



Ledamöter och ersättare

KOMMUNFULLMÄKTIGE**Tid** måndag 15 juni 2026 kl. 13:15**Plats** Stadshuset, Sessionssalen, vån 1

Upprop

Val av justerare

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Punkt	Rubrik	Ärendenr	Sida
1	Meddelanden till kommunfullmäktige 2026-06-15	2026/43	3
2	Anmälan av motioner 2026-06-15	2026/393	4 - 5
3	Redovisning av motioner per mars 2026	2025/1680	6 - 13
4	Redovisning av e-förslag per mars 2026	2025/1681	14 - 15
5	Samordnad varudistribution	2025/1900	16 - 79
6	Specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB	2026/143	80 - 90
7	Revidering av styrdokument för revisorer	2026/22	91 - 109
8	Ombudgetering av kommunbidrag år 2026	2026/770	110 - 112
9	Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet, beslut om ansvarsfrihet för direktionen Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten avseende 2025	2026/55	113 - 276
10	Luleåförslaget Staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena	2025/163	277 - 282
11	Motion (L) om att köpa en frystork till Luleå kommun	2025/459	283 - 292



12	Motion (KD) om ett trevligare äldreboende	2025/922	293 - 305
13	Snabbinterpellation (L) om omvandlingen av studentbostäder på Björkskatan till entreprenörsboende	2026/886	306 - 309

Meddelanden till kommunfullmäktige 2026-06-15

Ärendnr 2026/43-1.1.1.7

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att lägga redovisade meddelanden till handlingarna.

Beskrivning av ärendet

Följande meddelanden redovisas:

Avsändare	Ämne
Transportstyrelsen 2026-05-25	KLF Hid.nr 2026.5702 Beslut om geografisk UAS-zon Luleå Hamn
Försvarmakten 2026-05-29	KLF Hid.nr 2026.6094 Flygvapnet deltar i flygövningen Ramstein Flag 2026, 8-19 juni



Anmälan av motioner 2026-06-15

Ärendnr 2026/393-1.1.1.5

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att lägga redovisningen av väckta motioner för perioden 2026-05-19 - 2026-06-15 till handlingarna.

Beskrivning av ärendet

Följande motioner redovisas:

Avsändare

Fredrik Hjalte (L)
Thomas Söderberg (L)
Ylva Mjärdell (L)

Ämne

KLF 2026/871
Motion (L) om företagsinkubator för livs-
medelsföretag



Motion om företagsinkubator för livsmedelsföretag

Luleå har under de senaste åren utvecklats till ett starkt centrum för innovation och teknikutveckling. Genom inkubatorer, science parks och samarbeten mellan näringsliv och universitet har många innovativa företag inom IT- och tekniksektorn vuxit fram. Dessa miljöer har visat hur samarbete, nätverk och gemensamma resurser kan skapa tillväxt, nya arbetstillfällen och internationellt konkurrenskraftiga företag.

Samtidigt står Luleå och Norrbotten inför ett växande behov av ökad självförsörjning av livsmedel. Den gröna industriomställningen och den snabba expansionen i norra Sverige innebär att fler människor kommer att bo och arbeta i regionen, vilket ökar efterfrågan på lokalproducerad mat. Frågan handlar inte bara om näringslivsutveckling utan också om beredskap, hållbarhet och regional utveckling.

Runt om i Sverige finns redan framgångsrika exempel på livsmedelsinkubatorer och så kallade food hubs. I Kristianstad finns en nationellt uppmärksammad miljö där små livsmedelsföretag får tillgång till testkök, produktutveckling, affärsstöd och nätverk. I Malmö finns liknande satsningar som kombinerar lokal matproduktion, innovation och hållbar stadsutveckling.

Det som däremot saknas i norra Sverige är en samlade plats där små och nystartade livsmedelsföretag både kan producera, förädla, sälja och utveckla sina verksamheter tillsammans. Här finns en stor möjlighet för Luleå att ta ledartröjan.

Genom att skapa ett kluster av livsmedelsföretag kan kommunen bidra till att små företag delar resurser, lokaler och utrustning på ett ekonomiskt och hållbart sätt. Det kan handla om gemensamma produktionsytor, livsmedelsgodkända kök, kylförvaring, kontorsplatser, rådgivning och en gemensam gårdsbutik där lokala produkter säljs direkt till konsumenter och besökare.

En sådan satsning skulle skapa bättre förutsättningar för entreprenörer att starta och utveckla företag inom matproduktion och livsmedelsförädling. Samtidigt kan den stärka besöksnäringen genom att lyfta lokal gastronomi, närproducerade råvaror och matupplevelser kopplade till det arktiska Norrbotten.

Ett livsmedelscenter i Luleå skulle kunna bli ett naturligt nav för innovation inom hållbar matproduktion i norra Sverige.

Därför vill vi i Liberalerna att:

- Luleå kommun skapar en plats för livsmedelsföretag att samlas i en gemensam lokal med ytor för kontor, förädling, produktion och försäljning.
- Möjlighet skapas för en gemensam gårdsbutik där lokala producenter kan sälja sina varor.
- Satsningen utformas som ett livsmedelskluster och innovationscenter för hållbar matproduktion i norra Sverige.

Fredrik Hjälte (L), Thomas Söderström (L), Ylva Mjärdell (L)



§ 129

Redovisning av motioner per mars 2026

Ärendenr 2025/1680-1.1.1.5

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna upprättad förteckning över handläggning av motioner.

Sammanfattning av ärendet

I kommunallagen 5 kap 35 § stadgas följande:

”En motion eller ett medborgarförslag ska om möjligt beredas på sådant sätt att fullmäktige kan fatta beslut inom ett år från det att motionen eller medborgarförslaget väcktes”. Om beredning inte kan avslutas inom denna tid ska detta och vad som har kommit fram vid beredning anmälas till fullmäktige inom samma tid. Fullmäktige får då avskryva motionen eller medborgarförslaget från vidare handläggning.”

Med hänvisning till dessa bestämmelser har kommunstyrelseförvaltningen upprättat bifogad förteckning över handläggning av motioner. Föregående redovisning avsåg motioner per september 2025 och lämnades in i oktober 2025.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-05-04 § 65 föreslagit kommunfullmäktige besluta att godkänna upprättad förteckning över handläggning av motioner.

Sammanträdet

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Dialog

Dialog har förts inom kansliet.



Beslutsunderlag

- Redovisning av motioner per mars 2026, KLF Hid: 2026.4996
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande redovisning av motioner per mars 2026, KLF Hid: 2026.4994
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-05-04 § 65, KLF Hid: 2026.5241



Redovisning av motioner per mars 2026

Ärendenr 2025/1680-1.1.1.5

Avsändare/anmält på sammanträde	Ärendemening/Ärendenummer	Remissinstans	Beslut/Anmärkning	Prognos på svarstid
Liberalerna KF 2023-12-18 § 258	Motion (L) bekämpa fördomar, bekämpa antisemitismen KLF 2023/1708	Kommunstyrelsen	Delvis bifall KF 2025-10-20 § 190	
Centerpartiet KF 2024-04-22 § 66	Motion (C) om markbyte i Gammelstad/Kyrkbyn – Mattisberget KLF 2024/678	Kommunstyrelsen		KF Q4 2026
Sverigedemokraterna KF 2024-09-23	Motion (SD) Gratis broddar för äldre i Luleå KLF 2024/1710	Kommunstyrelsen	Bifall KF 2025-11-17 § 213	
Liberalerna KF 2024-10-21	Motion (L) om förändrade regler för studentbostäder KLF 2024/1923	Kommunstyrelsen	Avslag KF 2025-11-17 § 216	
Liberalerna KF 2024-10-21	Motion (L) om återinförande av närlinjen i Luleå KLF 2024/1925	Kommunstyrelsen		KF Q3 2026
Sverigedemokraterna KF 2024-11-18	Motion (SD) Slopa enprocentsmålet KLF 2024/2107	Kommunstyrelsen	Avslag KF 2026-01-26 § 13	



Sverigedemokraterna KF 2024-12-16	Motion (SD) om revidering av vänortssamarbeten KLF 2024/2278	Kommunstyrelsen	Delvis bifall, avslag, besvarad KF 2025-11-17 § 214	
Centerpartiet KF 2025-01-27	Motion (C) om att utveckla näringslivsfrämjande åtgärder riktade mot lantbruksföretag KLF 2025/135	Kommunstyrelsen	Bifall KF 2026-01-26 § 14	
Centerpartiet KF 2025-01-27	Motion (C) om att utveckla utbildningar inom jord- och skogsbruk KLF 2025/137	Arbetsmarknads- och gymnasienämnden	Bifall KF 2025-12-15 § 243	
Liberalerna KF 2025-01-27	Motion (L) om minskade barngrupper på förskolan KLF 2025/139	Barn- och utbildningsnämnden	Avslag KF 2026-01-26 § 15	
Moderaterna KF 2025-01-27	Motion (M) avseende Luleå kommuns vänorter KLF 2025/165	Kommunstyrelsen	Delvis bifall, avslag, besvarad KF 2025-11-17 § 215	
Sverigedemokraterna KF 2025-01-27	Motion (SD) om handlingsplan för hederskultur KLF 2025/198	Socialnämnden	Besvarad KF 2025-12-15 § 244	
Liberalerna KF 2025-03-24	Motion (L) om att köpa en frystork till Luleå kommun KLF 2025/459	Kommunstyrelsen		KF Q2 2026
Liberalerna KF 2025-03-24	Motion (L) om att få fler studenter att bo kvar i Luleå	Kommunstyrelsen	Bifall KF 2026-03-23	



	KLF 2025/527		§ 47	
Centerpartiet KF 2025-04-22	Motion (C) om att utreda bolagisering av hela eller delar av kommunens bestånd av samhällsfastigheter KLF 2025/709	Kommunstyrelsen		KF Q2 2026
Liberalerna KF 2025-05-19	Motion (L) om studiefri KLF 2025/876	Barn- och utbildningsnämnden	Avslag KF 2026-01-26 § 16	
Liberalerna KF 2025-05-19	Motion (L) om feriejobb med möjlighet till extrajobb KLF 2025/877	Kommunstyrelsen Socialnämnden Arbetsmarknads- och gymnasienämnden Barn- och utbildningsnämnden		KF Q3 2026
Kristdemokraterna KF 2025-05-19	Motion (KD) om demensby KLF 2025/921	Socialnämnden		KF Q2 2026
Kristdemokraterna KF 2025-05-19	Motion (KD) om ett trevligare äldreboende KLF 2025/922	Socialnämnden		KF Q2 2026
Liberalerna KF 2025-05-19	Motion (L) om höjda timmar i förskolan KLF 2025/923	Barn- och utbildningsnämnden	Avslag KF 2026-02-23 § 29	
Centerpartiet KF 2025-09-22	Motion (C) att hyra fler lokaler för gruppboende och serviceboende från privata hyresvärdar	Infrastruktur- och servicenämnden		KF Q3 2026

