Kiruna kommun: Kiruna - Rensjön (505) Karesuando – Kuttainen (506). Upphandling delegerad till Länstrafiken.

Överkalix kommun: Överkalix - Granträsk (342). Upphandling delegerad till Länstrafiken.

Pajala kommun: Pajala - Aareavaara (524). Upphandling delegerad till Länstrafiken.

Övertorneå kommun: Svanstein - Rantajärvi - Aapua (361), Pello – Svanstein - Övertorneå - Hedenäset (362), Övertorneå - Siekasjärvi - Kulmunki (363). Upphandling delegerad till Länstrafiken.

Kalix kommun: Vitvattnet – Kalix (308). Upphandling delegerad till Länstrafiken.

Piteå kommun: Anropsstyrd trafik i under perioden 15 december 2025 till 14 december 2027.

### ***Stomlinjer som finansieras av Region Norrbotten***

Luleå - Haparanda (11), avtalstid 2027-01-01 –2031-12-31. Upphandling delegerad till Länstrafiken.

Gällivare - Dorotea (för byte mot Östersund) (45). Trafikpliktsbeslut och upphandling delegerad till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten.

Kiruna - Riksgränsen (91). Upphandling delegerad till Länstrafiken

Projekt Flygbil. Haparanda – Kalix - Luleå airport (711), Jokkmokk – Vuollerim – Luleå airport (712), Älvsbyn - Luleå airport (713), Övertorneå - Överkalix - Luleå airport (714). Upphandling delegerad till Länstrafiken.

## Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten

### Uppfyllelse av ägarens uppdrag

#### ***Länstrafiken i Norrbotten AB***

Bolaget har genom beslutad verksamhetsplan för 2025-2027 tagit hänsyn till de mål som uttrycks i det regionala trafikförsörjningsprogrammet som beslutades i direktionen 2023-10-16 och sträcker sig från 2023-2035. Fokus från trafikförsörjning programmet är resenären, miljö och tillgänglighet. Bolaget har inför 2025 identifierat fem strategiska områden i sin verksamhetsplan för att bidra till målen i trafikförsörjningsprogrammet och definierat tolv (12) mätbara mål för verksamheten 2025. Av de 12 verksamhetsmålen är 4 av målen helt uppfyllda och 8 av målen ej är uppfyllda för året. Uppdraget mot ersättning upplåta sina fordon till Bussgods i Norr AB för godsverksamhet uppfylls.

Styrelsens bedömning är att bolaget delvis uppfyller ändamålet och uppdraget för bolaget. Styrelsen har uppmärksammat att flertalet av verksamhetsmålen för 2025 inte är uppfyllda och att styrelsen vid sitt möte i februari har styrelsen gett VD i uppdrag att återkomma till styrelsen med förslag på åtgärder för att nå målen för år 2025 och framåt.

#### ***Bussgods i Norr AB***

Bussgods i Norr AB har 5 mål i verksamhetsplanen för 2025, varav 2 mål är uppfyllda och tre mål inte är uppfyllda. Styrelsen har uppmärksammat att några av målen för 2025 inte är uppfyllda och har vid sitt sammanträde i februari 2026 ge VD i bolaget i uppdrag att återkomma till styrelsen med förslag på åtgärder för att nå målen för kommande år. Styrelsen har på sitt möte i februari utvärderat om bolagets verksamhet är genomförd inom ramen för de kommunala befogenheterna. Analysen har genomförts utifrån genomgång av 1. Bolagsordningen, 2. Ägardirektivet, 3. Mål i verksamhetsplan 2025 samt grundprinciperna för de kommunala befogenheterna. Styrelsen konstaterar vid sitt styrelsemöte 12 februari 2026 att man funnit att verksamheten 2025 bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet och inom ramen för de kommunala befogenheterna.

#### ***Norrtåg AB***

Ändamålet med bolagets verksamhet är att bidra till ägarnas/de regionala kollektivtrafikmyndigheternas fullgörande av uppgifter, innefattande att som trafikorganisatör ingå trafikeringsavtal med Trafikverket, upphandla och ingå avtal om allmän trafik och andra trafiknära tjänster, utifrån beslut från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om att överlämna befogenhet att upphandla och ingå avtal. Bolaget ska vidare bedriva regional tågtrafik enligt affärsmässiga principer, utifrån kommunalrättslig kompetens. Verksamheten ska bedrivas utan vinstsyfte.

Prissättningen utgår från en fastställd kilometertaxa. Variationer i priser bygger på variationer i kvalitet, utbud, ålder, produkttyp och tidpunkt för köp av biljett, ej vem eller varifrån resenären kommer. Självkostnadsprincipen innebär att Norrtågs taxor inte ska övergå kostnaden för att bedriva trafiken.



Kostnadstäckningsgraden av biljettintäkter uppgår 2025 till 37 procent, en procentuell nedgång med 1 procentenhet jämfört med föregående år. Norrtågs driftsanslag från respektive ägare motsvarar de faktiska kostnaderna bolaget har för trafiken och bolagets övergripande administration, efter avdrag för statliga anslag och biljettintäkter. Medfinansiering från respektive ägare beräknas utifrån fastställd modell i konsortialavtalet. Styrelsen har funnit att bolagets verksamhet har bedrivits inom ramen för det kommunala ändamålet och de kommunala befogenheterna. Analysen har gjorts utifrån: Bolagsordningen, ägardirektivet, arbetet med verksamhetsplan och mål för 2025, det kommunala ändamålet, grundprinciper för de kommunala befogenheterna.



## God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning

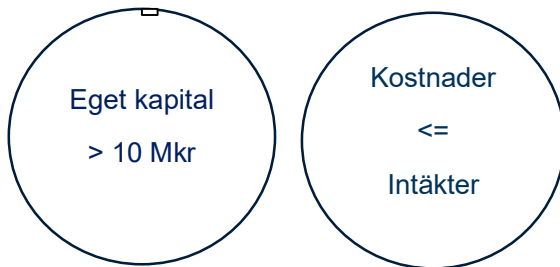
En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt.

Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi. Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att Budget och verksamhetsplan 2025-2027 antogs av förbundsdirektionen 2024-06-11 och utgörs av både finansiella mål och verksamhetsmål för 2025.

Målen ska utvärderas utifrån graden av uppfyllande vid årets slut. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhetsmål och finansiellt mål som sammanfattningsvis ger underlag för bedömning om myndigheten lever upp till lagens krav på god ekonomisk hushållning.

***Direktionens sammanfattande bedömning är att myndigheten delvis når god ekonomisk hushållning för 2025. De 2 ekonomiska målen för myndigheten uppnås, samt 6 av 10 verksamhetsmål uppnås.***

Ekonomiska mål för myndigheten är minst 10 miljoner kronor i eget kapital och att kostnaderna inte överstiger intäkterna.



Det egna kapitalet uppgår för perioden till 16,1 Mkr och årets resultat visar ett överskott på 2,7 Mkr för myndigheten, vilket innebär att båda finansiella målen uppnås.



## Balanskravsresultat

Balanskravet innebär att myndighetens 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.

Redovisning av balanskravsresultat myndigheten (tkr)	2025	2024	2023
<b>Årets resultat enligt resultaträkningen</b>	<b>2 698</b>	<b>2 280</b>	<b>907</b>
Reducering av samtliga realisationsvinster (-)	0	0	0
Justering för realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet (+)	0	0	0
Justering för realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet (+)	0	0	0
Orealiserade vinster och förluster i värdepapper (+/-)	0	0	0
Återföring av orealiserade vinster och förluster i värdepapper (-/+)	0	0	0
Årets resultat efter balanskravsjusteringar	2 698	2 280	907
Reservering av medel till resultatutjämningsreserv (-)	0	0	0
Användning av medel från resultatutjämningsreserv (+)	0	0	0
<b>Balanskravsresultat</b>	<b>2 698</b>	<b>2 280</b>	<b>907</b>

Balanskravsutredningen visar att balanskravsresultatet i myndigheten för året uppgår till 2 698 tkr (2 280 tkr).

Myndigheten i form av kommunalförbund finansieras av medlemmarna vilket innebär att såväl positiva som negativa resultat fördelas på medlemmarna i efterskott vid bokslutet för verksamheterna färdtjänsthandläggning, busstrafik och tågtrafik. Balanskravet uppfylls därmed i myndighetens redovisning vid årets slut, även om resultatet regleras mot respektive då bokslutet är fastställt och godkänt. I resultatet ingår inte några underskott/överskott från tidigare år som ska återföras.

## Gjorda uppskattningar och bedömningar för resultat och ekonomisk ställning

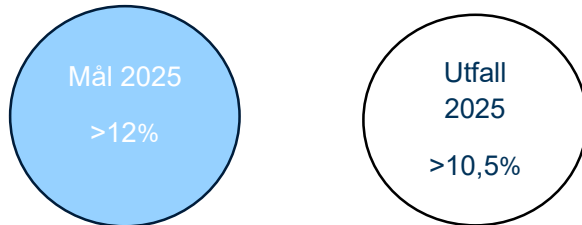
Osäkerheter i resultat och ekonomisk ställning ligger bland annat i bedömningen av finansiella leasingen för tåg från AB Transitio gällande nyttjanderättsperioden för hyran av nuvarande fem tåg, vars hyresavtal löper ut om inte förlängningsoptionen på 5 år nyttjas. Från och med år 2026 övergår hyresavtalen för tågen till Region Norrbotten.



## Verksamhetsmål 2025

### Målområde – Resenär

#### Marknadsandel



**Analys:** Enligt Kollektivtrafikbarometerens årsrapport uppgår marknadsandelen till 10 procent. Att beakta är att barometerens mätning endast avser Länstrafiken i Norrbotten och Luleå Lokaltrafik som ända deltagande organisationer från Norrbotten. Därför görs bedömningen att för Norrbotten en något högre andel. Beakta dock att man i Kollektivtrafikbarometern kan skönja en vikande trend för Norrbotten

#### NKI – resenärer, allmän kollektivtrafik



**Analys:** Enligt Kollektivtrafikbarometerens årsrapport uppgår Nöj Kund Index (NKI) till 72 procent för 2025, vilket är en ökning med två procent jämfört föregående års mätning. Region Norrbotten placerar sig på en andraplats i Sverige med ett NKI-värde på 72% vilket är långt över det nationella snittet.



### NKI – allmänhet



**Analys:** Nöjdheten för allmänheten gällande den allmänna kollektivtrafiken i länet visar ett utfall för året på 56,4 procent, vilket ger att målet inte uppnåtts

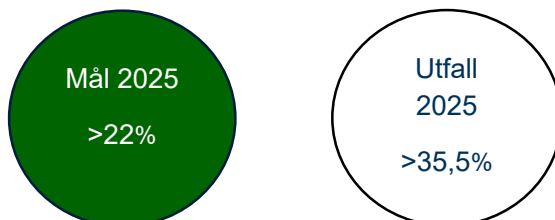
### NKI – resenärer, särskild kollektivtrafik, färdtjänst



**Analys:** Sammanfattande nöjdheten för resenärer gällande den särskilda kollektivtrafiken, färdtjänst i länet visar ett utfall för 2025 på 93%. Målet uppnåddes därmed. Det nationella snittet hamnade på 91%.

### Målområde – Miljö

#### Förnybart bränsle



**Analys:** Målet uppfylls.

Förnybart bränsle används i olika utsträckning i de olika verksamheterna. Energislag som används är diesel med normal inblandning av bibränslen, biogas, HVO100 och el. Total andel fossilfri förnybart per körsträcka för samtliga, 35,5 %. Andel förnybart per verksamhet nedan.