	KLF 2025/1513			
Centerpartiet KF 2025-09-22	Motion (C) om att införa en träbyggnadsstrategi i Luleå kommun KLF 2025/1515	Miljö- och byggnadsnämnden, infrastruktur- och servicenämnden och kommunstyrelsen		KF Q2 2026
Sverigedemokraterna KF 2025-09-22	Motion (SD) om pilotprojekt för AI-baserade tolktjänster inom den kommunala omsorgen KLF 2025/1514	Socialnämnden		KF Q3 2026
Liberalerna KF 2025-10-20	Motion (L) tydligare språkkrav och starkare språkstöd för personalen KLF 2025/1690	Kommunstyrelsen (HR-kontoret)		KF Q4 2026
Centerpartiet KF 2025-11-17	Motion (C) om insatser för att förbättra Luleå kommuns företagsklimat KLF 2025/1855	Kommunstyrelsen		KF Q3 2026
Centerpartiet KF 2025-11-17	Motion (C) om att ta fram en trafikplan för Luleå centrum KLF 2025/1856	Kommunstyrelsen		KF Q2 2026
Centerpartiet KF 2025-11-17	Motion (C) om att ta fram en policy för utdelning från de kommunalt ägda bolagen KLF 2025/1857	Kommunstyrelsen	Bifall KF 2026-03-23 § 48	
Liberalerna KF 2025-12-15	Motion (L) om upplösning av socialnämnden	Kommunstyrelsen		KF Q2 2026



	KLF 2025/1967			
Kristdemokraterna KF 2025-12-15	Motion (KD) Byt ut begreppet brukare KLF 2025/1968	Socialnämnden		KF Q4 2026
Liberalerna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet KF 2026-01-26	Motion (L,M,KD,C) om att inrätta en familjecentral i Luleå kommun KLF 2026/127	Socialnämnden		KF Q3 2026
Liberalerna KF 2026-01-26	Motion Kommunen måste ta GDPR på allvar KLF 2026/129	Säkerhet och beredskap		KF Q1 2027
Liberalerna KF 2026-01-26	Motion (L) Stärk skolvalet genom nya gymnasieutbildningar i kommunal regi KLF 2026/130	Arbetsmarknad- och gymnasienämnden		KF Q4 2026
Moderaterna KF 2026-02-23	Motion (M) Barnomsorgen i Luleå ska bli mer anpassningsbar och likvärdig KLF 2026/253	Barn- och utbildningsnämnden		KF Q1 2027
Centerpartiet KF 2026-02-23	Motion (C) om att utforma ett landsbygdstillägg för förskolor, skolor och fritidshem i Luleå kommun KLF 2026/324	Barn- och utbildningsnämnden		KF Q1 2027
Centerpartiet KF 2026-02-23	Motion (C) om att bygga beachvolleyplaner på Lulsundet	Kultur- och fritidsnämnden,		KF Q3 2026



	KLF 2026/327	Infrastruktur- och servicenämnden (del 2 i motionens förslag)		
Sverigedemokraterna KF 2026-02-23	Motion (SD) Övergrepp i äldreomsorgen KLF 2026/328	Socialnämnden		KF Q1 2027
Moderaterna, Kristdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna 2026-03-23	Motion (M, C, KD, L) om att se över resursfördelningsmodellen i grundskolan KLF 2026/506	Barn- och utbildningsnämnden		KF Q1 2027
Kristdemokraterna 2026-03-23	Motion (KD) En näringsrik, mättande skollunch präglad av valfrihet KLF 2026/355	Barn- och utbildningsnämnden		KF Q3 2026



§ 130

Redovisning av e-förslag per mars 2026

Ärendenr 2025/1681-1.5.2.1

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna upprättad förteckning över handläggning av e-förslag.

Sammanfattning av ärendet

I kommunallagen 5 kap 35 § stadgas följande:

”En motion eller ett medborgarförslag ska om möjligt beredas på sådant sätt att fullmäktige kan fatta beslut inom ett år från det att motionen eller medborgarförslaget väcktes”. Om beredning inte kan avslutas inom denna tid ska detta och vad som har kommit fram vid beredning anmälas till fullmäktige inom samma tid. Fullmäktige får då avskryva motionen eller medborgarförslaget från vidare handläggning.”

Med hänvisning till dessa bestämmelser har kommunstyrelseförvaltningen upprättat bifogad förteckning över handläggning av e-förslag. Föregående redovisning avsåg e-förslag per mars 2025 och lämnades in i april 2025.

E-förslag som avskrivs p.g.a. för få röster eller inte uppfyller kriterierna för att publiceras på webb meddelas kommunfullmäktige löpande.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-05-04 § 66 föreslagit kommunfullmäktige besluta att godkänna upprättad förteckning över handläggning av e-förslag.

Sammanträdet

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Beslutsunderlag

- Redovisning av e-förslag per mars 2026, KLF Hid: 2026.4998
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande redovisning av e-förslag per mars 2026, KLF Hid: 2026.4997
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-05-04 § 66, KLF Hid: 2026.5242

Redovisning av e-förslag per mars 2025

Ärendenr 2025/1681

Anmält på sammanträde	Ärendenummer	Ärendemening	Beslutande styrelse/nämnd	Beslut	Prognos på svarstid
KF 2023-09-25 § 170	2023/720	E-förslag om möjliggör köp av tomträtter genom ett erbjudande (126 röster)	Kommunstyrelsen		Q4 2026



§ 133

Samordnad varudistribution

Ärendenr 2025/1900-2.5.0.3

Kommunstyrelsens förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att införa småskalig lokal samordnad varudistribution med lager och tvättning.
2. Kommunfullmäktige beslutar att behov av utökat kommunbidrag omhändertas i Mål och budget 2027-2029.

Sammanfattning av ärendet

Samordnad varudistribution (SVD) innebär att varor levereras till en distributionscentral där de samlas och distribueras till kommunens verksamheter. Syftet är att minska miljöpåverkan, öka trafiksäkerheten, förbättra arbetsmiljön samt stärka lokal livsmedelsförsörjning och beredskap.

En uppdaterad förstudie har genomförts utifrån politiskt uppdrag i mål och budget 2025–2028, med särskilt fokus på beredskap och lokal livsmedelsproduktion.

Förstudien analyserar tre scenarier:

- **Scenario 1:** fortsatt utveckling av nuvarande arbetssätt.
- **Scenario 2:** småskalig samordning för lokala livsmedel med lager och tvättning.
- **Scenario 3:** fullskalig samordnad varudistribution.

Scenario 1 bedöms ha hög genomförbarhet och låg kostnad men begränsad effekt på beredskap och lokal produktion.

Scenario 3 har störst potentiell effekt men innebär omfattande investeringar, hög komplexitet och betydande risker kopplade till kostnader och verksamhetsförändring.

Scenario 2 utgör ett balanserat mellansteg med möjlighet att:

- undanröja centrala hinder för lokal livsmedelsproduktion (tvättning och lagring),
- stärka kommunens beredskap,
- pröva nya arbetssätt i begränsad skala.



Samtidigt innebär scenario 2 ökade kostnader och kräver fördjupad analys av genomförande, volymer och ekonomi.

Mot denna bakgrund föreslår kommunstyrelseförvaltningen att kommunfullmäktige beslutar att införa samordnad varudistribution med småskalig samordning för lokala livsmedel med lager och tvättning (scenario 2). Berörda nämnder ges i uppdrag att, inom ramen för kommande budgetprocess, omhänderta utökade kostnader kopplade till scenario 2. De identifierade kostnader som inte omhändertagits i budgetprocessen 2027-2029 är högre inköspriiser på råvarorna (ca 1,2 mkr), personal- och lokalkostnader (ca 1,3 mkr) samt transportkostnader (1-1,3 mkr). Totalt handlar det om cirka 3,8 mkr i ökade kostnader.

Ett införande av scenario 2 kan på sikt leda till en fullskalig implementation av samordnad varudistribution, d.v.s. scenario 3. Detta sker efter utvärdering av scenario 2, vilket kan göras tidigast 2029. Därefter finns förutsättningar för ett nytt beslut om scenario 3.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-05-04 § 77 föreslagit kommunfullmäktige besluta att införa småskalig lokal samordnad varudistribution med lager och tvättning, och att behov av utökat kommunbidrag omhändertas i Mål och budget 2027-2029.

Sammanträdet

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Beskrivning av ärendet

Kommunen utredde samordnad varudistribution 2020 men avvaktade införande på grund av organisatoriska och strukturella förutsättningar. Sedan dess har viktiga steg tagits, bland annat införande av kategoristyrning och utveckling av arbetssätt inom inköp och logistik. Även förbättringar i logistikkedjan har skett bland annat

- minskat antal leveranser,
- ökad samordning via grossist,
- anpassningar för lokala producenter,
- effektivisering av beställning och fakturahantering.

Kommunen har idag cirka 900 beställare, 550 mottagande enheter och ett 20-tal varuavtal som är relevanta för samordnad varudistribution.

Parallellt har omvärldsläget förändrats. Frågor om beredskap och lokal livsmedelsförsörjning har fått en mer framträdande roll, vilket också påverkar



kommunens behov av en mer robust och kontrollerad distributionslösning. Den politiska majoriteten har därför, inom ramen för mål och budget 2025–2027, gett i uppdrag att på nytt utreda hur kommunen kan ta steg mot samordnad varudistribution, med särskilt fokus på dessa perspektiv.

En uppdaterad förstudie har tagits fram som analyserar tre scenarier för hur kommunen kan utveckla sin varudistribution.

Nedan beskrivs de tre scenarierna i mer detalj.

Scenario 1 – Nuläge med ständiga förbättringar

I detta scenario fortsätter kommunen att utveckla och förbättra nuvarande arbetssätt för varudistribution. Detta inkluderar:

- Effektivisering av leveranser, till exempel minskning av antalet leveransdagar och samordning mellan leverantörer.
- Samordning av leveranser för lokala producenter, vilket möjliggör för fler mindre leverantörer att leverera till kommunen.
- Anpassning av krav och lösningar per leverantör, vilket öppnar för fler lokala aktörer.
- Effektivisering av beställnings- och fakturahantering, bland annat genom abonnemang och skåpservice.
- Pågående utvecklingsinsatser, till exempel ökad lagringskapacitet, nattleveranser och garanterade inköpsvolymmer till lokala producenter.

Scenario 1 har redan gett positiva effekter, såsom effektivisering, samordning, ökad trafiksäkerhet och förbättrad arbetsmiljö. Det är ett kostnadseffektivt alternativ med hög genomförbarhet, men bidrar i begränsad utsträckning till ökad lokal produktion och beredskap. Risker finns kopplat till brist på lagringsutrymme och tekniska förutsättningar för till exempel nattleveranser.

Scenario 2 – Småskalig lokal SVD med lager och tvättning

I detta scenario tar kommunen ett första steg mot samordnad varudistribution genom att skapa en småskalig lösning för utvalda lokala rotfrukter och grönsaker, kombinerat med lager och tvättning. Huvuddragen är:

- Luleå kommun tillhandahåller en distributionscentral, ett mindre lager och drift men upphandlar transport.
- Lokala producenter eller grossister levererar råvaror till distributionscentralen, där de lagras och tvättas efter behov.
- Samordnad utkörning sker till mottagande enheter, och driftpersonalen ansvarar för lagring, tvättning och koordinering.



- Säsongen för lagring och leverans kan förlängas, vilket ökar möjligheten till lokal självförsörjning.
- Praktiska förutsättningar är till viss del utredda, till exempel användning av befintliga lokaler och samarbeten med Hushållningssällskapet.

De identifierade kostnader som inte omhändertagits i budgetprocessen 2027-2029 är högre inköpspriser på råvarorna (ca 1,2 mkr), personal- och lokalkostnader (ca 1,3 mkr) samt transportkostnader (1-1,3 mkr). Totalt handlar det om cirka 3,8 mkr i ökade kostnader.

Scenario 2 leder till ökade årliga kostnader, men undanröjer hinder för ökad lokal produktion och stärker beredskapen. Det är ett flexibelt alternativ som kan utvecklas stegvis och anpassas efter erfarenheter.

Scenario 3 – Fullskalig samordnad varudistribution

I detta scenario inför kommunen en fullskalig, traditionell samordnad varudistribution för samtliga varukategorier. Huvuddragen är:

- Upphandling av distributionscentral, drift och transport.
- Tillsättande av en intern koordinator som ansvarar för kontakten med leverantörer och mottagande enheter.
- Samtliga lämpliga avtal ansluts, både inom livsmedel och övriga kategorier.
- Möjlighet att kombinera distributionscentralen med lager för till exempel torrvaror, förbrukningsmaterial, mediciner, drivmedel och vatten.

Scenario 3 har störst potential att påverka samhällsekonomiska kostnader, miljö och beredskap, men innebär stora investeringar, organisatoriska förändringar och nya arbetssätt för både leverantörer och kommunens verksamheter. Det är ett långsiktigt åtagande som kräver förankring och dedikation.

Mot denna bakgrund föreslår kommunstyrelseförvaltningen att kommunfullmäktige beslutar att införa samordnad varudistribution med småskalig samordning för lokala livsmedel med lager och tvättning (scenario 2). Berörda nämnder ges i uppdrag att, inom ramen för kommande budgetprocess, omhänderta eventuella utökade kostnader kopplade till scenario 2. Ett införande av scenario 2 kan på sikt leda till en fullskalig implementation av samordnad varudistribution, d.v.s. scenario 3.



Dialog

Dialog har förts med socialförvaltningen, infrastruktur- och serviceförvaltningen samt arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningen, referensgrupp och externa aktörer inom livsmedelsförsörjning och beredskap.

Beslutsunderlag

- Förstudie Samordnad varudistribution 2025-02-27, KLF Hid: 2025.5829
- Presentation - förstudierapport samordnad varudistribution, KLF Hid: 2026.5024
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande samordnad varudistribution, KLF Hid: 2026.5023
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-05-04 § 77, KLF Hid: 2026.5253



Samordnad varudistribution

Uppdatering av tidigare genomförd förstudie



Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund & tidigare utredning.....	1
1.2	Önskat läge.....	2
1.3	Syfte & mål	2
1.4	Avgränsning.....	2
1.5	Genomförande	2
2	Nulägesbeskrivning & utveckling.....	4
2.1	Varudistribution	4
2.2	Utveckling av nya arbetssätt.....	5
2.3	Fortsatta möjligheter & förbättringsbehov	6
3	Uppföljning av andra kommuner.....	7
3.1	Upplägg	7
3.2	Utvärdering av effekter	8
3.3	Nästa steg	9
4	Intressenters inspel	10
4.1	SVD & lokal livsmedelsförsörjning.....	10
4.2	SVD & beredskap	10
5	Lösningförslag, möjliga effekter och risker	12
5.1	Scenario 1 – Nuläge med ständiga förbättringar	13
5.2	Scenario 2 – Småskalig lokal SVD med lager och tvättning.....	14
5.3	Scenario 3 – Fullskalig samordnad varudistribution	16
6	Analys av samhällsekonomiska effekter och kostnader	19
6.1	Scenario 1 – Nuläge med ständiga förbättringar	19
6.2	Scenario 2 – Småskalig lokal SVD med lager och tvättning.....	19
6.3	Scenario 3 - Fullskalig samordnad varudistribution.....	21
7	Rekommendationer & förslag till genomförande	26
7.1	Scenario 1 – Nuläge med ständiga förbättringar	26
7.2	Scenario 2 – Småskalig lokal SVD med lager och tvättning.....	26
7.3	Scenario 3 - Fullskalig samordnad varudistribution.....	27
8	Referenser.....	28
9	Bilagor	29



1 Inledning

Frågan om samordnad varudistribution aktualiserats åter under 2024 av den styrande majoriteten (Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet) i Luleå kommun. Samordnad varudistribution (SVD) innebär att varor levereras till en distributionscentral (DC), där de sedan samlas och körs ut till kommunens verksamheter. En viktig komponent är transportplanering och logistik, ofta i samarbete mellan leverantör och kommun.

En utredning genomfördes 2020 där ett införande rekommenderades men utifrån de risker som identifierades och förvaltningsorganisationens förutsättningar startades ingen implementering. Nu finns viljan att undersöka hur ett första steg mot samordnad varudistribution skulle kunna se ut inom Luleå kommun.

1.1 Bakgrund & tidigare utredning

I den tidigare utredningen rekommenderades ett införande av SVD då både intressenter på marknaden och större nyttor hade identifierats. Luleå kommun föreslogs att upphandla samtliga delar av SVD där transportplaneringen skulle genomföras tillsammans med leverantören. Dessutom visade kostnads-nyttoanalysen positivt resultat redan år 1 och målbilden med färre fordonskilometer, antal stopp och minskade utsläpp beräknades kunna uppfyllas med råge (80%, 50 % resp. 83% minskning). Ytterligare styrkor som identifierades var synliggörandet av transportkostnader, möjligheten att ytterligare öka nyttorna med hjälp av större kluster i Norrbotten och det arbete som pågick kring e-handel, livsmedel och upphandling (till exempel kategoristyrning av livsmedel).

Beslutet som fattades var dock att inte direkt implementera SVD, i stället beslutades att fortsätta utredningen då:

- Viktiga förutsättningar var på gång men inte på plats, till exempel kategoristyrning av inköp, operativt inköp och tydliga mål kopplade till livsmedel och andra varor.
- Största grossisten av livsmedel såg inte värdet av lösningen då de ansåg att de redan agerade som kommunens distributionscentral till hög grad.
- Den begränsade tillgången till lagerlokaler.
- Osäkerhet kopplat till nytto-kostnads kalkylen, svårt att estimeras besparingar och det lyftes i förstudien att detta inte bör vara främsta motivatorn för ett införande.

Sedan tidigare utredning 2020 har följande utveckling skett:

- Kategoristyrning av livsmedel har införts (övriga varor som förväntades ingå i varuflödet saknar fortsatt kategoristyrning).
- Tydliga mål finns kopplat till varukategorin livsmedel.
- Fokuset på lokal livsmedelsförsörjning har ökat. Luleå kommun arbetar tydligare för att främja lokala livsmedelsproducenter i branschen. Bristen på lagringsutrymme är ett hinder för att livsmedelsproducenter och odlare ska kunna skala upp sin produktion och därmed leverera större volymer.
- Beredskapsperspektivet har fått en större plats på agendan på grund av situationen i omvärlden och Sverige.



1.2 Önskat läge

Styrande majoritet i Luleå kommun önskar ta kliv mot de effekter som samordnad varudistribution kan leda till. De effekter som lyftes i tidigare förstudie och som fortfarande är aktuella är:

- Miljövinster
- Ökad trafiksäkerhet
- Ekonomiska besparingar
- Förbättrad arbetsmiljö i mottagande kök
- Främja lokala leverantörer
- Nya arbetstillfällen inom kommunen

Då omvärldsläget har ändrats undersöks även hur SVD skulle kunna bidra till ett önskat läge med effekter kopplat till:

- Främjandet av lokal livsmedelsproduktion
- Ökad beredskap i händelse av krig eller kris

1.3 Syfte & mål

Syftet är att utreda hur ett första steg mot samordnad varudistribution skulle kunna ske för att nå fortsätta utvecklingen mot önskade effekter.

Förstudiens mål:

- Följa upp omvärldsbevakningen som utfördes 2020 och samla in information om vilka resultat som kommuner som infört samordnad varudistribution uppnått.
- Komplettera förstudien från 2020 med nya perspektiv inom beredskap och lokal livsmedelsförsörjning.
- Uppdatera nytto- och kostnadskalkylen (för samtliga varukategorier).
- Ge förslag på hur ett första steg av samordnad varudistribution skulle kunna se ut i Luleå kommun.
- Ta fram kostnadskalkyl för ett första steg av samordnad varudistribution.
- Ge förslag/inspel till hur ett första steg till samordnad varudistribution skulle kunna hanteras i kommande upphandling av livsmedel.

1.4 Avgränsning

Förstudien fokuserar på Luleå kommuns lagring och leverans av lokala livsmedel och innefattar utredning om samordnad varudistribution för lokala producenter. Större grossister och övriga varukategorier ingår inte, förutom i en uppdaterad nytto- och kostnadskalkyl för samtliga varukategorier.

1.5 Genomförande

Förstudien har genomförts av en utredningsgrupp som ansvarat för att driva arbetet framåt, analysera insamlad information och ta fram lösningsförslag. Utredningsgruppen har kontinuerligt stämt av arbetet och framtagna lösningsförslag med referensgruppen. Externa konsulter har anlits för att uppdatera nytto-kostnadskalkylen från 2020 samt för att estimerar kostnader för lösningsförslag. Organisationen framgår av tabell 1 och 2.



Tabell 1: Utredningsgrupp

Roll i förstudien	Roll i ordinarie verksamhet
Förstudieledare	Projektledare
Förstudiedeltagare	Strateg, livsmedel
Förstudiedeltagare	Externa konsulter

Tabell 2: Referensgrupp

Roll i förstudien	Roll i ordinarie verksamhet
Referensgruppsdeltagare	Upphandlare, förstudieledare 2020
Referensgruppsdeltagare	Verksamhetschef Resurscentrum
Referensgruppsdeltagare	Beredskapssamordnare
Referensgruppsdeltagare	Beredskapssamordnare
Referensgruppsdeltagare	Måltidsutvecklare
Referensgruppsdeltagare	Avdelningschef Fastigheter

I genomförandet av förstudien har fokus varit att uppdatera relevanta delar av tidigare förstudie, såsom nulägesbeskrivning och omvärldsbevakning. Vidare har perspektiv inhämtats kopplat till förstudiens mål, analys och lösningsförslag. De aktiviteter som utredningsgruppen genomfört i samverkan med förstudiens intressenter framgår av tabell 3.