Boden, Biogas, 100 %  
Gällivare, diesel, 9 %  
Haparanda, diesel, 9 %  
Kalix, diesel, 9 %  
Kiruna, diesel, 9 %  
LLT, diesel, HVO100, 36,7%  
Piteå, el, 100 %  
Länstrafiken, diesel, HVO100, 29,2 %

### Målområde – Tillgänglighet

Restidskvot Kommuncentra – Luleå < 1,3



**Analys:** Senaste uppföljningen visar 61%. Uppföljningen blir dock inte exakt då restidskvoter varierar kraftigt mellan olika turer på samma sträcka. Mätningen utgår från att någon tur har en restidskvot på mindre än 1,3.

Restidskvot Viktiga stråk < 1,2



**Analys:** Senaste uppföljningen visar 88%. Uppföljningen blir inte exakt då restidskvoten varierar kraftigt mellan olika turer på samma sträcka samt om tåg eller buss används. Mätningen utgår från att någon tur har en restidskvot på mindre än 1,2.

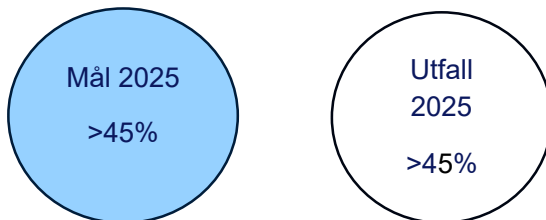


### Fullt tillgänglighetsanpassade hållplatser 100% av resecentrum, sjukhus, viktiga bytespunkter.



Arbete har genomförts kring vilka hållplatser som ska vara 100% tillgänglighetsanpassade 2035. Till antalet är de 27 stycken. En arbetsgrupp med deltagare från kommunalförbundets medlemmar har tillsatts för att arbeta med hållplatser. En plan för genomförande planeras skapas under 2026 vilket gör att årliga delmål därefter kan ställas upp

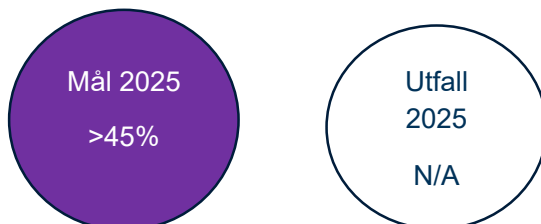
### Tillgänglighetsanpassade fordon 100 %



**Analys:** När det gäller tillgänglighet ska fordonen uppfylla vissa krav tex rullstolslyft/ramp, rullstolsplats och audiovisuellt utrop samt invändiga informationsskyltar. Fordonsanpassningar under året gör att målet på 45 procent nås.

### Målområde – Jämställdhet

**Jämställdhet** – resenärerna ska uppleva att kollektivtrafiken är jämställd och erbjuder kvinnor och män lika möjligheter utifrån deras behov.



**Analys:** Jämställdheten inom kollektivtrafiken mäts inte som en egen fråga i Kollektivtrafikbarometern. Inom nöjd-kund-indexmätningarna som görs månatligen ingår exempelvis frågor som; om man kan åka med kollektivtrafiken för de flesta resor man gör, om avgångstider passar de behov man har, om det känns tryggt att åka mm. När svaren på dessa frågor ställs samman för män och kvinnor visar det att



den sammanvägda upplevelsen som får betyget 4-5 på en skala 1-5 för kvinnor är ger mätningen 2024 resultatet 45% och för män är 37%. 2025 finns ingen mätning genomförd.

## Målområde – Medarbetare

### Medarbetare - eNPS



eNPS står för employee Net Promoter Score och är ett sätt för organisationer att mäta medarbetarnas tillfredsställelse. eNPS består av en fråga graderad 1 – 10 och den mäter sannolikheten för om en medarbetare är villig att rekommendera sin organisation som arbetsplats. Svaren delas upp mellan “promoters” (9-10), “passives” (7-8) och “detractors” (0-6). Värdet ges av att andelen Promoters i procent minskas med andelen Detractors i procent. Det nationella medeltalet av de som använder mätningen ligger på 11.

Årets senaste mätningen för 2025 visade ett resultat på eNPS: 11. Resultatet under året har varierat med som lägst -14. Årets sista två mätningar visade på upphämtningar med resultat på 25 och 11. Svarsfrekvensen under året har varierat.

**Analys:** Utfall för året är 11, vilket ligger under målvärdet på 38, vilket innebär en lägre nöjdhet och engagemang än önskat. Sammanfattningsvis visar analysen att även om eNPS hämtade upp sig i slutet av året så kräver utvecklingen fortsatt uppmärksamhet och ett aktivt arbete tillsammans med medarbetarna för att fortsatt utveckla arbetsmiljön.

### Medarbetare – engagemang



Analys: Den aktuella engagemangspoängen för 2025 är 3,8 av 5, vilket är i linje med jämförelsevärdet för andra företag som använder samma mätverktyg. Ett lägre engagemang än önskat utifrån målbilden på 4 och en marginell nedgång jämfört med förra året. Sammanfattningsvis visar analysen att engagemanget ligger på en stabil nivå men med en svag nedgång. För att säkerställa en fortsatt hög motivation och arbetsglädje fortsätter organisationen aktivt arbeta med att förbättra de områden som påverkar medarbetarnas engagemang.



## Väsentliga personalförhållanden

### Antalet anställda

Ålder	-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-	Totalt	Medel- ålder
Kvinnor	0	0	6	1	2	1	0	10	43
	0%	0%	60%	10%	20%	10%	0%	83,3%	
Män	0	0	0	0	1	1	0	2	61
	0%	0%	0%	0%	50%	50%	0%	16,7%	
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>46</b>

### Hälsa och frisknärvaro

Total frisknärvaro i myndigheten uppgår till 95,52 procent vilket är en förhållandevis hög siffra. Då gruppen som omfattas av sjukstatistiken är så pass liten görs ingen vidare analys kring frisknärvaro i sammanhanget.

Sjukfrånvaro total	Frisknärvaro	Långtidsfrånvaro
4,38%	95,62%	12,37%

### Systematiskt arbetsmiljöarbete

Ett årshjul för det systematiska arbetsmiljöarbetet finns framtagen. Möten hålls tre gånger per år och följer upp arbetsmiljöronder, organisatoriska förändringar, personalenkätens pulsmätningar och övriga frågor. Avtal med Hermelinen företagshälsovård finns där periodiska hälsoundersökningar genomförs.

I övrigt främjas friskvård genom friskvårdsbidrag, hälsotimma m.fl. aktiviteter.

### Personal-/resursförändringar

Under första delen av 2025 har en verksamhetskoordinator anställts i myndigheten. Tjänsten delas med Länstrafiken. Rollen som ekonomidirektör är vakant och en viss omorganisation har gjorts för att hinna med det ekonomiarbete som förutom det Länstrafiken gör på uppdrag ligger hos myndigheten själv. Det som gjorts är att en av verksamhetsutvecklarna lyfts upp som biträdande myndighetschef i avsikt att avlasta myndighetschefen som får bättre förutsättningar att hantera strategiska- och ekonomifrågor.

Färdtjänsthandläggning har en effektivare arbetsprocess efter ett systembyte. Antalet tjänster har minskat med 1,75 personer genom en pensionsavgång samt en tjänst som sagt upp sig själv. I det fallet har ersättningsrekryteringar inte bedömts behövas.



## Förväntad utveckling

Flera komplexa frågor med motverkande krafter har dykt upp. Utvecklad trafik kontra finansiering, fossilfritt kontra beredskapsbehov, samverkan kontra behov av lokala avvikelser m.m.

Det oroliga läget i omvärlden ställer större krav på beredskapsrutiner och tydliga roller kring kollektivtrafiken i länet. Sammanblandning mellan krishantering och beredskap görs många gånger vilket gör att verksamheter invaggas i tron av att man också har rutiner för beredskap. Krishantering handlar om när en yttre plötslig och oväntad påverkan stör den egna verksamheten. Beredskap handlar om att civilsamhället ställer om och förbereds för krig. Kollektivtrafiken har transportresurserna i händelse av beredskap. Rutiner och ansvar behöver därför finnas för att organisera fordon som i Norrbotten dels ägs av kommuner och privata aktörer samt disponeras i daglig drift av kommuner och Länstrafiken. Grunduppdraget är att upprätthålla trafik för samhällets fortsatta funktioner men beredskap behöver finnas för att omdisponera fordon i andra uppdrag.

Trafikförsörjningsprogrammet har ett mål om utvecklad trafik med fler genomförda resor i ett sammanhängande system. För att utveckla trafiken krävs investeringar i trafikmängd och i några fall tillgänglighetsanpassade hållplatser. I övrigt krävs en större samverkan mellan alla inbladade parter inom kollektivtrafiken i länet för att få systemet att hänga ihop. Här finns en komplexitet av att förutsättningen och viljan hos finansiärerna av kollektivtrafiken i länet skiljer sig åt. Besparingskrav med anledning av den allmänna inflationen under de senaste åren satt en hård press på finansiärerna av kollektivtrafiken vilket gör att besparingskrav börjat dyka upp på olika håll. Direktionen står inför några vägval och beslut vilken som ska väljas för att ge realistiska förutsättningar för tjänstepersonerna i verksamheterna att förverkliga den valda vägen.

Utvecklad tågtrafik kommer att driva upp kostnaderna för kollektivtrafiken i länet med start 2027.

Beslut om fortsatt IT samverkan mellan Norrlandslänen behöver tas inom kort. Erfarenhet har gett vid handen att en större samordning i så fall behöver ske mellan länen, vilket till del tar bort möjligheten till alltför lokalt avvikande krav vilket också gäller för alla kollektivtrafikaktörer i länet. En samordnad resekedja kräver samordning med början internt i Norrbotten.

En ögonblicksbild är att 65 procent av de yrkesverksamma i riket kan arbeta hemifrån. 40 procent av dessa kan tänka sig att pendla längre än idag. Hemarbete minskar antalet resor med en möjlig förskjutning mot mindre frekvent långpendling skulle kunna äga rum. Restiden blir viktigare än resans längd i det fallet.



## Finansiella rapporter

### Resultaträkning sammanställda räkenskaper och myndigheten

Resultaträkning (tkr)	Not	Sammanställda räkenskaper		Myndigheten	
		2025-01-01 2025-12-31	2024-01-01 2024-12-31	2025-01-01 2025-12-31	2024-01-01 2024-12-31
Verksamhetens intäkter	2	532 613	520 281	38 157	40 594
Verksamhetens kostnader	3	-871 986	-851 843	-328 759	-315 823
Avskrivningar	4	-53 928	-49 279	-23 800	-23 798
Övriga rörelseintäkter		0	-61	0	0
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<b>-393 301</b>	<b>-380 902</b>	<b>-314 402</b>	<b>-299 027</b>
Generella statsbidrag och utjämning	5	406 318	391 326	320 091	304 201
<b>Verksamhetens resultat</b>		<b>13 016</b>	<b>10 424</b>	<b>5 689</b>	<b>5 174</b>
Finansiella intäkter	6	2 281	3 827	368	720
Finansiella kostnader	7	-12 454	-12 132	-3 359	-3 614
		<b>-10 173</b>	<b>-8 305</b>	<b>-2 991</b>	<b>-2 894</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>2 844</b>	<b>2 119</b>	<b>2 698</b>	<b>2 280</b>
<b>Årets resultat</b>		<b>2 844</b>	<b>2 119</b>	<b>2 698</b>	<b>2 280</b>



## Balansräkning sammanställda räkenskaper och myndigheten

Balansräkning (tkr)	Not	Sammanställda räkenskaper		Myndigheten	
		2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>					
<b>Anläggningstillgångar</b>					
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>					
Koncessioner, patent, licenser, varumärken samt liknande rättigheter	8	83	88	0	0
Förskott avseende immateriella anl tillgångar	9	311	2 844	0	0
Övriga immateriella anl tillgångar	10	4 193	3 255	0	0
		<b>4 587</b>	<b>6 187</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>					
Byggnader och mark	11	2 014	2 651	0	0
Inventarier, verktyg och installationer	12, 13	43 430	69 243	36 337	61 895
Utleasat rullande material	14	377 200	351 097	0	0
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anl tillgångar	16	115 264	95 910	0	0
		<b>537 908</b>	<b>518 901</b>	<b>36 337</b>	<b>61 895</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>					
Andelar i koncernföretag	29, 30	0	0	11 500	11 500
Andra långfristiga värdepappersinnehav	15	45	45	0	0
Uppskjuten skattefordran		283	303	0	0
Andra långfristiga fordringar	17	6 299	5 319	0	0
		<b>6 627</b>	<b>5 667</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>549 122</b>	<b>530 756</b>	<b>47 837</b>	<b>73 395</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>					
<b>Kortfristiga fordringar</b>					
Kundfordringar		47 302	121 467	13 910	92 362
Fordringar hos koncernföretag		0	0	5 337	3 373
Fordringar hos intresseföretag och gemensamt styrda företag		0	1 014	0	0
Aktuella skattefordringar		1 534	468	160	160
Övriga kortfristiga fordringar	18	4 929	8 436	633	182
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	48 980	39 621	11 295	4 010
		<b>102 745</b>	<b>171 006</b>	<b>31 335</b>	<b>100 087</b>
Kassa och bank		189 687	102 386	107 737	12 357
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>295 178</b>	<b>276 037</b>	<b>139 072</b>	<b>112 444</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>844 300</b>	<b>806 792</b>	<b>186 909</b>	<b>185 839</b>



EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	Sammanställda räkenskaper		Myndigheten	
		2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
<b>Eget kapital</b>	20	18 389	15 545	16 073	13 375
<b>Avsättningar</b>					
Avsättningar för uppskjuten skatt		251	220	0	0
Övriga avsättningar	21	23 157	23 391	0	0
		<b>23 408</b>	<b>23 611</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Långfristiga skulder</b>	22				
Skulder till kreditinstitut		407 406	374 251	0	0
Övriga långfristiga skulder		19 865	32 726	19 519	32 726
		<b>427 271</b>	<b>406 977</b>	<b>19 519</b>	<b>32 726</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>					
Skulder till kreditinstitut		50 136	58 732	0	0
Leverantörsskulder		48 713	55 041	410	921
Skulder till koncernföretag		0	0	18 155	7 655
Övriga kortfristiga skulder		15 601	28 634	12 791	25 445
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	23	260 782	218 252	119 961	105 717
		<b>375 232</b>	<b>360 659</b>	<b>151 317</b>	<b>139 738</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>844 300</b>	<b>806 792</b>	<b>186 909</b>	<b>185 839</b>
Ställda säkerheter	24	Inga	Inga	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser	25	Se not	Se not	Se not	Se not



## Kassaflödesanalys sammanställda räkenskaper och myndigheten

Kassaflödesanalys (tkr)	Not	Sammanställda räkenskaper		Myndigheten	
		2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>					
Resultat efter finansiella poster	26	2 843	2 119	2 698	2 280
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m	27	53 816	52 859	23 800	27 409
Betald skatt		-1 066	-26	0	0
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före</b>		<b>55 593</b>	<b>54 952</b>	<b>26 498</b>	<b>29 689</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>					
Förändring av varulager		-101	-1 607	0	0
Förändring kundfordringar		74 165	81 957	78 452	58 057
Förändring av övriga kortfristiga rörelsefordringar		-4 838	24 333	-9 700	22 745
Förändring leverantörsskulder		-6 328	-4 278	-511	-281
Förändring av övriga kortfristiga rörelseskulder		30 305	-32 556	14 141	-81 019
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>148 796</b>	<b>122 701</b>	<b>108 880</b>	<b>29 191</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>					
Investeringar i immateriella anläggningstillgångar		-320	-999	0	0
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-74 892	-62 868	-293	-9 608
Förändring materiella anläggningstillgångar AB Transitio, netto	28	2 999	707	0	0
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar		-980	-1 554	0	0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-73 193</b>	<b>-64 714</b>	<b>-293</b>	<b>-9 608</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>					
Upptagna lån och amortering, netto		25 369	25 343	0	0
Amortering av skulder för finansiell leasing		-13 671	-25 556	-13 207	-23 931
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>11 698</b>	<b>-213</b>	<b>-13 207</b>	<b>-23 931</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>87 301</b>	<b>57 774</b>	<b>95 380</b>	<b>5 260</b>
Likvida medel vid årets början		102 386	44 612	12 357	7 097
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>189 687</b>	<b>102 386</b>	<b>107 737</b>	<b>12 357</b>



## Noter

Not  
(tkr)

### Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

#### Allmänna upplysningar

Den ekonomiska redovisningen är upprättad enligt Lagen om Kommunal Bokföring Redovisning (LKBR) samt rekommendationer och information (normering) från Rådet för kommunal redovisning (RKR). De grundläggande redovisningsprinciper som benämns i 4 kap 4§ i LKBR har beaktats vid upprättandet av räkenskaperna.

#### Intäkter

Intäkter har värderats, periodiserats, klassificerats samt redovisats i enlighet med RKR rekommendation R2 Intäkter.

I posten verksamhetens intäkter redovisas intäkter från avgifter, ersättningar och gåvor, försäljningar av omsättningstillgångar och materiella och immateriella anläggningstillgångar. Här redovisas även bidrag som innehåller villkor i form av motprestation samt kostnadsersättningar.

Bidrag från staten, kommuner och regioner, utan villkor, redovisas under posten generella statsbidrag och utjämning.

I posten finansiella intäkter redovisas intäkter från utdelningar samt från försäljning av finansiella omsättnings- och anläggningstillgångar.

#### Immateriella anläggningstillgångar

RKR R3 har tillämpats vid tidpunkt för redovisning, anskaffning, värdering samt upplysning av immateriella anläggningstillgångar.

Immateriella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Tillgångarna skrivs av linjärt över tillgångarnas bedömda nyttjandeperiod.

#### Avskrivningstider

	Nyttjandeperiod
Övriga immateriella anläggningstillgångar	5 år

#### Materiella anläggningstillgångar

RKR R4 har tillämpats vid tidpunkt för redovisning, anskaffning, värdering, komponentavskrivning samt upplysning av materiella anläggningstillgångar.



### **Gränsdragning mellan kostnad och investering**

Tillgångar avsedda för stadigvarande bruk eller innehav med en nyttjandeperiod om minst 3 år klassificeras som anläggningstillgång om beloppet överstiger gränsen för mindre värde. Gränsen för mindre värde har satts till ett halvt prisbasbelopp och gäller som gemensam gräns för materiella tillgångar och därmed också för finansiella leasingavtal.

### **Bestämd mängd och fast värde**

För inventarier som används i myndighetens eller dess dotterbolags verksamhet tillämpas regeln om bestämd mängd och fast värde.

### **Anskaffningsvärde**

Ränteutgifter aktiveras ej. Kommunen tillämpar konsekvent huvudmetoden och redovisar ränteutgifter som kostnad i resultaträkningen det räkenskapsår de hänför sig till.

### **Avskrivning**

Avskrivning av materiella anläggningstillgångar görs för den beräknade nyttjandeperioden med linjär avskrivning baserat på anskaffningsvärdet exklusive eventuellt restvärde. På tillgångar i form av mark, konst och pågående arbeten görs emellertid inga avskrivningar. För tillgångar med identifierbara och väsentliga komponenter med olika nyttjandeperioder tillämpas komponentavskrivning.

### **Avskrivningstider**

För tillgångar där nyttjandeperioden styrs i avtal (till exempel finansiell leasing) används den planerade verkliga nyttjandeperioden som avskrivningstid. Omprövning av nyttjandeperioden sker om det finns omständigheter som pekar på att det är nödvändigt (till exempel verksamhetsförändringar, tekniskiften och organisationsförändringar).

	Nyttjandeperiod
Byggnader	10-50 år
Inventarier, verktyg och installationer	3-10 år

Byggnaderna består av ett antal komponenter med olika nyttjandeperioder. Huvudindelningen är byggnader och mark. Ingen avskrivning sker på komponenten mark vars nyttjandeperiod bedöms som obegränsad. Byggnaderna består av flera komponenter vars nyttjandeperiod varierar.

Följande huvudgrupper av komponenter har identifierats och ligger till grund för avskrivningen på byggnader:

- Stomme, stomkompletteringar	40 år
- Installationer; värme, el, VVS, fasad och yttertak	40 år
- Hiss	25 år
- Ventilation och styr- och övervakning	15-20 år
- Inre ytskikt / hyresgästanpassningar	10 år



### **Avskrivningsmetod**

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod eftersom det återspeglar den förväntade förbrukningen av tillgångens framtida ekonomiska fördelar. Avskrivningen redovisas som kostnad i resultaträkningen. Avskrivning påbörjas när tillgången tas i bruk.

### **Finansiella anläggningstillgångar**

Finansiella tillgångar avsedda för stadigvarande bruk eller innehav klassificeras som en anläggningstillgång i enlighet med RKR R7. Finansiella tillgångar som inte brukas stadigvarande klassificeras som omsättningstillgångar.

### **Redovisning i och borttagande från balansräkningen**

En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när företaget blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när den avtalsenliga rätten till kassaflödet från tillgången har upphört eller reglerats. Detsamma gäller när de risker och fördelar som är förknippade med innehavet i allt väsentligt överförs till annan part och företaget inte längre har kontroll över den finansiella tillgången. En finansiell skuld tas bort från balansräkningen när den avtalade förpliktelsen fullgjorts eller upphört.

### **Värdering av finansiella tillgångar**

Finansiella tillgångar värderas vid första redovisningstillfället till anskaffningsvärde, inklusive eventuella transaktionsutgifter som är direkt hänförliga till förvärvet av tillgången.

Finansiella omsättningstillgångar värderas efter första redovisningstillfället till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen.

Kundfordringar och övriga fordringar som utgör omsättningstillgångar värderas individuellt till det belopp som beräknas inflyta.

Finansiella anläggningstillgångar värderas efter första redovisningstillfället till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella nedskrivningar och med tillägg för eventuella uppskrivningar.

Räntebärande finansiella tillgångar värderas till anskaffningsvärde.

### **Värdering av finansiella skulder**

Finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde.

### **Leasingavtal**

Redovisning av leasingavtal ska göras enligt RKR R5 Leasing. Myndigheten och dess dotterbolag ska klassificera och dokumentera sina leasingavtal i operationella respektive finansiella leasingavtal. Avgörandet om ett avtal bedöms som operationellt eller finansiellt avtal är i vilken omfattning de ekonomiska riskerna och fördelarna med ägandet finns hos leasinggivaren eller leasingtagaren. Ett leasingavtal kan klassificeras som finansiellt om fördelarna & riskerna



i all väsentlighet överförs från leasinggivaren till leasingtagaren. Ett leasingavtal som inte klassas som finansiellt anses som operationellt.

#### ***Finansiella leasingavtal***

Rättigheter och skyldigheter enligt finansiella leasingavtal redovisas som tillgång och skuld i balansräkningen. Vid det första redovisningstillfället värderas tillgången och skulden till det lägsta av tillgångens verkliga värde och nuvärdet av minimileaseavgifterna. Utgifter som är direkt hänförliga till ingående och upplägg av leasingavtalet läggs till det belopp som redovisas som tillgång.