Tabell 3: Genomförda aktiviteter

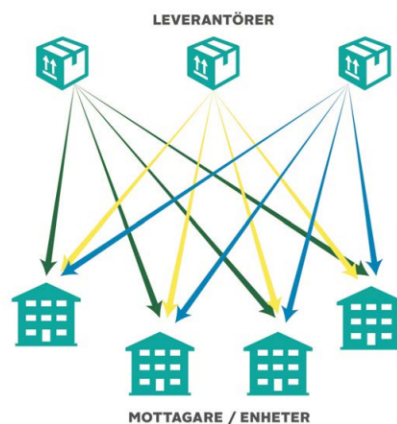
Aktivitet	Intressent	Ämne/syfte
Insamling av information och inspel via möten och mejl	Referensgrupp	Uppdatera nulägesbeskrivning Beredskapsperspektivet Lokal livsmedelsförsörjning Förankring och analys av lösningsförslag
Insamling av information via möten och mejl	Inköpskontoret	Uppdatera nulägesbeskrivning
Intervju	Norrköpings kommun	Utvärdera effekter av SVD
Intervju	Linköpings kommun	Utvärdera effekter av SVD
Intervju	Södertörns kommunerna	Utvärdera effekter av SVD
Mottagit material: förstudie och utvärdering	Kristianstad kommun	Utvärdera effekter av SVD
Intervju	Kontoret för Säkerhet & Beredskap	Beredskapsperspektivet
Intervju	Leverantör Noah	Lokal livsmedelsförsörjning
Intervju	Nära mat (Länsstyrelsen)	Lokal livsmedelsförsörjning
Intervju	Hushållningssällskapet	Lokal livsmedelsförsörjning
Avstämningsmöten och datainsamling	Extern konsult	Uppdatera/ta fram kalkyler

2 Nulägesbeskrivning & utveckling

2.1 Varudistribution

I dagsläget upphandlas vara och transport tillsammans, där kostnaden för transporten är inräknad i priset som kommunen betalar. Transportkostnaden ligger som ett dolt påslag i det pris som betalas.

Utgångspunkten är att samtliga varor i Luleå kommun ska beställas via e-handel där en order skickas till varuleverantören som skickar tillbaka ett ordersvar. Sedan levereras varorna till mottagande enhet. En faktura skickas per order till Luleå kommun som matchas i e-handelssystemet med hjälp av ordernumret som sedan betalas. Transporter samordnas vanligtvis inte mellan olika varuleverantörer, se illustrerande figur 1.

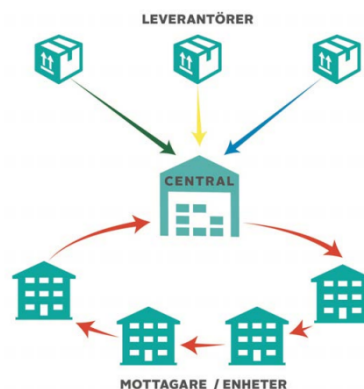


Figur 1: Kommunens inköp av varor med fri leverans (Nationellt centrum för kommunal samordnad varudistribution, 2023)

Det finns i nuläget:

- Cirka 900 beställare i Luleå kommun
- Cirka 550 antal aktiva mottagande enheter, varav cirka 130 för livsmedel
- Cirka 21 relevanta varuavtal som skulle passa i en SVD
- Cirka 19 antal varuleverantörer vars avtal skulle passa en SVD

Om kommunen skulle övergå till en fullskalig samordnad varudistribution skulle det kunna illustreras enligt figur 2, där leverantörer levererar till en distributionscentral där varor samlastas och körs ut på ett samordnat sätt enligt en förbestämd ruttoptimering.



Figur 2: Kommunens inköp av varor med fri leverans (Nationellt centrum för kommunal samordnad varudistribution, 2023)



2.2 Utveckling av nya arbetssätt

Sedan förstudien fastställdes våren 2020 har utveckling av arbetssätt och vissa åtgärder vidtagits för att arbeta mot de effekter som önskades uppnås med hjälp av samordnad varudistribution.

2.2.1 Effektivisering av leveranser

I samband med nya avtal ses behovet av antal leveransdagar per enhet över och minskas så mycket som möjligt. Antal leveranser som en enhet är i behov av beror huvudsakligen på hur många portioner som lagas och hur mycket lagringsutrymme som finns tillgängligt. Utifrån det fastställs fasta leveransdagar och ses därefter över kontinuerligt. I samband med nytt grossistavtal i november 2023 samordnas även alla leveranser av mejeriprodukter med grossisten. Det innebär att Norrmejerier inte utför egna leveranser som de gjorde tidigare. Grossisten agerar underleverantör till Norrmejerier och sköter allt från beställning och leverans till inköpsstatistik. Samordningen innebär att färre bilar kör till kommunens enheter.

2.2.2 Samordning av leveranser för lokala producenter

Kommunen har avtalat en samordning av leverans för lokala producenter via en lokal leverantör av livsmedel. Via avtalet möjliggörs inköp från mindre leverantörer som tidigare inte har kunnat leverera till kommunen. Samordningen är i många fall en förutsättning för att de små lokala producenterna ska kunna leverera sina produkter, då den samordnande leverantören även ansvarar för andra delar som minskar arbetsbördan för de små företagen.

Leverantörer till Luleå kommun kan välja mellan att leverera via den mindre samordningen för lokala producenter, grossist eller direkt till kommunen vilket öppnar upp för fler valmöjligheter och anpassade lösningar per leverantör. Vad som är lämpligt bedöms i varje enskilt fall tillsammans med leverantör och Luleå kommun och beror bland annat på typ av produkt, beställningsfrekvens och befintliga logistiklösningar.

2.2.3 Frångått princip om "lika för alla" till anpassningar per leverantör

Kommunen arbetar med avtal för livsmedelsproducenter på ett annat sätt. Tidigare fanns större krav på att det skulle vara lika för alla leverantörer, nu anpassas krav och lösning beroende på leverantör. Detta har bland annat möjliggjorts av "Måltidsresan" inom Måltidsservice där respektive kök nu planerar en egen meny, vilket innebär att lokala leverantörer inte behöver leverera till samtliga mottagningsställen för varje beställning. Detta möjliggör för mindre leverantörer som inte behöver (eller kan) nå upp till samma krav som en stor grossist.

2.2.4 Effektivisering av beställning och fakturahantering

För att ytterligare effektivisera beställningar, leverans och fakturahantering använder kommunen sig av abonnemang och skåpservice. Detta minskar manuell hantering och förbättrar därmed tillgänglighet och eliminerar onödig manuell hantering.

Abbonemang är återkommande inköp med samma belopp, till exempel entrémattor, men även kostnader som inte föregås av en beställning såsom telefonabbonemang. Ekonomicerter lägger upp ett abonnemang mot leverantören som då anger abonnemangsnummer istället för ordernummer på fakturan. Beloppet är attesterat av chef i förväg (med tolerans på 3%) vilket innebär att fakturorna hanteras automatiskt.



Vid skåpservice placeras ett skåp hos verksamheten, ofta med förbrukningsvaror såsom kontorsmaterial eller kaffe, som leverantören fyller på med ett bestämt tidsintervall. Det finns ett maxbelopp för vad påfyllnaden får kosta. Detta ökar tillgängligheten för varorna, minskar tiden för beställning och volymen fakturor som kräver hantering. Skåpservice skulle kunna vidareutvecklas för det mesta inom förbrukning, till exempel personlig skyddsutrustning, sjukvårdsmateriel och skolmaterial.

2.3 Fortsatta möjligheter & förbättringsbehov

För att ytterligare främja önskade effekter finns områden med utvecklingspotential där nya arbetsätt testas och utvecklas i skrivande stund.

2.3.1 Garanti av inköpsvolym för att främja lokal odling

Om Luleå kommun i större utsträckning skulle kunna arbeta med garanterade inköpsvolymmer skulle det främja den lokala odlingen av livsmedel, då riskfördelningen jämnas ut mellan kommun och de lokala odlarna. Ett test i mindre skala pågår med leverantören Noah. Ett mål på längre sikt skulle kunna vara att garantera inköp av årsproduktionen, oavsett vilken volym det gäller, för att på så sätt stärka den lokala försörjningsgraden.

Verksamheten arbetar med kategoristyrning av inköp och mål för livsmedelskategorin behöver finnas på plats för att styra ambitionsnivån gällande detta. Målen tas fram under 2025 och ska börja gälla från och med 2026.

2.3.2 Förlänga säsong med lagring och tvättning

Om större lagringskapacitet fanns på mottagande enheter, eller på annan plats internt eller externt, skulle det möjliggöra att lagringsdugliga grönsaker, rotfrukter och potatis kan köpas in under en längre period, kring ett halvår i stället för under två till tre månader som det ser ut i dagsläget. Då skulle inköpsvolymen kunna öka. En betydande ökning av inköpsvolymen kräver dock att möjlighet till tvättning av jordiga grönsaker, rotfrukter och potatis finns eftersom det innebär att fler kök, särskilt kök som köper in och tillagar stora volymer, skulle ha möjlighet att köpa in dessa livsmedel. Denna ökade inköpsvolym tryggar avsättning för grödorna och kan därmed leda till en ökad odling och lokal självförsörjning.

2.3.3 Effektivisering transport & mottagande av varor

En möjlighet som började utredas tillsammans med föregående livsmedelsgrossist var leveranser under kvällar och nätter. Genom att optimera bilarnas nyttjandegrad över dygnet sparar man på miljö samt arbetstid för mottagande enhet som slipper hantera varuleveransen då det i stället sköts av leverantören som ser till att varorna finns på rätt plats när arbetsdagen börjar. Införande av nattleveranser skulle kräva investering i tekniska förutsättningar hos mottagande enheter.



3 Uppföljning av andra kommuner

Uppföljningen består av intervjuer med kommunerna som intervjuades i förstudien 2020; Norrköping och Södertörnskommunerna (kluster av åtta kommuner). Även Linköpings kommun har intervjuats då de haft samordnad varudistribution ett antal år. Slutligen har förstudien tagit del av material från Kristianstad kommun som både infört och avslutat sitt upplägg med samordnad varudistribution. Samtliga omvärldsbevakade kommuner har eller har haft SVD ett antal år och har därmed hunnit utvärdera de mål och effekter som sattes från start.

3.1 Upplägg

Kommunernas olika upplägg framgår av tabell 4:

- En av fyra kommuner har ett samarbetsupplägg (Södertörnskommunerna), resterande har SVD för respektive kommun.
- Samtliga kommuner har interna resurser avsatta för SVD men omfattningen varierar.
- Tre av fyra kommuner har samtliga lämpliga varor i upplägget. Norrköping har endast livsmedel då det är där kommunen bedömer att önskade effekter som motiverar kostnaden för upplägget nås.
- Det varierar om flöden för kyl- och frysvaror packas i samma bil eller körs i olika flöden.
- Endast Linköping har kombinerad distributionscentral och lager för utvalda varor.