Efter det första redovisningstillfället fördelas minimileaseavgifterna på ränta och amortering av skulden enligt effektivräntemetoden. Variabla avgifter redovisas som kostnader det räkenskapsår de uppkommit.

Den leasade tillgången skrivs av över leasingperioden.

#### ***Operationella leasingavtal***

Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifter för tjänster som försäkring och underhåll, redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

#### ***Avsättningar***

En avsättning redovisas i balansräkningen när företaget har en legal eller informell förpliktelse till följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera förpliktelsen och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Vid första redovisningstillfället värderas avsättningar till den bästa uppskattningen av det belopp som kommer att krävas för att reglera förpliktelsen på balansdagen. Avsättningarna omprövas varje balansdag.

#### ***Ersättningar till anställda***

##### ***Ersättningar till anställda efter avslutad anställning***

Planer för ersättningar efter avslutad anställning klassificeras som avgiftsbestämda.

Vid avgiftsbestämda planer betalas fastställda avgifter till ett annat företag, normalt ett försäkringsföretag, och företaget har inte längre någon förpliktelse till den anställde när avgiften är betald. Storleken på den anställdes ersättningar efter avslutad anställning är beroende av de avgifter som har betalats och den kapitalavkastning som avgifterna ger.

##### ***Ersättningar vid uppsägning***

Ersättningar vid uppsägningar redovisas endast när företaget har en detaljerad plan för uppsägningen och inte har någon realistisk möjlighet att annullera planen.



### **Kassaflödesanalys**

RKR rekommendation R13 för uppställning av kassaflödesanalys (indirekt metod) har använts. Indirekt metod innebär att resultatet justeras för transaktioner som inte medfört in- eller utbetalningar, upplupna eller förutbetalda poster som avser tidigare eller kommande perioder samt för eventuella intäkter och kostnader som är hänförliga till investerings- eller finansieringsverksamhetens kassaflöden.

### **Sammanställda räkenskaper**

I myndighetens koncern ingår samtliga bolag där kommunalförbundet har minst 20 % inflytande, i enlighet med RKR R16. Därtill ingår övriga bolag som är av särskild betydelse för kommunalförbundet, i enlighet med RKR R16. Proportionell konsolidering (klyvningsmetoden) har använts vid beräkning av koncernens resultat. Bolagen som ingår i myndighetens koncern är Länstrafiken i Norrbotten AB, Bussgods i Norr AB, Norrtåg AB och AB Transitio.

### ***Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag***

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter och kostnader och orealiserade vinster eller förluster som uppkommer vid transaktioner mellan koncernföretag elimineras i de sammanställda räkenskaperna.



<b>Not 2</b>	<b>Verksamhetens intäkter</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Intäkter tjänster	70 550	64 436
	Intäkter personbefordran	133 022	127 368
	Intäkter serviceresor	188 035	191 554
	Intäkter godsbefordran	41 371	39 063
	Tåghyror	69 234	71 507
	Övriga hyresintäkter	261	221
	Övriga intäkter	30 139	26 130
		<b>532 613</b>	<b>520 280</b>
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Intäkter tåghyror	29 303	31 117
	Intäkter färdtjänsthandläggning	7 628	8 385
	Övriga intäkter	1 226	1 092
		<b>38 157</b>	<b>40 594</b>
<b>Not 3</b>	<b>Verksamhetens kostnader</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Trafikkostnader	-675 241	-687 855
	Leasingkostnader	-33 382	-8 284
	Övriga externa kostnader	-54 126	-50 400
	Löner	-47 308	-44 862
	Sociala avgifter	-15 118	-14 438
	Pensioner	-5 093	-5 213
	Övriga personalkostnader	-3 541	-2 959
	Driftsbidrag	-37 524	-37 810
	Inkomstskatt och uppskjuten skatt	-140	-22
	Övriga rörelsekostnader	-514	0
		<b>-871 986</b>	<b>-851 843</b>
	Den totala kostnaden för revision uppgick 486 tkr för 2025 (407 tkr för 2024). Av dessa avser 478 tkr arvode för revisionsuppdrag (391 tkr för 2024).		
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Leasingkostnader	-185	-1 712
	Övriga verksamhetskostnader	-674	-883
	Övriga externa kostnader	-6 361	-6 636
	Löner	-8 197	-8 279



	Sociala avgifter	-2 593	-2 618
	Pensioner	-959	-882
	Övriga personalkostnader	-494	-701
	Driftsbidrag Norrtåg	-50 804	-50 955
	Driftsbidrag Länstrafiken	-258 491	-243 157
		<b>-328 759</b>	<b>-315 823</b>
	Den totala kostnaden för revision uppgick 247 tkr för 2025 (215 tkr för 2024). Av dessa avser 247 tkr arvode för revisionsuppdrag (215 tkr för 2024).		
<b>Not 4</b>	<b>Avskrivningar</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Immateriella anläggningstillgångar	-1 165	-647
	Byggnader och mark	-123	-125
	Inventarier, verktyg, installationer samt utleasat rullande material	-28 558	-24 389
	Finansiell leasing	-24 083	-24 118
		<b>-53 928</b>	<b>-49 279</b>
	Under året gjorda nedskrivningar uppgår till 0 tkr (0 tkr).		
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Inventarier, verktyg och installationer	-53	-59
	Finansiell leasing av tåg	-23 650	-23 739
	Finansiell leasing av bilar	-98	0
		<b>-23 800</b>	<b>-23 798</b>
<b>Not 5</b>	<b>Bidrag från medlemmarna och utjämning</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Region Norrbotten	204 689	190 583
	Kommuner	115 402	113 618
	Trafikverket	34 880	35 696
	Övriga bidrag	51 347	53 637
	<b>Totalt erhållna bidrag</b>	<b>406 318</b>	<b>393 535</b>
	Övriga bidrag	0	0
	<b>Totalt lämnade bidrag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>406 318</b>	<b>391 326</b>
	Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet har skickat driftsbidrag till Norrtåg AB. Eftersom Norrtåg AB endast ägs till 25% elimineras endast 25% av driftsbidraget. Resterande del tillfaller för kommunkoncernen externa parter och ingår därmed i de sammanställda räkenskaperna.		



	<b>Myndigheten</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Finansieringsbidrag Länstrafiken Norrbotten Region	148 486	134 583
	Finansieringsbidrag RKM Region	5 398	5 045
	Driftsbidrag Norrtåg Region	50 804	50 955
	Finansieringsbidrag Länstrafiken Norrbotten kommun	110 004	108 574
	Finansieringsbidrag RKM kommun	5 398	5 044
	<b>Totalt erhållna bidrag</b>	<b>320 091</b>	<b>304 201</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>320 091</b>	<b>304 201</b>
<b>Not 6</b>	<b>Finansiella intäkter</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Ränteintäkter	2 077	3 624
	Övriga finansiella intäkter	204	204
		<b>2 281</b>	<b>3 828</b>
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Ränteintäkter	367	718
	Övriga finansiella intäkter	2	2
		<b>368</b>	<b>720</b>
<b>Not 7</b>	<b>Finansiella kostnader</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Räntekostnader	-12 219	-11 904
	Övriga finansiella kostnader	-235	-228
		<b>-12 454</b>	<b>-12 132</b>
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	Räntekostnader	-3 359	-3 614
		<b>-3 359</b>	<b>-3 614</b>
<b>Not 8</b>	<b>Koncessioner, patent, licenser, varumärken samt liknande rättigheter</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Ingående anskaffningsvärden	107	107
	<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>107</b>	<b>107</b>
	Ingående avskrivningar	-19	-14
	Årets avskrivningar	-5	-4
	<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-24</b>	<b>-19</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>83</b>	<b>88</b>



<b>Not 9</b>	<b>Förskott avseende immateriella anläggningstillgångar</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Ingående anskaffningsvärden	2 844	5 747
	Inköp	320	1 418
	Omklassificeringar	-2 853	-4 321
	<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>311</b>	<b>2 844</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>311</b>	<b>2 844</b>
<b>Not 10</b>	<b>Övriga immateriella anläggningstillgångar</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Ingående anskaffningsvärden	3 902	0
	Omklassificeringar	2 097	3 902
	<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>5 999</b>	<b>3 902</b>
	Ingående avskrivningar	-647	0
	Årets avskrivningar	-1 159	-647
	<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 806</b>	<b>-647</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>4 193</b>	<b>3 255</b>
<b>Not 11</b>	<b>Byggnader och mark</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Ingående anskaffningsvärden	8 887	8 886
	Försäljningar/utrangeringar	-694	0
	Avrundningar	-1	1
	<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>8 192</b>	<b>8 887</b>
	Ingående avskrivningar	-4 665	-4 539
	Försäljningar/utrangeringar	180	0
	Avrundningar	1	-1
	Årets avskrivningar	-123	-125
	<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-4 607</b>	<b>-4 665</b>
	Ingående nedskrivningar	-1 571	-1 571
	<b>Utgående ackumulerade nedskrivningar</b>	<b>-1 571</b>	<b>-1 571</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>2 014</b>	<b>2 651</b>



	Varav bokfört värde mark	323	323
		<b>323</b>	<b>323</b>
<b>Not 12</b>	<b>Inventarier, verktyg och installationer</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Ingående anskaffningsvärden	233 497	223 139
	Inköp	2 950	13 299
	Försäljningar/utrangeringar	-1 765	-359
	Omklassificeringar	-2 885	-2 559
	Rättelse del finansiell tidigare år	0	-22
	<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>231 798</b>	<b>233 497</b>
	Ingående avskrivningar	-164 255	-139 780
	Försäljningar/utrangeringar	915	287
	Omklassificeringar	791	1 073
	Årets avskrivningar	-25 820	-25 835
	<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-188 368</b>	<b>-164 255</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>43 430</b>	<b>69 243</b>
	Under 2020 har avtal ingåtts om finansiell leasing av 5 stycken tåg och under åren 2021 - 2024 har Myndigheten och Länstrafiken i Norrbotten AB ingått avtal om finansiell leasing av totalt 4 stycken personbilar. Av det utgående redovisade värdet per 2025-12-31 är 36 816 tkr (64 418 tkr) hänförligt till finansiell leasing.		
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Ingående anskaffningsvärden	182 047	172 436
	Inköp	293	9 611
	Omklassificeringar	-1 929	0
	<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>180 411</b>	<b>182 047</b>
	Ingående avskrivningar	-120 152	-96 350
	Omklassificeringar	-123	0
	Årets avskrivningar	-23 800	-23 801
	<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-144 074</b>	<b>-120 152</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>36 337</b>	<b>31 895</b>
	Av det utgående redovisade värdet per 2025-12-31 är 36 271 tkr (36 197 tkr) hänförligt till finansiell leasing avseende 5 stycken tåg samt 1 bil.		



<b>Not 13</b>	<b>Finansiell leasing</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	<b>I posten inventarier ingår det finansiell leasing till belopp:</b>		
	Anskaffningsvärde tidigare år	185 722	174 282
	Årets anskaffningsvärde	0	10 831
	Årets förändring i avtal	-3 398	609
	Årets avskrivning	-24 205	-24 642
	Tidigare års avskrivning	-121 304	-96 662
		<b>36 816</b>	<b>64 418</b>
	<b>Förfallotider finansiell leasing</b>		
	Förfaller till betalning inom ett år från balansdagen	12 304	24 781
	Förfaller till betalning mellan ett och fem år från balansdagen	19 865	32 895
		<b>32 169</b>	<b>57 676</b>
	Myndigheten har under 2020 ingått avtal om finansiell leasing av 5 stycken tåg. Av de utgående redovisade värdet per 2025-12-31 är 36 197 tkr (63 337 tkr) hänförligt till finansiell leasing av tåg.		
<b>Not 14</b>	<b>Utleasat rullande material</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Ingående anskaffningsvärden	465 582	443 511
	Inköp	22 582	16 925
	Försäljningar/utrangeringar	-3 929	-73
	Omklassificeringar	32 575	5 219
	<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>516 810</b>	<b>465 582</b>
	Ingående avskrivningar	-114 485	-91 336
	Försäljningar/utrangeringar	2 294	12
	Omklassificeringar	-599	-489
	Årets avskrivningar	-26 821	-22 671
	<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-139 610</b>	<b>-114 485</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>377 200</b>	<b>351 097</b>
<b>Not 15</b>	<b>Andra långfristiga värdepappersinnehav</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Ingående anskaffningsvärden	45	45
	<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>45</b>	<b>45</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>45</b>	<b>45</b>



	Koncernen äger andelar i Samtrafiken i Sverige AB (bokfört värde 30 tkr) och i övriga bolag (bokfört värde 15 tkr).		
<b>Not 16</b>	<b>Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Ingående anskaffningsvärden	95 910	67 048
	Inköp	50 974	32 902
	Omklassificeringar	-31 619	-4 040
	<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>115 264</b>	<b>95 910</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>115 264</b>	<b>95 910</b>
<b>Not 17</b>	<b>Andra långfristiga fordringar</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Ingående anskaffningsvärden	5 319	3 765
	Tillkommande fordringar	980	1 554
	<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>6 299</b>	<b>5 319</b>
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>6 299</b>	<b>5 319</b>
<b>Not 18</b>	<b>Övriga kortfristiga fordringar</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>		
	I Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighets balansräkning finns det en fordran på 800 tkr (2 000 tkr) som avser Norrtåg AB. I de sammanställda räkenskaperna elimineras 25% av denna fordran. Övriga 75% av fordran anses avse de 75% som Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafik inte äger och finns därmed kvar i de sammanställda räkenskaperna.		
<b>Not 19</b>	<b>Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Förutbetalda leverantörsfakturor	10 218	12 053
	Upplupna intäkter trafik	32 988	22 910
	Upplupna hyresintäkter	5 774	4 658
		<b>48 980</b>	<b>39 621</b>
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Förutbetalda leverantörsfakturor	3 221	2 420
	Upplupna intäkter	8 074	1 590
		<b>11 295</b>	<b>4 010</b>



<b>Not 20</b>	<b>Eget kapital</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Vid årets början	15 545	13 362
	Årets resultat	2 844	2 183
	<b>Vid årets slut</b>	<b>18 389</b>	<b>15 545</b>
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Vid årets början	13 375	11 094
	Årets resultat	2 698	2 280
	<b>Vid årets slut</b>	<b>16 073</b>	<b>13 375</b>
<b>Not 21</b>	<b>Övriga avsättningar</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Avsättning för underhåll	798	1 675
	Avsättning för fordonsunderhåll samt övriga avsättningar i AB Transitio	22 359	21 716
		<b>23 157</b>	<b>23 391</b>
	Av avsättning för underhåll, fordonsunderhåll samt övriga avsättningar i AB Transitio avser 798 tkr (747 tkr) pensioner och 22 359 tkr (20 949 tkr) fordonsunderhåll. Avsättningar för pensioner motsvarar beräknad pensionsskuld för företagets pensionsförpliktelser. Avsättningar för tungt underhåll av ägda och leasade järnvägsfordon görs löpande, efter årlig körsträcka med antagen genomsnittlig kostnad, baserat på underhållsplan för respektive fordonstyp. Avsättningarna ianspråk tas när åtgärder för tungt underhåll utförs, och omprövas regelbundet inom ramen för fordonsförvaltningen av respektive fordonstyp.		
<b>Not 22</b>	<b>Långfristiga skulder</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>		
	Inga långfristiga skulder förfaller till betalning senare än fem år efter balansdagen.		
	<b>Myndigheten</b>		
	Inga långfristiga skulder förfaller till betalning senare än fem år efter balansdagen.		
<b>Not 23</b>	<b>Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Interna skulder trafikutövare	29 617	21 527
	Förutbetalda ägartillskott	91 243	84 926
	Förutbetald medfinansiering	42	51
	Förutbetalda finansieringsbidrag	13 788	11 756
	Förutbetalda biljettintäkter	1 023	1 276



	Upplupna personalkostnader	5 594	5 582
	Erhållna förskott upprustning och underhåll	23 677	22 053
	Förutbetalad vagnhyra	7 376	7 477
	Förutbetalda driftsbidrag	59 658	48 205
	Övriga poster	28 765	15 398
		<b>260 782</b>	<b>218 252</b>
	Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet har ej erhållit fullständig information från AB Transitio gällande vad som inkluderas i de upplupna kostnaderna för 2025. Merparten av de upplupna kostnaderna avser under 2025 erhållna förskott för upprustning och underhåll samt förutbetalad vagnhyra.		
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Förutbetalda ägartillskott	91 243	84 926
	Förutbetalda finansieringsbidrag	13 788	11 756
	Upplupna personalkostnader	757	1 016
	Övriga poster	14 173	8 019
		<b>119 961</b>	<b>105 717</b>
<b>Not 24</b>	<b>Ställda säkerheter</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>		
	Koncernen har inte några ställda säkerheter.		
	<b>Myndigheten</b>		
	Myndigheten har inte några ställda säkerheter.		
<b>Not 25</b>	<b>Ansvarsförbindelser</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>		
	Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti fram till och med 2036 avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå. Eventualförpliktelsens storlek är 48 tkr (49 tkr).		
	Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet har under 2024 tecknat en borgensförbindelse till förmån för koncernföretag på 30 000 tkr (30 000 tkr).		
	<b>Myndigheten</b>		
	Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet har under 2024 tecknat en borgensförbindelse till förmån för koncernföretag på 30 000 tkr (30 000 tkr).		



<b>Not 26</b>	<b>Räntor och utdelningar</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	<b>Resultatet efter finansiella poster innehåller nedan finansiella poster:</b>		
	Erhållen ränta	2 253	3 772
	Erlagd ränta	-8 271	-8 259
		<b>-6 017</b>	<b>-4 487</b>
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	<b>Resultatet efter finansiella poster innehåller nedan finansiella poster:</b>		
	Erhållen ränta	368	720
	Erlagd ränta	-3 345	-3 614
		<b>-2 976</b>	<b>-2 894</b>
<b>Not 27</b>	<b>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</b>		
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Avskrivningar	54 050	49 279
	Förändring avsättningar	-234	3 580
		<b>53 816</b>	<b>52 859</b>
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>
	Avskrivningar	23 747	23 739
	Övriga avskrivningar	53	59
		<b>23 800</b>	<b>23 798</b>



<b>Not 28</b>	<b>Bedömning AB Transitio</b>				
	<b>Sammanställda räkenskaper</b>				
	<p>Enligt reglerna i Rådet för kommunal redovisning (RKR) rekommendation R16 har Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet klassificerat AB Transitio som ett kommunalt koncernföretag.</p> <p>Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet har ej erhållit tillräcklig information från AB Transitio för att kunna upprätta fullständiga notupplysningar för räkenskapsåret 2024 och 2025. Det kan även finnas nettobelopp i vissa noter. Det framgår av respektive not om fullständig information ej funnits tillgänglig.</p> <p>Värt att notera är även att Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet leasar tåg från Transitio. Det saknas uppgifter för att kunna eliminera dessa transaktioner i de sammanställda räkenskaperna. Eftersom myndigheten äger 5% av Transitio kan därmed ett belopp motsvarande 5% av transaktionerna finnas med dubbelt i de sammanställda räkenskaperna. Beloppen bedöms inte vara väsentliga.</p>				
<b>Not 29</b>	<b>Andelar i koncernföretag</b>				
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>		
	Ingående anskaffningsvärden	11 500	11 500		
	<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>11 500</b>	<b>11 500</b>		
	<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>11 500</b>	<b>11 500</b>		
<b>Not 30</b>	<b>Andelar i koncernföretag</b>				
	<b>Myndigheten</b>	<b>2025-12-31</b>	<b>2024-12-31</b>		
	<b>Namn</b>	<b>Kapitalandel</b>	<b>Rösträttsandel</b>		
			<b>Antal andelar</b>		
			<b>Bokfört värde</b>		
	Länstrafiken i Norrbotten AB	100	100	10 000	11 500
	Norrtåg AB	25	25	500	11 500
	AB Transitio	5	5	1 000	11 500
					<b>11 500</b>
				<b>Org.nr</b>	<b>Säte</b>
	Länstrafiken i Norrbotten AB			556156-2058	Överkalix
	Norrtåg AB			556758-3496	Umeå
	AB Transitio			556033-1984	Stockholm
	Länstrafiken i Norrbotten AB äger 33,3% av Bussgods i Norr AB.				
	Kommunala koncernföretag inkluderas i de sammanställda räkenskaperna då kommunalförbundet har ett inflytande på över 20%. Bolag där kommunalförbundet har ett lägre inflytande än 20% inkluderas om dess verksamhet är en kommunal angelägenhet och bedöms ha särskild betydelse för kommunalförbundets verksamhet.				



**Kollektivtrafikmyndigheten  
i Norrbotten**

## Kontakta oss

**Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten**

Kungsgatan 23 B, 972 31 Luleå

Telefon: 0920-23 38 33

E-mail: [info@rkmnorrbotten.se](mailto:info@rkmnorrbotten.se)

**Mats Aspemo**

Myndighetschef

Telefon: 0920-23 38 30

E-mail: [mats.aspemo@rkmnorrbotten.se](mailto:mats.aspemo@rkmnorrbotten.se)

Fullmäktige i respektive medlemskommun

Fullmäktige i Region Norrbotten

## **Revisionsberättelse för 2025**

Vi, av Region Norrbotten utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits i kommunalförbundet av dess direktion och genom utsedda lekmannarevisorer den verksamhet som bedrivits i kommunalförbundets företag. Granskningen har utförts av sakkunniga som biträder revisorerna.

Förbundsdirektionen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Den ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll.

Revisorerna ansvarar för att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper samt att pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag och mål samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Vår granskning har utförts enligt kommunallagen, god revisionsd i kommunal verksamhet, förbundsordning och revisionsreglemente.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning samt givit det resultat som redovisas i bilagan ”Revisorernas redogörelse”.

### **Vi bedömer:**

**Att** förbundsdirektionen har inte helt bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt sätt. Redovisat resultat för år 2025 är endast delvis förenligt med beslutade mål.

**Att** förbundsdirektionen i allt väsentligt skött verksamheten på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Förbundet/koncernen redovisar ett överskott för 2025. Inget behov av extra finansiering från förbundets medlemmar under året.

**Att** förbundsdirektionens interna kontroll har i stort varit tillräcklig under året.

**Att** räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

**Att** resultatet enligt årsredovisning 2025 är delvis förenligt med förbundets mål för god ekonomisk hushållning.

### **Vi tillstyrker:**

**Att** respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna i densamma.

Luleå den 1 april 2026

Bjarne Hald  
Ordförande

Anna Hövenmark

Robert Edin

# Deltagare

**ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB** 556029-6740 Sverige

**BJARNE HALD** Sverige

***Signerat med Svenskt BankID***

***2026-04-02 08:14:26 UTC***

**Undertecknare**

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: BJARNE NIELSEN HALD

Bjarne Hald

Leveranskanal: E-post

**ROBERT EDIN** Sverige

***Signerat med Svenskt BankID***

***2026-04-05 16:13:56 UTC***

**Undertecknare**

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: JAN ROBERT EDIN

Robert Edin

Leveranskanal: E-post

**ANNA HÖVENMARK** Sverige

***Signerat med Svenskt BankID***

***2026-04-02 09:11:27 UTC***

**Undertecknare**

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: ANNA HÖVENMARK

Anna Hövenmark

Leveranskanal: E-post

# God ekonomisk hushållning 2025

**Kommunalförbundet Norrbottens läns  
kollektivtrafikmyndighet**

April 2026



# Inledning

## Bakgrund

Enligt kommunallagen ska kommunal verksamhet kännetecknas av god ekonomisk hushållning. En del i den ekonomiska förvaltningen är att förbundet ska besluta om verksamhetsmässiga och finansiella mål för god ekonomisk hushållning. Dessa mål ska sedan följas upp i såväl delårsrapport som årsredovisning. Delårsrapport och årsredovisning ska lämna information om följsamhet till det lagstadgade balanskravet.