Tabell 4: Upplägg för samordnad varudistribution hos omvärldsbevakade kommuner

	Norrköping	Linköping	Södertörn	Kristianstad
Uppstart	2016	2018	2015	2013
Avslut	Pågående	Pågående	Pågående	2020
Omfattning	Norrköping (ca 145 000 inv.)	Linköping (ca 170 000 inv.)	Södertörns- kommunerna, totalt 8 kommuner (ca 500 000 inv.)	Kristianstad (drygt 86 000 inv.)
Upphandling vs. internt	Upphandling av samtliga delar (DC, drift, transport).	Upphandling av samtliga delar (DC, drift, transport).	Upphandling av samtliga delar (DC, drift, transport).	Upphandling av samtliga delar (DC, drift, transport).
Resurser	Intern koordinator 50 %	Intern koordinator 75 %	Central förvaltnings- organisation 3x100 %. Lokala samordnare för respektive kommun, 10–50 %.	-
Varor	Livsmedel	Alla lämpliga varor	Alla lämpliga varor	Alla lämpliga varor
Transport	Bilar är anpassade för livsmedel.	Samtliga varukategorier samlas, avskiljs	Livsmedel körs med kyl- och frysbilar. Övrigt	-



		med plastskynken i bilarna.	gods körs i ett separat flöde.	
Distributions-central	Omlastning	Omlastning + lager för vissa förbrukningsvaror	Omlastning	Omlastning

3.2 Utvärdering av effekter

Syftet med att föra in samordnad varudistribution för omvärldsbevakade kommuner har primärt varit minskad miljöbelastning och ökad trafiksäkerhet genom att minska antalet leveranser till mottagare.

3.2.1 Kvalitativa effekter

Kommunerna med pågående SVD uppger att de nått följande effekter:

- Minskad miljöbelastning, både genom färre leveranser och bättre drivmedel (biogas, HVO)
- Ökad trafiksäkerhet genom färre leveranser till mottagare
- Ökad leveranssäkerhet genom bestämda tidsfönster för leverans.
- Bättre kvalitetskontroll, främst för livsmedel, genom möjlighet till kontroller på DC innan leverans till mottagare.

Gällande ökad konkurrens vid upphandling varierar uppfattningen bland kommunerna. Norrköping och Södertörn uppger att fler leverantörer kan konkurrera på mer lika villkor då SVD inte ställer lika höga krav på leverantörernas egen transportlösning. Linköping har inte kunnat påvisa tydliga effekter på antalet leverantörer.

En utmaning som lyfts är att bibehålla hög kundnöjdhet. När avvikelser uppstår behöver processen för hur hanteringen av avvikelserna ska ske vara tydlig för leveransmottagare. Denna utmaning lyfts lite extra av Södertörn som har åtta kommuner i sitt kluster, vilket ställer höga krav på tydliga kommunikationsvägar.

Kristianstad, som avslutat sitt upplägg med SVD, har i sin utvärdering uppgett följande:

- De har uppnått minskad miljöbelastning, främst pga. införande av biogasbilar. Svårare att utvärdera faktiska koldioxidutsläpp kopplat till minskade transporter på grund av avsaknad av faktiska värden innan SVD men bedömningen är ändå att totala utsläppen har minskat både på grund av annat drivmedel och minskade leveranser.
- Trafiksäkerheten har inte förbättrats i önskad utsträckning, de flesta mottagare har inte upplevt någon skillnad mot tidigare då leveransen tas emot utanför mottagarens område vid anslutande väg.
- Högre leveranssäkerhet har lett till förbättrad arbetsmiljö. Däremot har utmaningar uppstått ju fler leverantörer som anslutits till SVD, då det medfört fler avvikelser och akuta inköp.

3.2.2 Ekonomiska effekter

De ekonomiska effekterna av SVD är svårbedömda. Ingen av kommunerna (förutom Kristianstad) nämner ekonomiska besparingar som ett mål, däremot har förväntan varit att SVD ska bära sina egna kostnader (gå plus – minus - noll):

- Norrköping kan inte med säkerhet säga att varupriserna har sjunkit.



- Linköping införde SVD i samband med en ny livsmedelsupphandling och leverantörerna fick därmed information om att leveransen endast skulle ske till DC innan anbudsförfarandet. I upphandlingen sjönk priserna med 12–15 % jämfört med tidigare avtal. Detta innebar att mottagande enheter för livsmedel sänkte kostnaderna med ca 10 miljoner per år, medan transportkostnaden ökade till 4,5 miljoner per år (då den lyftes ut från varupriset och fördelades internt inom kommunen). Totalt sett blev det alltså en besparing för mottagande enheter. Dock spelar flera faktorer in och Linköping kan inte med säkerhet säga att det var på grund av införandet av SVD.
- Södertörnskommunerna följer kostnaden för ett transporterat kg. Kostnaden har legat relativt fast över tid och de bedömer att den ligger något lägre än branschstandard för grossist. Ju fler leverantörer som kopplas på desto lägre har kostnaden blivit.
- I sin utvärdering har Kristianstad beräknat en ökad totalkostnad efter införandet av SVD med 4,5 miljoner per år. Leverantörer uppger att den vinst som SVD medför för dem kompenserar de merkostnader som uppstått för administrativa uppgifter kopplat till upplägget. Kristianstad har inte kunnat fastställa en sänkning i inköpspris efter införandet av SVD.

3.2.3 Lokala leverantörer av livsmedel

Tre av fyra kommuner uppger att enstaka lokala leverantörer har tillkommit efter införandet av SVD. Det gäller leverantörer som tidigare inte kunnat delta vid upphandling på grund av kraven på transportlösning, men som nu kan delta då de inte behöver tillhandahålla transportlösning till samtliga mottagande enheter. Södertörnskommunerna saknar betydande lokal produktion av livsmedel och har därför inte haft det fokuset vid införandet.

3.2.4 Beredskapsperspektivet

En av fyra intervjuade kommuner (Linköping) har kombinerat införandet av SVD med lagring på distributionscentral för att öka beredskapen. Linköping lagrar förbrukningsmaterial såsom handskar och ansiktsmasker. Allt internt inköp av dessa varor styrs via e-handelssystemet till distributionscentralen. Det finns tankar på att utöka till fler varukategorier men inga beslut är fattade. Linköping uppger att det var en fördel under pandemin att ha distributionslösningen på plats. De hade även möjlighet att stötta omkringliggande kommuner (såsom Norrköping) med förbrukningsmaterial.

Övriga kommuner kombinerar inte SVD med lagring, de arbetar med beredskap på olika sätt på mottagande enheter. För Södertörnskommunerna ligger ansvaret för beredskap på respektive kommun. Norrköping lyfter flera risker med SVD såsom elavbrott, översvämningar, i händelse av krig eller kris på grund av beroendet av en distributör och distributionscentral.

3.3 Nästa steg

Tre av fyra kommuner kommer att rekommendera en ny upphandling av SVD när avtalen utgår. De har nått önskade effekter och lösningen som helhet fungerar bra. De kommer att arbeta vidare med ständiga förbättringar i avtalen. Kristianstad har som tidigare nämnt valt att avveckla SVD till följd av höga kostnader och utmaningar kopplat till kundnöjdhet.



4 Intressenters inspel

Intervjuer har genomförts med utgångspunkt i lokal livsmedelsförsörjning och beredskap. Nedan sammanställs inspel från intervjuer med leverantören Noah, Kontoret Säkerhet & Beredskap, Hushållningssällskapet och Nära Mat (Länsstyrelsen) och avstämningar med referensgruppen.

4.1 SVD & lokal livsmedelsförsörjning

Ett betydande hinder för att öka volymen av lokala livsmedel såsom rotfrukter och grönsaker är att möjligheten till tvättning inte finns och möjligheten till lagring är begränsad, både hos kommunen och leverantörer. Mottagande enheter internt hos Luleå kommun har inte möjlighet att hantera otvättade rotfrukter och grönsaker i stor skala då tvättanläggning saknas. Detta begränsar inköpsvolymen och därmed incitamenten för odlarna att skala upp.

Luleå kommun har avtal med leverantören Noah som utgör en lokal grossist för lokala livsmedel. De tillhandahåller viss lagring och transportlösning för lokala odlare. Noah säljer lokala livsmedel via direktförsäljning till kund och genom sitt varumärke hos utvalda matvarubutiker. Grönsaker säljs i mindre skala och främst till privatpersoner, där behovet av tvättning inte är detsamma som för Luleå kommuns storkök. Enligt Noah finns därför inte incitament till att investera i tvättanläggning och drift i dagsläget.

Länsstyrelsen (Nära Mat) är däremot av uppfattningen att med rätt incitament bör lokala odlare som vill satsa kunna investera i kyl och ev. tvätt, däremot finns hindret kopplat till transporter kvar. De har ofta inte möjlighet att köra ut till samtliga mottagande enheter och är i behov av en annan lösning, till exempel den som Noah tillhandahåller eller en eventuell SVD.

Att ta steget till fullskalig samordnad varudistribution från ett nuläge kan vara ett för stort steg uppger Noah. Leverantören skulle föredra möjligheten till att skala upp över tid, att testa ett första steg som inkluderar tvättning och på så sätt dra viktiga lärdomar inför att potentiellt skala upp samordningen på sikt. Leverantören ser också potential i att samordna fler leveranser med kommunens övriga grossister och större leverantörer, till exempel Svensk Cater och Norrmejerier.

Länsstyrelsen (Nära Mat) tror också att en småskalig SVD kan vara ett bra första steg, men det kräver att det finns odlare i närområdet som är villiga att skala upp och satsa på sin odling. Odlarnas behov och förutsättningar skulle behöva undersökas ytterligare för att kunna säga om SVD är den bästa lösningen.

Hushållningssällskapet ser också fördelar med SVD, framförallt möjligheten att inleda samarbeten mellan kommun och Hushållningssällskapet. De har till exempel lager, lokal och mark som potentiellt skulle kunna undersökas vidare.

För Luleå kommun skulle ytterligare en fördel med att införa tvättning vara möjligheten att öppna upp för arbetsträning, likt arbetssättet som i nuläget finns för vedhantering. Detta skulle främja social hållbarhet och minska kostnaderna för drift av en eventuell tvättanläggning.

4.2 SVD & beredskap

En ny lag angående kommuners beredskap är ute på remiss och förväntas börja gälla år 2027. Den kommer sannolikt att innebära att kraven på kommuners egen beredskap ökar, vilket troligen kommer innebära att en ökad lagerhållning av livsmedel, mediciner, drivmedel och förbrukningsvaror krävs av Luleå kommun. Samordnad varudistribution skulle kunna spela en viktig



roll i detta, genom att tillhandahålla en transportlösning för dessa varor i kombination med lagerhållning för att möta beredskapskraven. Ett gemensamt lager för kommunen skulle också ge bättre förutsättningar för omsättningen av varor i jämförelse med att lagra på mottagande enheter.