Revisorerna ska enligt kommunallagen 12 kap. 2 § bedöma om resultaten i delårsrapport respektive årsredovisning är förenligt med beslutade mål inom området. Uppdraget ingår som en obligatorisk del i årets revisionsplan.

Förbundsdirektionen – i sin roll som styrelse – är ansvarig för upprättande av delårsrapport respektive årsredovisning. Revisionsobjekt i granskningen är förbundsdirektionen.

## Syfte och revisionsfrågor

Syftet med granskningen är att ge revisorer ett underlag för sin skriftliga bedömning av delårsrapport respektive årsredovisning. Granskningen ska besvara följande revisionsfrågor:

1. Är resultat i årsredovisning förenligt med beslutade mål för god ekonomisk hushållning?
2. Är redovisat balanskravsresultat förenligt med balanskravet?

Det sker även en översiktlig granskning av årsredovisning som primärt fokuserar på följande delar:

- a) Tidpunkt för överlämning av årsredovisning till revisorer,
- b) Följsamhet till driftbudget,
- c) Följsamhet till investeringsbudget,
- d) Finansiell ställning samt
- e) Sjukfrånvaro

## Revisionskriterier

Revisionskriterier i granskningen utgörs av:

- Lag om kommunal bokföring och redovisning (LKBR), kap 11:8, 11:10, 13:2
- Kommunallag (KL), kap 11:1, 11:20

- Rådet för kommunal redovisnings rekommendation 15, Förvaltningsberättelse
- Förbundets beslut avseende god ekonomisk hushållning

## **Avgränsning**

Granskningen avser årsredovisning 2025. Övrig avgränsning, se avsnitt "Syfte och revisionsfrågor".

## **Metod**

Granskningen har skett genom analys av för granskningen relevant dokumentation.

Granskningsresultatet har bedömts med hjälp av signalsystem: grön (uppfyllt), gult (delvis) och röd (ej uppfyllt). Rapportens innehåll har faktakontrollerats av economichef.

# Granskningsresultat

## God ekonomisk hushållning

### Iakttagelser

Förbundsdirektionen har i oktober 2024 antagit budget och verksamhetsplan 2025–2027. Granskning av budgetdokumentet visar följande:

Dokumentet har ett avsnitt benämnt "God ekonomisk hushållning". I avsnittet presenteras förbundets finansiella mål. Målen rör följande: 1) Storlek på eget kapital, 2) Balans på kostnader/intäkter. Målen avser primärt verksamhet som bedrivs i förvaltningsform.

Förbundets verksamhetsmål återfinns i avsnittet "Mål för verksamheten". Verksamhetsmålen rör följande områden: 1) Resenär, 2) Miljö, 3) Tillgänglighet, 4) Medarbetare samt 5) Jämställdhet. Målen är mätbara och fokuserar på verksamhet som bedrivs inom koncernen (förbund + bolag).

I direktionen uppdrag ingår att följa upp och utvärdera mål för god ekonomisk hushållning. Detta ska ske i årsredovisningens förvaltningsberättelse. Granskning av årsredovisning 2025 visar följande:

Förvaltningsberättelsen har ett avsnitt benämnt "God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning". Här sker utvärdering av förbundets finansiella mål. Av utvärderingen framgår att mål avseende "eget kapital" samt "balans på ekonomin" har uppnåtts. Årets resultat för myndigheten uppgår till 2,7 miljoner kronor och myndighetens egna kapital uppgår till 16,1 miljoner kr.

I en annan del av förvaltningsberättelsen sker uppföljning/utvärdering av förbundets verksamhetsmål. Avsnittet är benämnt "Verksamhetsmål 2025". Av utvärderingen framgår att 6 av 10 verksamhetsmål har nåtts för året. Inom perspektivet "Medarbetare" redovisas låg måluppfyllelse.

I avsnittet "God ekonomisk hushållning" görs en sammanfattande bedömning av måluppfyllelse för verksamhet och ekonomi. Av denna framgår att myndigheten delvis når god ekonomisk hushållning för år 2025.

## Balanskravsresultat

### Iakttagelser

I förvaltningsberättelsen återfinns ett avsnitt benämnt "Balanskravsresultat". Avsnittet innehåller en balanskravsutredning. Av utredningen framgår att balanskravsresultatet för år 2025 uppgår till 2,7 miljoner kronor.

I övrigt lämnas information att förbundet inte har ackumulerade underskott från tidigare år som ska återställas.

## Övrigt

### **lakttagelser**

Granskningen avser årsredovisning som upprättats för år 2025 och som behandlats av direktionen 2026-03-24. Direktionen har därmed överlämnat årsredovisningen till revisorer inom föreskriven tid enligt kommunallagen (senast 15 april).

Årsredovisningen ska innehålla upplysningar om förhållande som är viktiga för direktionens verksamhet, resultat och ekonomiska ställning. Granskning av årsredovisning 2025 visar följande:

- Den innehåller en driftredovisning. Av denna framgår att verksamheten har inom tilldelad driftbudgetram. Överskottet är i första hand hänförligt till verksamheten Tågtrafik.
- Den innehåller en investeringsredovisning. Av denna framgår att det för år 2025 planerats genomföra investering i IT-system på totalt 1,0 miljoner kr, men att detta inte genomförts. Redovisningen ger förklaring varför investeringen inte verkstälts.
- Den innehåller redovisning av ett antal finansiella nyckeltal, däribland soliditet. Soliditet ger en indikation om förbundets finansiella stabilitet. Av flerårsöversikten framgår att framgår att soliditeten för koncernen har varit oförändrad över tid, medan den stärkts för myndigheten. Soliditeten för myndigheten uppgår till 9 procent per 2025-12-31.
- Den innehåller upplysningar avseende väsentliga personalförhållanden. Av redovisningen framgår att den totala sjukfrånvaron bland anställda uppgått till 4,4 procent under året. Däremot saknas information om hur sjukfrånvaron förändrats jämfört med föregående år.

## Samlad bedömning

*Revisionsfråga 1: Är resultat i årsredovisning förenligt med beslutade mål för god ekonomisk hushållning?*

Finansiella mål:

**Ja**



Verksamhetsmål:

**Delvis**



Vi delar förbundsdirektionens bild att redovisat resultat för år 2025 är delvis förenligt med fastställda mål.

*Revisionsfråga 2: Är redovisat balanskravsresultat förenligt med balanskravet?*

Följsamhet till balanskravsresultatet:

**Ja**



Vår bedömning är att förbundet lever upp till kommunallagens krav på en ekonomi i balans.

## Rekommendation

För att utveckla granskningsområdet lämnas följande rekommendation:

- Att direktionen prövar hur verksamhetens måluppfyllelse ska förbättras till kommande år. Detta gäller i första hand inom målperspektivet "Medarbetare".

2026-04-01

**Bo Rehnberg**

---

*Uppdragsledare*

# Grundläggande granskning 2025

**Kommunalförbundet Norrbottens läns  
kollektivtrafikmyndighet**

April 2026



# Inledning

## Bakgrund

Av lagstiftning och god revisions sed följer att revisorerna årligen ska granska alla verkställande organ.

Förbundsdirektionen, i sin roll som förbundsstyrelse, ska förvalta och genomföra verksamheten i enlighet med tilldelade uppdrag, lagar och föreskrifter. För att fullgöra uppdraget måste direktionen bygga upp system och rutiner för styrning, uppföljning, kontroll och rapportering samt säkerställa att dessa rutiner tillämpas på avsett sätt. En bristfällig styrning och kontroll kan riskera att verksamheten inte bedrivs och utvecklas på avsett sätt.

Revisionsobjekt i granskningen är förbundsdirektionen i sin roll som förbundsstyrelse.

## Syfte och revisionsfrågor

Syftet med den översiktliga granskningen är att ge förbundets revisorer ett underlag till uttalande i revisionsberättelse. I revisionens uppdrag ingår att pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om den interna kontrollen är tillräcklig.

Följande övergripande revisionsfrågor ska besvaras:

1. Utövar och vidtar direktionen tillräcklig styrning, kontroll och åtgärder inom sina ansvarsområden?
2. Är redovisat resultat för verksamheten förenligt med beslutade mål?
3. Är redovisat resultat för ekonomin förenligt med beslutade mål?

I bilaga redovisas underliggande delfrågor.

## Revisionskriterier

Med revisionskriterier avses de bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser och bedömningar. Följande revisionskriterier används i granskningen:

- Kommunallagen 6:6, 9:5
- Följsamhet till mål och budget för år 2025
- I övrigt se avsnitt "syfte och revisionsfrågor".

## Avgränsning

I tid avgränsas granskningen i huvudsak till år 2025. I övrigt se avsnitt "syfte och revisionsfrågor".

## Metod

Analys för granskningen relevant dokumentation, främst mötesprotokoll, delårsrapport samt årsredovisning.

Revisionell bedömning av respektive revisionsfråga sker utifrån en tregradig skala: ja/uppfullt (grön); delvis uppfullt (gul); nej/ej uppfullt (röd).

Rapportens innehåll har faktakontrollerats av förbundschef.

# Granskningsresultat

## Iakttagelser

Förbundsdirektionen har år 2025 haft 4 sammanträden. Vid dessa tillfällen har 76 ärenden hanterats.

Den övergripande styrningen av förbundets verksamhet sker genom verksamhetsplan och budget. I maj (§24) har direktionen behandlat verksamhetsplan och budget 2026. Budgeten består bland annat av resultat- och driftsbudget. I verksamhetsplanen finns mål på koncernnivå inom områdena resenär, tillgänglighet, miljö, jämställdhet och medarbetare. Mål för verksamhet och ekonomi är mätbara.

När det gäller förbundets ekonomi noteras att direktionen i december (§66) beslutat att förbundet framgent ska mäta och följa kostnadstäckningsgrad per verksamhet. Beslutsärendet är hänförligt till en rekommendation lämnad av förbundets revisorer.

Förbundet bedriver huvuddelen av sin verksamhet genom hel- och delägda bolag. I sammanhanget noteras att direktionen i maj (§23) beslutat att överföra aktier för Norrtåg respektive Transitio till medlemmen Region Norrbotten. Ägarförändringen träder i kraft 1 januari 2026.

I december har direktionen antagit ett årshjul för verksamhetsår 2026 (§63). Detta reglerar bland annat hur uppföljning och rapportering inom organisationen ska vara utformad. Samlad uppföljning och rapportering sker i första hand genom delårsrapporter per augusti samt årsbokslut/årsredovisning. Granskningen visar att dessa har behandlats av direktionen i mars (§10) respektive oktober (§42). Delårsrapport innehåller årsprognos för ekonomin. Prognosen indikerar god måluppfyllelse för helåret. I delårsrapporten sker även uppföljning av verksamhetsmål per 31 augusti. Av utvärderingen framgår att förbundet förväntas nå flertalet mål för helåret. Inom vissa målperspektiv prognostiseras delvis måluppfyllelse. Här noteras att direktionen i december (§72) beslutat tillskjuta ekonomiska medel till det helägda bolaget Länstrafiken i syfte att realisera trafikförsörjningsprogram/förbättra verksamhetens måluppfyllelse.

Av årsredovisning framgår att förbundet uppnått 6 av 10 verksamhetsmål för år 2025. Inom målperspektivet "Medarbetare" redovisas låg grad av måluppfyllelse.

Förbundet har för år 2025 uppnått fastställda mål för ekonomin. Målen avser "storlek på eget kapital" respektive "balans på kostnader och intäkter". Förbundet redovisar ett överskott på 2,7 miljoner kr.

I bilaga redovisas underliggande revisionsfrågor.

## Bedömning

Revisionsfråga: 1. Utövar och vidtar direktionen tillräcklig styrning, kontroll och åtgärder inom sina ansvarsområden?

Styrning, kontroll och åtgärder

**Ja.**



Revisionsfråga: 2. Är redovisat resultat för verksamheten förenligt med beslutade mål?

Måluppfyllelse verksamhet

**Delvis.**



Revisionsfråga: 3. Är redovisat resultat för ekonomin förenligt med beslutade mål?

Måluppfyllelse ekonomi

**Ja.**



## Rekommendationer

För framtiden lämnas följande rekommendation:

- Att direktionen prövar hur verksamhetens måluppfyllelse ska förbättras till kommande år. Detta gäller i första hand inom målperspektivet "Medarbetare".

2026-04-01

**Bo Rehnberg**

---

Uppdragsledare

---

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av förbundets förtroendevalda revisorer enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan daterad 2025-04-04. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

# Bilaga

Delfrågor		Bedömning
1	Har direktionen antagit en plan för verksamheten?	Grön
2	Har direktionen antagit en budget för verksamheten?	Grön
3	Finns mål formulerade för förbundets verksamhet?	Grön
4	Finns mål formulerade för förbundets ekonomi?	Grön
5	Är målen uppföljningsbara (mätbara)?	Grön
6	Har direktionen upprättat instruktion för rapportering till direktionen?	Grön
7	Fokuserar rapportering på måluppfyllelse för verksamhet?	Grön
8	Fokuserar rapportering på måluppfyllelse för ekonomi?	Grön
9	Vidtar direktionen tydliga åtgärder för att nå mål för verksamheten?	Gul
10	Vidtar direktionen tydliga åtgärder för att nå mål för ekonomin?	Grön
11	Når förbundet uppsatta mål för verksamheten?	Gul
12	Når förbundet uppsatta mål för ekonomin?	Grön

2026-04-01

Förbundsdirektionen

### **Grundläggande granskning 2025**

Revisionen har genomfört en granskning av hur förbundsdirektionen fullgjort sitt förvaltaruppdrag under 2025. Grundläggande granskning är en obligatorisk del i revisionsplan och genomförs årligen.

Utifrån genomförd granskning görs en sammantagen revisionell bedömning att förbundsdirektionens förvaltning under 2025 utförts på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll. När det gäller förvaltningen av förbundets verksamhetsuppdrag har detta delvis skötts på ett tillfredsställande sätt under året.

Underlag för revisionell bedömning samt rekommendation redovisas i bifogad rapport.

På uppdrag av förbundets revisorer

Bjarne Hald  
Ordförande

---

**Bilaga:** Revisionsrapport: Grundläggande granskning 2025, PwC, april 2026.

# Deltagare

---

**ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB** 556029-6740 Sverige

**BJARNE HALD** Sverige

*Signerat med Svenskt BankID*

---

*2026-04-02 08:13:43 UTC*

---

**Undertecknare**

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: BJARNE NIELSEN HALD

Bjarne Hald

Leveranskanal: E-post

2026-04-07

Förbundsdirektionen

## **Granskning av årsredovisning 2025**

Granskning av årsredovisning är en obligatorisk del i revisionsplan och ska genomföras årligen. Revisionen har genomfört en granskning av förbundets årsredovisning 2025. Ansvaret för upprättade av årsredovisning vilar på förbundsdirektionen.

Utifrån genomförd granskning görs följande revisionella bedömningar:

- Årsredovisningen är i allt väsentligt upprättad i enlighet med vad som anges i lag och normgivning. Årsredovisningen bedöms i allt väsentligt ge en rättvisande bild av förbundets ekonomiska resultat och ställning per 2025-12-31.
- Förbundet har i huvudsak uppnått mål för god ekonomisk hushållning för 2025. När det gäller verksamheten redovisas delvis måluppfyllelse.

Vid granskningen gjorda iakttagelser, bedömningar samt rekommendationer redovisas i bilagda rapporter, som härmed översänds för beaktande.

På uppdrag av förbundets revisorer

Bjarne Hald  
Ordförande

---

### **Bilagor:**

Yttrande från auktoriserad revisor avseende årsredovisning 2025, april 2026.  
Revisionsrapport: God ekonomisk hushållning 2025, april 2026.

# Deltagare

---

**ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB** 556029-6740 Sverige

**BJARNE HALD** Sverige

*Signerat med Svenskt BankID*

---

*2026-04-07 13:41:56 UTC*

---

**Undertecknare**

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: BJARNE NIELSEN HALD

Bjarne Hald

Leveranskanal: E-post

**Till revisorerna i Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet  
Org.nr 222000-2949**

Vi har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet utfört revision och granskning av årsredovisningen enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision* för år 2025-01-01–2025-12-31.

Våra uttalanden i detta yttrande är förenliga med innehållet i den revisionsrapport som har överlämnats till kommunalförbundets förtroendevalda revisorer 2026-04-01.

**Yttrande om årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter**

**Uttalande**

Vi har utfört en revision av årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision* för Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet för år 2025-01-01–2025-12-31 avgiven av direktionen den 2026-03-24. Vi har granskat förvaltningsberättelsen, de sammanställda räkenskaperna samt drift- och investeringsredovisningen enligt särskilda instruktioner i *Standard för kommunal räkenskapsrevision*.

Enligt vår bedömning har årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter upprättats i enlighet med lagen om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av kommunalförbundets finansiella ställning per den 31 december 2025 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året.

**Grund för uttalanden**

Vi har utfört uppdraget enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision*. Vårt ansvar enligt denna standard beskrivs närmare i avsnittet *Det sakkunniga biträdets ansvar*. Uppdraget är utfört utifrån opartiskhet och självständighet i förhållande till kommunalförbundet.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

**Annan information**

Årsredovisningen innehåller också annan information än resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter och denna andra information återfinns på sidorna 3-19. Det är direktionen som har ansvaret för denna andra information. Sådan information som granskas enligt särskilda instruktioner utgör inte annan information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna andra information och i vårt uppdrag ingår inte att genomföra en revision av denna information, men det är vårt ansvar

att läsa den och överväga om den i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen och bedömer om den andra informationen verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldig att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

### **Direktionens ansvar**

Det är direktionen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt LKBR. Direktionen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

### **Det sakkunniga bitrådets ansvar**

Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna ett yttrande som en del av en revisionsrapport till de förtroendevalda revisorerna. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision* alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i ovan nämnda delar.

Som del av en revision enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision* använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

1. Identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag,
2. Skaffar vi oss en förståelse av den del av kommunalförbundets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
3. Utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i direktionens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
4. Utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

5. Måste vi informera de förtroendevalda revisorerna om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

### **Det sakkunniga bitrådets granskning av förvaltningsberättelsen, de sammanställda räkenskaperna samt drift- och investeringsredovisningen**

Det är direktionen som har ansvaret för förvaltningsberättelsen, de sammanställda räkenskaperna samt drift- och investeringsredovisningen och att dessa upprättas i enlighet med LKBR. Vår granskning har skett enligt "Instruktion för granskning av förvaltningsberättelse", "Instruktion för granskning av sammanställda räkenskaper" samt "Instruktion för granskning av drift- och investeringsredovisning" i *Standard för kommunal räkenskapsrevision*. Detta innebär att vår granskning av förvaltningsberättelsen, de sammanställda räkenskaperna och drift- och investeringsredovisningen har en annan inriktning och mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision* har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

Förvaltningsberättelse har upprättats i enlighet med LKBR.

Sammanställda räkenskaper har upprättats i enlighet med LKBR.

Drift- och investeringsredovisning har upprättats i enlighet med LKBR.

Datum den dag som framgår av vår elektroniska signatur

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Marcus Sundberg  
Ansvarigt sakkunnigt biträde

# Deltagare

---

**ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB** 556029-6740 Sverige

***Signerat med Svenskt BankID***

---

***2026-04-08 11:33:01 UTC***

---

**Undertecknare**

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: Leif Marcus Sundberg

Marcus Sundberg

Auktoriserad revisor

Leveranskanal: E-post



# Revisorernas redogörelse 2025

---



# Revisionens uppdrag

---

Revisionens uppdrag regleras i kommunallagen och god revisionsred inom kommunal verksamhet.

Revisorerna prövar följande områden:

- Ändamålsenlighet
- Ekonomiskt tillfredsställande
- Rättvisande räkenskaper
- Intern kontroll

Respektive granskningsområde bedöms med hjälp av signalsystem: grön (ja/uppfyllt), gult (delvis) och rött (nej/ej uppfyllt).

Revisionsplanering sker utifrån en bedömning av risk och väsentlighet. Revisionsplanering fastställs i en revisionsplan för året. Revisionsobjekt är förbundsmyndigheten. I rollen som lekmannarevisorer granskar revisionen även verksamheten i aktieföretag där förbundet har ett betydande ägarandel.

# Årets granskningsinsatser

Förbundsdirektionen				
	Ändamåls- enlighet	Ekonomiskt tillfredsställande	Rättvisande räkenskaper	Intern kontroll
1. Årsredovisning 2025			Grön	
2. Delårsrapport 2025			Grön	
3. God ekonomiskt hushållning 2025	Gul	Grön		
4. Grundläggande granskning 2025	Gul	Grön		Grön
<b>Samlad bedömning</b>	<b>Gul</b>	<b>Grön</b>	<b>Grön</b>	<b>Grön</b>

# Interpellation till kommunalrådet om näringslivsutvecklingen i Övertorneå

Övertorneå kommun har under lång tid haft utmaningar när det gäller nyetableringar, företagstillväxt och inflyttning. Många företagare upplever att kommunen saknar en tydlig strategi för att stärka näringslivet och skapa nya arbetstillfällen.

Samtidigt pågår omfattande satsningar på regional och nationell nivå i norra Sverige. Flera kommuner arbetar aktivt med att marknadsföra sig gentemot investerare, myndigheter och regeringen för att ta del av de möjligheter som den gröna omställningen medför.

Under dina tolv år som kommunalråd har Övertorneå kommun tappat i befolkning ca 900 på din år som kommunalråd, förlorat flera statliga arbetstillfällen. Bland annat har statlig närvaro minskat genom förändringar inom Posten, Arbetsförmedlingen och Försäkringskassan på senare år.

**Mot denna bakgrund vill jag fråga kommunalrådet Tomas Mörtberg.**

1. Vilka konkreta åtgärder har kommunen vidtagit under de senaste tolv åren för att attrahera nya företagsetableringar till Övertorneå?
2. Hur många besök eller möten har kommunrådet haft med Regeringskansliet, i syfte att främja kommunens näringslivsutveckling?
3. Vilka resultat har dessa insatser lett till i form av nya arbetstillfällen, investeringar eller företagsetableringar?
4. Vilken strategi har kommunledningen för att säkerställa att Övertorneå tar del av de möjligheter som nu växer fram i Norrbotten?
5. Anser kommunalrådet att kommunens arbete med näringslivsfrågor har varit tillräckligt offensivt, och om så är fallet, på vilket sätt?
6. Anser du att de insatser som gjorts har varit tillräckliga med tanke på kommunens befolkningsutveckling och förlusten av statliga arbetstillfällen?