Ett alternativ till samordnad varudistribution och lager skulle vara att ställa krav på enskilda leverantörer om att öka beredskapen till Luleå kommun. Det är dock troligt att egen lagerhållning och kontroll av transportlösningen skulle vara ett säkrare alternativ, då det kan vara svårt och kostsamt för leverantörer att snabbt skala upp i händelse av krig eller kris.

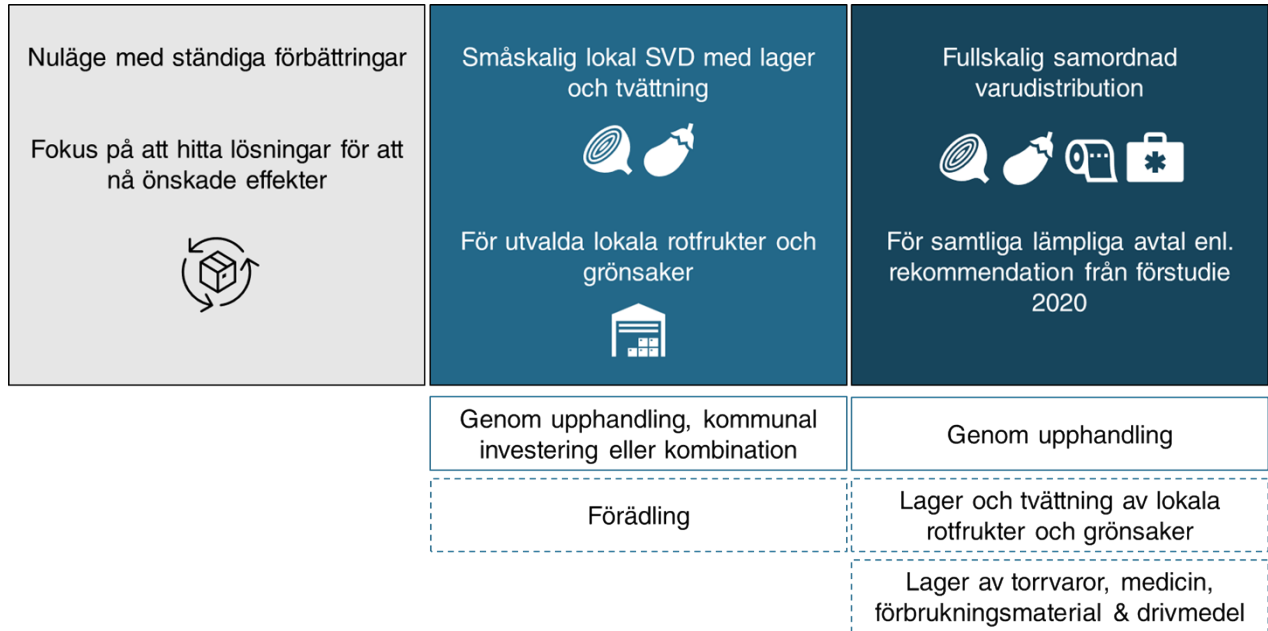
Vid utformning av ett eventuellt lager blir skalbarhet en viktig parameter. Ett första steg skulle kunna vara en containerlösning som vid behov enkelt kan skalas upp. Vid en situation där höjd beredskap krävs skulle driften i lagret kunna kompletteras med kommunens egen personal som kan omplaceras utifrån behov. Distributionscentralen och lagret skulle också på sikt kunna utgöra en så kallad trygghetspunkt som Luleås invånare kan hänvisas till för laddning, värme, dricksvatten och mat i händelse av kris eller krig. Det pågår ett arbete kring så kallat nödvatten som också kan behöva lagras och distribueras vilket ytterligare skulle kunna tala för ett SVD.

Vid införande av kommunal samordnad varudistribution ställs ofta höga krav på miljövänliga fordon och drivmedel. Om ett beredskapsperspektiv väger tungt vid införande bör det kravet ses över, då traditionella drivmedel såsom diesel eller bensin kan vara säkrare ur ett beredskapsperspektiv. Nuvarande direktiv inom Luleå kommun är dock att avveckla dieslbilar. Ett alternativ skulle kunna vara att ställa krav på hybridlastbilar för att möta både beredskaps- och miljöperspektiv.

Vissa risker finns kopplat till att samla lagret vid distributionscentralen. Lagret riskerar att bli en måltavla och blir känsligt för till exempel elavbrott, översvämning eller andra kriser. Utformningen och säkerheten blir därav viktig att ta hänsyn till. Lagret skulle också kunna kombineras med viss lagerhållning hos mottagande verksamheter för att sprida riskerna.

5 Lösningförslag, möjliga effekter och risker

En av förstudiens målsättningar var att rekommendera ett första steg inom samordnad varudistribution. Baserat på analys av genomförda aktiviteter och insamlad information har tre olika scenarion för lösningar tagits fram enligt figur 3.



Figur 3: Lösningförslag. Streckad linje indikerar potentiellt tillägg till lösningförslaget.

Bedömning:

Varje scenario bedöms utifrån sin påverkan på önskade effekter, genomförbarhet och kostnad.

SVD-effekter inkluderar minskad miljöbelastning, ökad trafiksäkerhet, ökad leveranssäkerhet, ökad kvalitetskontroll, förbättrad arbetsmiljö och nya arbetstillfällen. Scenariot bedöms också för sin påverkan på lokal livsmedelsförsörjning och beredskap. Se även kapitel 5 för framtagna/uppdaterade nytto-kostnadskalkyler för scenario 2 och 3.

Poängskala:

- 3) Hög effekt, hög genomförbarhet, låg kostnad
- 2) Medel effekt, medel genomförbarhet, medelkostnad
- 1) Låg effekt, låg genomförbarhet, hög kostnad

Maxpoäng per scenario är 15 poäng.



5.1 Scenario 1 – Nuläge med ständiga förbättringar

Scenario 1 innebär att fortsätta på inslagen väg med utveckling av arbetssätt och ständiga förbättringar. I nulägeskartläggningen har det framkommit ett antal utvecklingsinsatser som redan genomförts eller påbörjats som delvis eller helt leder kommunen mot de effekter som samordnad varudistribution skulle kunna medföra. Utvecklingen av arbetssätt finns beskriven i avsnitt 2.2 men kan sammanfattas enligt nedan:

- Effektivisering av leveranser, både antal leveransdagar och samordning mellan leverantörer
- Samordning av leveranser för lokala producenter för att möjliggöra för fler producenter
- Frångått princip om "lika för alla" till anpassningar per leverantör
- Effektivisering av beställning och fakturahantering

Utöver det som redan genomförs i olika skala finns också potential inom:

- Öka lagringskapacitet i mottagande kök för att öka inköpsvolym och beredskap
- Införa nattleveranser för att öka trafiksäkerheten, leveranssäkerheten och möjliggöra ytterligare samordning
- Arbeta med garanterad inköpsvolym från lokala producenter för att fördela risken mellan kommunen och producenten och därmed öka incitament till odling och öka inköpsvolym

Tabell 5: Effektbedömning av scenario 1

Bedömning utifrån:	Poäng	Effekter/nytta
SVD-effekter	1	Viss positiv påverkan på minskad miljöbelastning, ökad trafiksäkerhet, ökad leveranssäkerhet och arbetsmiljö. Saknar påverkan på arbetstillfällen.
Lokal livsmedelsförsörjning	1	Viss positiv påverkan. Möjliggör leveranser från fler lokala producenter via samordning.
Beredskap	-	Ingen direkt påverkan i nuläget även om potential finns om lagringskapacitet i mottagande kök skulle öka.
Genomförbarhet	3	Då flera initiativ redan genomförts bedöms scenariot ha hög genomförbarhet.
Kostnad	2	Låg kostnad, de insatser som redan utförts har inte lett till ökade kostnader. Insatser såsom ökad lagringskapacitet, nattleveranser eller ökad inköpsvolym skulle dock öka kostnaderna.
Summa	7 av 15	



De risker som scenariot skulle kunna medföra beskrivs i tabell 6.

Tabell 6: Riskbedömning av scenario 1

Risk	Beskrivning/hantering
I scenariot skulle det vara svårt att öka självförsörjningsgraden då scenariot inte inkluderar införande av tvättning.	Scenariot skulle kunna kombineras med att införa tvättningar av grönsaker och rotfrukter på kommunens anläggningar enligt scenario 2. Kräver inköp av tvättanläggning och undersökning av förutsättningar hos mottagande enheter.
Brist på lagringsutrymme, samt rätt lagringsförutsättningar (kyl- och frysutrymme) hos mottagande enheter påverkar beredskapsförmågan.	Mottagande enheter saknar förutsättningar för att lagra en större mängd livsmedel. En ombyggnad/utbyggnad av mottagande enheter skulle ta lång tid (10 år).
Utformning av mottagande kök stödjer inte nattleveranser.	Ett exempel är att vid nattleveranser behöver en skrinna kunna rullas in i ett kylrum av distributör, denna förutsättning saknas idag. Kyl- och frysvaror kräver manuell hantering vilket ej är möjligt nattetid.
Avsaknad av tekniska förutsättningar för införande av nattleveranser (lås & larm).	Införande av nattleveranser skulle kräva investering i tekniska förutsättningar hos mottagande enheter.

5.2 Scenario 2 – Småskalig lokal SVD med lager och tvättning

Scenario 2 innebär ett första steg mot samordnad varudistribution genom att skapa en SVD för utvalda lokala rotfrukter och grönsaker och kombinera det med tvättning och lagring av varorna. Scenariot skulle innebära, se även figur 4:

- Luleå kommun tillhandahåller distributionscentral, ett mindre lager, drift och transport. Detta kan tillhandahållas internt, genom upphandling eller en kombination.
- Lokala livsmedelsproducenter alt. lokal grossist för dessa levererar rotfrukter och grönsaker till DC.
- Jordiga livsmedel lagras och tvättas efter behov hos mottagande enheter.
- Livsmedlen lagras, lastas och körs ut samordnat till mottagande enheter.
- Driftpersonal ansvarar för lagring, tvättning och koordinering av leveranser.



Figur 4: Process för småskalig lokal SVD med lager och tvättning

Säsongen för rotfrukter och grönsaker sträcker sig från september till februari, vilket är den period inköp och lagring i så fall skulle ske. Inleveransen till distributionscentralen skulle troligen bestå av enstaka större leveranser i takt med att odlarna skördar, medan utleveransen skulle ske behovsstyrt per vecka till mottagande enheter.



Som nämnt tidigare har Luleå kommun en variant av detta genom den lokala grossisten Noah, som samordnar transporter för lokala livsmedelsproducenter. Detta scenario skulle innebära att ett hinder för att öka odling- och inköpsvolym röjs, nämligen tvättning. Kommunens mottagande enheter kan inte hantera stora volymer av jordiga rotfrukter och grönsaker i nuläget då tvättmöjligheter i den skalan inte finns. Det röjer även hindret lagring, eftersom grönsakerna kan lagras under längre tid och säsongen kan därmed förlängas.