Övertorneå den 4/6-26



Knut Omark

Övertorneå Kommun  
Kommunstyrelsen

2026 -06- 03

Dnr .....

Motion till fullmäktige.

Sjukvårdspartiet i Övertorneå föreslår att de helägda bolagens årsstämmor ska vara öppna stämmor. Detta innebär att kommunmedborgare ges möjlighet att närvara vid stämmorna.

Vidare ska allmänheten, i anslutning till stämman, ges möjlighet att ställa frågor, samtidigt som bolagen ges möjlighet att presentera sin verksamhet och aktuella frågor.

Nödvändiga regler för öppna stämmor bör införas som ägardirektiv och regleras i bolagsordningen.

Övertorneå den 27/5-26



Knut Omark / Ordf / Sjvp

**Till Fullmäktig**

Övertorneå Kommun Kommunstyrelsen
2026 -06- 03
Dnr .....

## **Motion om utredning av lokal avfallsförbränning i Övertorneå**

Idag transporteras stora mängder brännbart avfall från Övertorneå till Boden, cirka 160 km enkel väg. De långa transportererna medför höga och ökande kostnader.

En lokal avfallsförbränning skulle kunna minska transportkostnaderna och samtidigt bidra till produktion av fjärrvärme. På sikt kan detta ge lägre energikostnader och stärka kommunens självförsörjning.

- att utreda möjligheten att etablera lokal avfallsförbränning i Övertorneå,
- att utredningen ska belysa ekonomiska, miljömässiga och tekniska förutsättningar,
- att särskilt analysera effekterna på fjärrvärmekostnader och kommunens energiförsörjning.

Övertorneå den 4/6-26



Knut Omark / Ordf / Sjvp



# Motion till kommunfullmäktige i Övertorneå kommun

## Gång- och cykelväg mellan Övertorneå och Kuivakangas längs väg 99

### Bakgrund

Frågan om en gång- och cykelväg mellan Övertorneå och Kuivakangas längs väg 99 har lyfts vid ett flertal tillfällen genom åren. Trots detta saknas fortfarande en säker och ändamålsenlig lösning för de många gående och cyklister som använder sträckan.

Vägsträckan nyttjas dagligen för arbetspendling, motion och rekreation. Samtidigt har området utvecklats till ett allt viktigare mål för besökare och friluftsjälskare. Längs sträckan finns replikan av Särkilax kyrka, en betydelsefull kulturhistorisk sevärdhet som lockar både kommuninvånare och besökare. Dessutom har Haapakylänsaari blivit ett uppskattat område för vandring, naturupplevelser och friluftsliv.

Trots dessa värden hänvisas gående och cyklister till väg 99, där de delar väg med biltrafiken. Detta innebär en onödig säkerhetsrisk för oskyddade trafikanter och begränsar möjligheterna för fler att välja cykel eller promenad.

En gång- och cykelväg skulle förbättra trafiksäkerheten, främja folkhälsan, skapa bättre förutsättningar för hållbara transporter samt stärka kommunens attraktivitet för både invånare och besökare. Den skulle också bidra till ökad tillgänglighet till områdets kulturhistoriska och naturnära besöksmål.


En sådan satsning ligger dessutom väl i linje med kommunens ambitioner att skapa en attraktiv livsmiljö, främja hållbar utveckling, stärka folkhälsan och bidra till inflyttning och lokal utveckling. Goda möjligheter till säker gång- och cykeltrafik är en viktig del av ett modernt och attraktivt samhälle.

Mot denna bakgrund bör Övertorneå kommun aktivt verka för att frågan prioriteras och drivs vidare i samarbete med Trafikverket.

### Yrkande

1. att Övertorneå kommun utreder behovet och förutsättningarna för en gång- och cykelväg mellan Övertorneå och Kuivakangas längs väg 99,
2. att kommunen inleder dialog med Trafikverket om planering, prioritering och finansiering av en sådan gång- och cykelväg,
3. att kommunen verkar för att projektet inkluderas i kommande planer för trafiksäkerhet och hållbara transporter,
4. att kommunen i utredningen särskilt beaktar möjligheterna att stärka friluftsliv, besöksnäring samt tillgängligheten till områdets kulturhistoriska och naturnära besöksmål.

Övertorneå den 4/6-26



Knut Omark / Ordf / Sjvp



Övertorneå Kommun  
Kommunstyrelsen

2026 -06- 03

Dnr .....

## Till Fullmäktige

### Motion angående nytt reningsverk vid Lokstallarna

#### Bakgrund

Övertorneå kommun planerar att bygga ett nytt reningsverk vid Lokstallarna. Detta är en mycket stor investering som kommer att påverka kommunens ekonomi och invånare under lång tid framöver.

Vi i SJVP anser därför att beslutet måste bygga på ett helt oberoende och objektivt underlag där alla realistiska alternativ prövas och jämförs.

Det är särskilt viktigt att möjligheten att renovera och modernisera det befintliga reningsverket utreds på ett "seriöst" sätt innan beslut fattas om nybyggnation.

#### Motivering

En renovering av det befintliga reningsverket kan innebära:

- lägre investeringskostnader,
- kortare genomförande tid,
- mindre påverkan på närboende och miljö,

För att säkerställa trovärdighet och transparens bör utredningen genomföras av oberoende konsulter utan koppling till tidigare förslag eller projekt.

Övertorneå den 4/6-26



Knut Omark

Övertorneå Kommun  
Kommunstyrelsen

2026 -06- 03

Dnr .....

# Motion till Kommunfullmäktige

Övertorneå Kommun  
Kommunstyrelsen

2026 -06- 03

## Frysning av kommunala taxor under nästa mandatperiod

Dnr .....

1. Att frysa höjningar av VA-taxor, renhållningstaxor samt övriga kommunala taxor under kommande mandatperiod.
2. Att undantag endast ska kunna göras vid extraordinära omständigheter som kommunen inte rimligen kunnat påverka.

## Bakgrund

Under de senaste åren har många hushåll fått ökade kostnader för boende, energi, livsmedel och räntor. Samtidigt har kommunala avgifter och taxor fortsatt att höjas, vilket ytterligare belastar kommuninvånarnas ekonomi.

VA-avgifter, renhållningstaxor och andra kommunala avgifter är nödvändiga kostnader som invånarna inte kan välja bort. Därför bör kommunen ta ett större ansvar för att hålla tillbaka kostnadsutvecklingen och skapa ekonomisk trygghet för hushållen.

Kommunen behöver i första hand fokusera på effektiviseringar, bättre prioriteringar och långsiktig ekonomisk planering istället för att återkommande höja taxor för invånarna.

Övertorneå 4/6-26



Knut omark

**Motion till kommunfullmäktige i Övertorneå kommun**

**Säkerställ tandvård i Övertorneå**

Tillgången till tandvård i Övertorneå har under lång tid varit otillräcklig. Bristen på tandvård drabbar särskilt äldre personer och andra grupper med stora vårdbehov. Många invånare tvingas söka tandvård i andra kommuner eller utomlands, vilket innebär ökade kostnader, längre resor och försämrad tillgänglighet.

God tandhälsa är en viktig del av den allmänna hälsan. Bristande tandvård kan leda till försämrad livskvalitet, ökad sjuklighet och högre kostnader för samhället. Folktandvården i Övertorneå har också begränsad tillgänglighet för vuxna patienter och hänvisningar till andra orter förekommer.


Sjukvårdspartiet anser att kommunen måste ta en aktiv roll för att säkerställa att invånarna har tillgång till god tandvård nära hemorten.

**Yrkande**

Att kommunfullmäktige beslutar att:

1. Uppdra till kommunstyrelsen att tillsammans med Region Norrbotten ta fram en handlingsplan för att långsiktigt säkerställa tandvård i Övertorneå.
2. Utreda möjligheten till lokala rekryterings- och etableringsstöd för tandläkare och tandhygienister.
3. Verka för att äldre och personer med stora vårdbehov får förbättrad tillgång till tandvård på hemorten.
4. Uppvakta regering och region om ökade statliga subventioner så att tandvård successivt likställs med övrig sjukvård.
5. Återrapporera vilka åtgärder som vidtagits till kommunfullmäktige senast under år 2027.

För Sjukvårdspartiet



Knut Omark

Kommunfullmäktigeledamot



ÖVERTORNEÅ

Motion till kommunfullmäktige i Övertorneå kommun

## Öka folkmängden till 4 100 invånare år 2030

Sjukvårdspartiet föreslår att Övertorneå kommun antar målsättningen att öka folkmängden till 4 100 invånare senast år 2030.

För att nå målet bör kommunen arbeta aktivt med:

- Lägre kommunala taxor och avgifter för att göra kommunen mer attraktiv för boende och företag.
- Ett mer företagsvänligt klimat med snabbare handläggning och bättre service.
- Aktiv marknadsföring av kommunen för att locka inflyttare.
- Fler arbetstillfällen genom stöd till näringsliv, entreprenörskap och etableringar.
- Ökat bostadsbyggande och fler attraktiva boendemiljöer.
- Särskilda insatser för att locka unga familjer, kompetensförsörjning och återflyttare.

### Yrkande

Att kommunfullmäktige beslutar att:

1. Fastställa målet att Övertorneå kommun ska ha minst 4 100 invånare år 2030.
2. Uppdra åt kommunstyrelsen att ta fram en handlingsplan med konkreta åtgärder för ökad inflyttning, fler arbetstillfällen och stärkt företagsklimat.
3. Årligen redovisa resultat och utveckling till kommunfullmäktige.

För Sjukvårdspartiet

Knut Omark

Kommunfullmäktige ledamot

Socialnämnden

SN § 57

### Ej verkställda beslut enligt SoL/LSS för Q 1/2026

#### Beslut

Socialnämnden beslutar att godkänna förvaltningens redovisning för ej verkställda beslut gällande kvartal 1 2026, samt översända handlingen till kommunfullmäktige och kommunens revisorer.

#### Ärendebeskrivning

Nämnden är, enligt 34 kap 1–3 §§ (SoL) samt 28 f-h § Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS), skyldig att rapportera om beviljat bistånd enligt 11 kap 1 § (SoL) och insatser enligt 9 § (LSS) inte har verkställts tre månader efter beslut. Nämnden skall även rapportera om en insats har avbrutits och inte verkställts på nytt inom tre månader. Rapporteringen skall ske till Inspektionen för vård och omsorg (IVO), kommunfullmäktige samt kommunens revisorer.

Om IVO bedömer att insatsen inte verkställts inom skälig tid kan myndigheten ansöka om utdömmande av en särskild avgift hos förvaltningsrätten.

För kvartal 1 2026 har hittills tre nya ärenden rapporterats in 2026-04-26 till IVO i form av individuella rapporter. De ärenden som rapporterades in som ej verkställda rörde:

- Särskilt boende plats enligt SoL där anledningen uppgavs vara att ”den enskilde har tackat nej till erbjudandet”.
- Korttidsvistelse enligt 9 § 6p LSS i form av stödfamilj där anledningen uppgavs vara ”svårigheter att hitta lämplig kontaktfamilj” i båda fallen.

För övriga tidigare inrapporterade ärenden se föregående skrivelse.

#### Förslag till beslut

Socialnämndens arbetsutskott föreslår socialnämnden besluta att godkänna förvaltningens redovisning för ej verkställda beslut gällande kvartal 1 2026, samt översända handlingen till kommunfullmäktige och kommunens revisorer.

#### Bilaga

- Sammanställning av ej verkställda beslut enligt SoL och LSS – SOC 2026.230

#### Beslutsexpediering

Kommunfullmäktige  
Kommunens Revisorer

Justerades sign

Utdragsbestyrkande