Det finns vissa praktiska förutsättningar som skulle kunna undersökas vidare om viljan finns att gå vidare med scenario 2:

- Bockens matsal står tom och skulle potentiellt kunna användas som tvättanläggning och mindre lager.
- Stadsträdgården i Björnsbyn har tillgång till växthus och lager (som idag används för odling och lagring av blommor). Det kan finnas framtida möjligheter att hitta synergier med SVD kopplat till lagring, drift och arbetsträning inom AUF.
- Samarbetsmöjligheter med Hushållningssällskapet kopplat till lager, lokal och mark i Sunderbyn.
- En distributör skulle kunna upphandlas, bedömningen är att det finns leverantörer som är intresserade av detta, eventuellt i kombination med drift internt i Luleå kommun.
- Driftpersonalen skulle kunna kompletteras med arbetsträning inom AUF, vilket skulle kunna fungera likt det upplägg kommunen har för vedhantering i nuläget. Det skulle främja social hållbarhet och minska kostnaderna för arbetskraft.

Tabell 7: Effektbedömning av scenario 2

Bedömning utifrån:	Poäng	Effekter/nytta
SVD-effekter	1	Främjar nya arbetstillfällen. Samordnar transporter men då de redan samordnas i nuläget minskar påverkan.
Lokal livsmedelsförsörjning	2	Hinder för att öka odlings- och inköpsvolym av grönsaker röjs, tvättning och lagring.
Beredskap	2	Främjar lokal livsmedelsförsörjning och därmed vår beredskap kopplat till detta. Viss lagerhållning påverkar också beredskapen positivt.
Genomförbarhet	2	Praktiska förutsättningar behöver undersökas vidare men delar av lösningen finns redan på plats.
Kostnad	2	Kostnaderna kommer öka på grund av ökat andel lokala inköp och lagerhållning. Se avsnitt 6.1 för kostnadsanalys.
Summa	9 av 15	



De risker som scenariot skulle kunna medföra beskrivs i tabell 8.

Tabell 8: Riskbedömning av scenario 2

Risk	Beskrivning/hantering
Når inte önskade volymer (som motiverar lagerhållning och tvättning) på grund av odlares förutsättningar/vilja att odla, till exempel är potatis inte ett populärt livsmedel att odla på grund av låg vinstmarginal och angrepp på grödan.	Om Luleå kommun kan öka inköpsvolymen samt arbeta med garanterade volymer bör förutsättningarna förbättras för odlarna och viljan till att öka odlingsvolymen finnas.
Det tar lång tid att bygga upp odlingen till önskade volymer.	Investering av lager och tvättanläggning bör vara långsiktig och tillåta en uppbyggnadsfas.
Nytt arbetssätt driver komplexitet.	Införandet kommer troligen att ske stegvis då odlingsvolymen behöver öka. Därav finns tid att utveckla arbetssätt och rutiner.
Att förlänga säsongen av rotfrukter och grönsaker genom lagring ställer krav på kylkedjan, vilket ställer högre krav på distributionscentralen/lagerhållningen.	Viktig aspekt att ta hänsyn till vid utformning av DC och lager.
Prisbilden/ökade kostnader	Priseffekter uppstår för att öka inköpsvolym för lokala livsmedel och av införandet av SVD utan att minska övriga transporter.

5.3 Scenario 3 – Fullskalig samordnad varudistribution

Scenario 3 skulle innebära en fullskalig, traditionell samordnad varudistribution:

- Upphandling av distributionscentral, drift och transport.
- Tillsättandet av en intern koordinator som fungerar som ansvarar för kontakten gentemot leverantör och mottagande enheter.
- Samtliga lämpliga avtal ansluts, både inom livsmedel och övriga kategorier.



Figur 5: Process för fullskalig, upphandlad SVD

Detta scenario beskrivs och rekommenderas i förstudien från 2020. Det som ytterligare talar för ett införande är uppföljningen av andra kommuner som har SVD, där majoriteten av kommunerna är nöjda med upplägget och kommer upphandla på nytt. Dock är det tydligt att den främsta drivkraften bör vara kvalitativa effekter, såsom minskad miljöbelastning, trafiksäkerhet, leveranssäkerhet och ökad kvalitet på varorna. Det har visat sig vara svårt att fastställa en ekonomisk besparing och målet bör vara plus-minus-noll. Nytt- och kostnadsanalysen från 2020 har uppdaterats med aktuella siffror och antaganden och återfinns i avsnitt 6.2.

Scenario 3 har utav de olika scenarierna störst potential att påverka beredskapsförmågan genom att kombinera distributionscentralen med ett lager för till exempel torrvaror, förbrukningsmaterial,



mediciner, drivmedel och vatten, något som lyfts både i uppföljningen av andra kommuner och internt inom Luleå kommun. För att scenariot ska påverka lokala leverantörer i någon större utsträckning bör det kombineras med tvättning från scenario 2, då detta är det enskilt största hindret för att öka volymen av livsmedel som kräver tvättning.

Tabell 9: Effektbedömning av scenario 3

Bedömning utifrån:	Poäng	Effekter/nytta
SVD-effekter	3	Förstudien från 2020 visar tydliga effekter kopplat till miljöbelastning (utsläppsminskning) och antal fordonskilometer.
Lokal livsmedelsförsörjning	1/3	1 - Viss påverkan om transportlösningen medför att fler lokala leverantörer kan ansluta. 3 - I kombination med tvättning röjs betydande hinder.
Beredskap	1/3	1 - Med en transportlösning på plats kan beredskapsförmågan. 3 - I kombination med lager ökar beredskapen markant.
Genomförbarhet	1	En fullskalig SVD ställer höga krav på upphandling, investering hos leverantör/distributör, interna resurser och nya arbetssätt.
Kostnad	1	En ekonomisk besparing är svår att fastställa. Nyttokostnadsanalysen visar på positivt utfall (se avsnitt 6.2).
Summa	7/11 av 15	

Ett flertal risker lyftes i förstudien 2020. Dessa har kompletterats med risker som lyfts i uppföljningen av andra kommuner och sammanställs i tabell 10.

Tabell 10: Riskbedömning av scenario 3.

Risk	Beskrivning/hantering
Prisbilden/ökade kostnader	Erfarenheter visar att leverantörer inte sänker priset i den utsträckning som krävs för en besparing eller plus-minus-nollresultat. Det kan också vara svårt att avgöra om det är just SVD som bidragit till eventuell sänkning eller andra faktorer.
Lagerlokaler	Det finns begränsade lagerytor hos mottagande enheter som påverkar leveransfrekvensen och därmed effekten av SVD.
Förväntade nyttor uppnås inte	En fallgrop från omvärldsbevakningen 2020 visar att förväntade nyttor inte alltid uppnås. Uppföljningen av andra kommuner visar dock att majoriteten är nöjda med de effekter som uppstått från SVD några år senare.
Otydlig ansvarsfördelning, avvikelshantering	Antalet aktörer i leveranskedjan ökar vilket kan bidra till otydlig ansvarsfördelning. Särskilt känsligt vid kluster av flera kommuner, som dock inte är aktuellt för Luleå.
Suboptimering	När kommunen optimerar sina egna varuflöden kan suboptimering uppstå i Luleå kommuns varuflöden. Denna risk minimeras när transportplaneringen genomförs tillsammans med leverantören, där leverantören även har möjlighet att transportera andra varuägares gods tillsammans med kommunens varor.
Minskad hållbarhet på livsmedel	SVD innebär en extra aktör i leveranskedjan som kan påverka hållbarheten på livsmedel. Detta är dock samma problematik som



	<p>uppstår hos en grossist vilket gör att risken anses vara liten och att det går att lösa tillsammans med varuleverantörerna. Hållbarheten på produkterna påverkas inte lika mycket där transport sker direkt från produktion till DC.</p>
Internt motstånd	<p>Det finns en risk att kommunens medarbetare frångår e-handel om leveransfrekvensen minskar, specifikt för övriga varor. Därför är det viktigt med förankring och informations spridning om varför detta genomförs och se till att förändra tankesättet kring beställningar.</p>
Kundnöjdhet	<p>I uppföljningen av andra kommuner har kundnöjdheten hos mottagande enheter varit en nyckel för upplevelsen av SVD. I Kristianstad som avvecklade sin SVD påverkades kundnöjdheten negativt av längre leveranstider.</p>

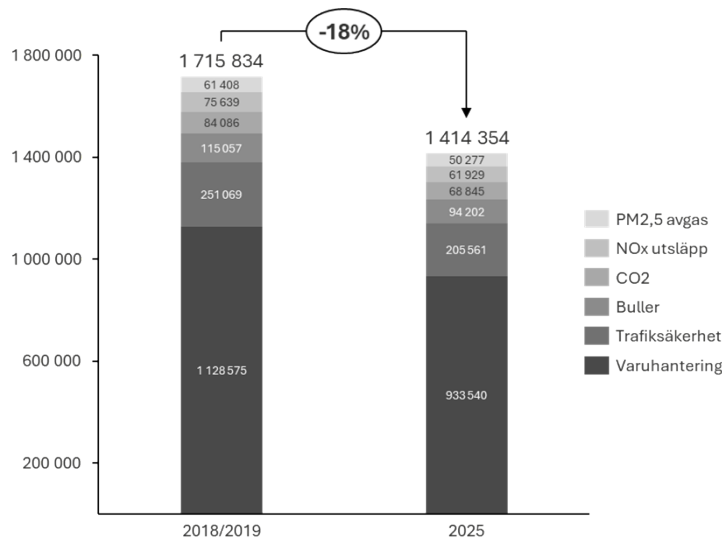
6 Analys av samhällsekonomiska effekter och kostnader

I detta kapitel presenteras de analyser som är utförda gällande de olika lösningsförslagets effekter och kostnader.

6.1 Scenario 1 – Nuläge med ständiga förbättringar

Även om Luleå Kommun inte infört en samordnad varudistribution så har det sedan förstudien 2020 skett ett antal initiativ som har medfört positiva samhällsekonomiska effekter kopplat till transporten av varor inom Luleå Kommun. Antalet leveranser från livsmedelsleverantörer har minskat då leveranserna samordnas i större utsträckning, till exempel via grossisten Svensk Cater. Rutiner för beställning av varor har också förbättrats. Sjukvårdsartiklar levereras exempelvis ~2 gånger per vecka i dagsläget, vilket är en betydande förbättring jämfört med under förstudien.

Genom att ha minskat antalet leverantörer samt förbättrat rutinerna för inköp estimeras de samhällsekonomiska kostnaderna redan ha minskat med 18% i jämförelse med utgångsläget från förstudien. Mer information finns i Bilaga 1, konsulternas slutrapport.



Figur 6: Jämförelse av samhällsekonomiska kostnader, tidigare förstudie vs. nuläge.

6.2 Scenario 2 – Småskalig lokal SVD med lager och tvättning

En beräkning har genomförts för att synliggöra troliga finansiella effekter av att implementera en småskalig samordnad varudistribution för lokala råvaror. En fördjupad beskrivning återfinns i konsulternas slutrapport, bilaga 1, och det slutgiltiga arbetsdokumentet i bilaga 2.

Analysen bygger på en jämförelse mellan två scenarier för tre stora varukategorier (potatis, vitkål, morötter):

1. **Nuläget:** varukategorierna upphandlas med dagens gällande avtal med leverantör
2. **Småskalig samordnad varudistribution:** Varukategorierna upphandlas av lokala leverantörer och distribueras genom en samordning i egen regi (upphandlad)

Analysen tar inte hänsyn till om lokala leverantörer har möjlighet att tillgodose Luleå kommuns hela volymbehov. Vidare har analysen avgränsats till att jämföra endast de direkta finansiella



konsekvenserna av införandet vid analysens tidpunkt och tar inte hänsyn till samhällsekonomiska effekter.

Införandet av en småskalig samordnad varudistribution förväntas öka kommunens kostnader med 4,4 MSEK:

Finansiella effekter

Priseffekter	<i>Totala priseffekter</i>	<i>1 425 121 kr</i>
	Priseffekt potatis	951 168 kr
	Priseffekt morötter	304 336 kr
	Priseffekt vitkål	169 617 kr
Kostnad DC	<i>Total kostnad DC</i>	<i>2 961 313 kr</i>
	Lokalkostnad	425 000 kr
	Fordonskostnad	644 050 kr
	Personalkostnad DC	650 000 kr
	Personalkostnad Transport	650 000 kr
Totalt		4 386 434 kr

Figur 7: Kalkyl - finansiella effekter vid införande

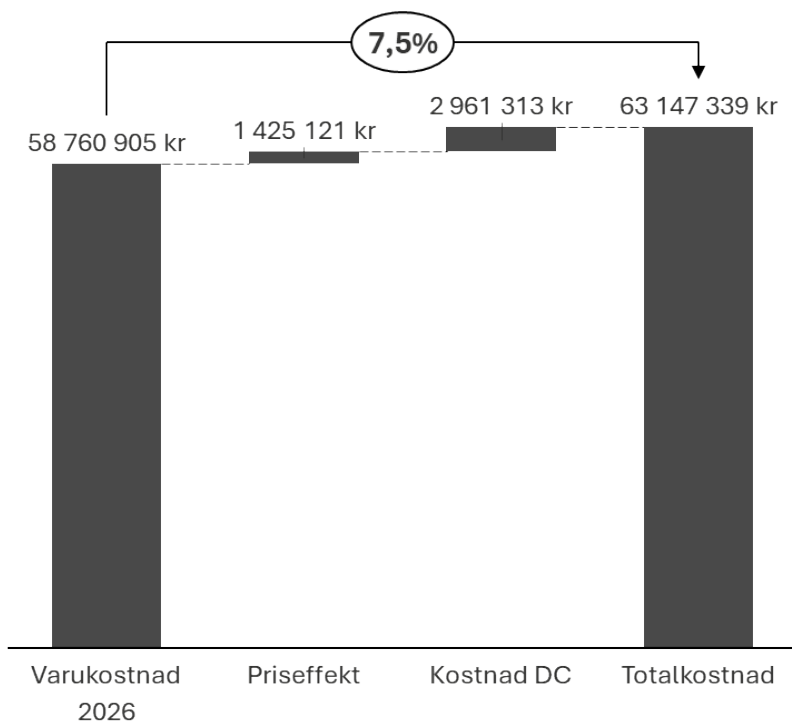
Priseffekterna (i form av ett högre kilopris för råvaror) beskriver den kostnadsökning som skulle påverka kommunens finansiella utfall för livsmedel.

Kostnaderna förenade med att tillhandahålla en samordning av distributionen kan generellt delas in i:

- Lokalkostnader: Inkommande varuhantering, tvättning, paketering, lastning samt planering och koordinering med kommunens enheter.
- Fordonskostnad: För att distribuera varorna till kommunens enheter. Behovet bedöms täckas med ett fordon.
- Personalkostnad: Personal som arbetar i DC och som förare. Behovet bedöms vara två heltidsanställda som hanterar varor och koordinerar utkörningarna på DC, samt en förare.

Då det troligaste driftsupplägget är genom upphandling har en marginal på 25% adderas till kostnader för DC.

Totalt skulle kostnaden för Luleå kommuns livsmedel öka med ~7,5% jämfört med nuläget 2026.



Figur 8: Finansiella effekter av implementeringen av småskalig samordnad varudistribution

Priseffekten står för ~30% av kostnadsökningen: Detta då lokala råvaror generellt sett är betydligt dyrare än de som köps in i dagsläget. Skulle fler varukategorier anslutas kommer också de bli ännu dyrare.

Kostnader för DC står för ~70% av kostnadsökningen: Vissa av kostnaderna förenade med DC är fasta (som exempelvis kostnader för lager), eller halvfasta (som exempelvis kostnader för fordon). En viss volymökning utan effekt på kostnader är därför möjligt.

Referensgruppen bedömer att kalkylen troligen är i underkant kopplat till kostnaderna för DC. Vid ett införande av scenario 2 behöver därför upplägg och kostnader undersökas mer exakt. Kalkylen ska ses som en indikation på att kostnaderna kopplat till lokala livsmedel kommer att öka vid införande av DC/lager.

6.3 Scenario 3 - Fullskalig samordnad varudistribution

I förstudien från 2020 gjordes en nytto- och kostnadsanalys för införande av fullskalig samordnad varudistribution. Kalkylen har uppdaterats och utvecklats för att också kunna användas som ett arbetsdokument. Uppdateringarna berör ramar och struktur i syfte att möta de förändringar som skett sedan 2020 och för att skapa en mer detaljerad och dynamisk modell. Ingångsvärden (data och antaganden) har uppdaterats då leverantörssituationen ser annorlunda ut i dagsläget än under tidigare förstudie. En fördjupad beskrivning återfinns i konsulternas slutrapport, bilaga 1, och det slutgiltiga arbetsdokumentet i bilaga 3.

Analyserna tar endast hänsyn till en traditionell samordnad varudistribution med omlastning på en distributionscentral. Eventuella kostnader för möjliga tillägg såsom tvättning av rotfrukter och grönsaker eller lagring av övriga varor ingår inte i beräkningarna. Eventuella tillägg skulle öka kostnaderna för ett införande av en fullskalig SVD.



6.3.1 Simulering

Analyserna har utgått från den simulering/ruttoptimering som togs fram med hjälp av Nationellt centrum för kommunal samordnad varudistribution i förstudien från 2020. Enligt simuleringen förväntades följande vid införande av SVD:

Tabell 11: Förändring av antalet fordonskilometer

Luleå	Antal fordonskm fri leverans	Antal fordonskm SVD	Procentuell förändring
Livsmedel	113 360	28 912	74%
Övriga varor	88 140	12 220	86%
Livsmedel + övriga varor	201 500	41 132	80%

Tabell 12: Förändring av antalet stopp

Luleå	Antal stopp fri leverans	Antal stopp SVD	Procentuell förändring
Livsmedel	17 847	8 320	53%
Övriga varor	14 398	7 442	48%

6.3.2 Analys av kostnader

Med utgångspunkt från inhämtade data kring nuläget, simulering av ruttoptimering från tidigare förstudie samt antaganden framtagna i samarbete med förstudiegruppen, konsulter och externa aktörer behöver den totala varukostnaden för livsmedel och övriga varor sänkas med ~6,8% för att täcka kostnaderna för implementeringen av en samordnad varudistribution. Då antas investeringen för implementationen av en samordnad varudistribution ha återbetalat sig vid 2030.

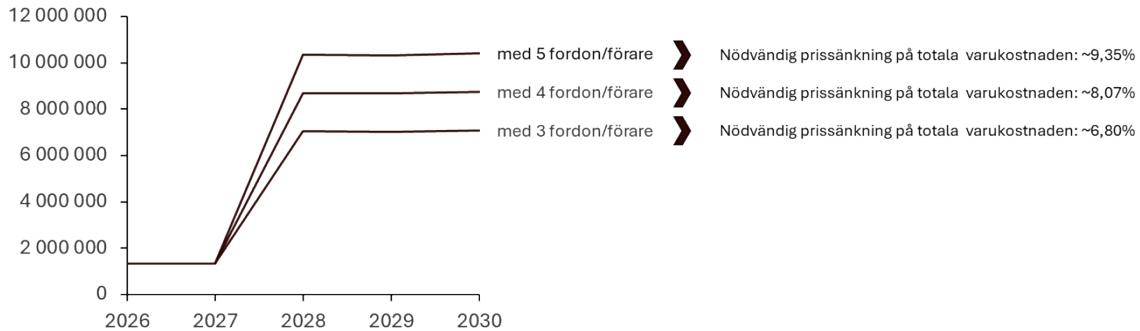
Tabell 13: Uppdaterad kalkyl för fullskalig samordnad varudistribution

	2026 (Projektår)	2027	2028	2029	2030
Total besparing: Varukostnad	- kr	3 176 123 kr	7 518 268 kr	7 748 942 kr	7 986 693 kr
Total kostnad: DC	- kr	2 869 111 kr	6 185 824 kr	6 265 884 kr	6 347 544 kr
Lokal	- kr	350 000 kr	357 000 kr	364 140 kr	371 423 kr
Fordon	- kr	645 289 kr	1 939 659 kr	1 943 527 kr	1 947 472 kr
Personal DC	- kr	650 000 kr	663 000 kr	676 260 kr	689 785 kr
Personal Transport	- kr	650 000 kr	1 989 000 kr	2 028 780 kr	2 069 356 kr
Marginal	- kr	573 822 kr	1 237 165 kr	1 253 177 kr	1 269 509 kr
Total kostnad: Interna resurser Luleå Kommun	1 330 000 kr	1 055 190 kr	870 295 kr	748 152 kr	727 936 kr
Verksamhet AUF/SOC	162 500 kr	99 450 kr	67 626 kr	34 489 kr	- kr
Upphandling/Uppföljning	487 500 kr	331 500 kr	236 691 kr	172 446 kr	175 895 kr
Projektledare	680 000 kr	624 240 kr	565 978 kr	541 216 kr	552 040 kr
Totalt	- 1 330 000 kr -	748 179 kr	462 149 kr	734 906 kr	911 213 kr
Accumulerad	- 1 330 000 kr -	2 078 179 kr -	1 616 030 kr -	881 123 kr	30 089 kr

Skulle implementationen av en samordnad varudistribution inte uppnå den simulerade förbättringen av totala antalet leveranser och körda kilometer skulle det kunna resultera i att det krävs fler fordon och förare för att genomföra samtliga leveranser.

För att illustrera hur antalet fordon och förare påverkar den nödvändiga prissänkningen har kostnaden för tre, fyra och fem fordon/förare beräknats (i samtliga fall har antalet fordon för livsmedel förändrats medan antalet för övriga varor har hållits konstant). Skulle det krävas fem fordon/förare i stället för tre som simulerats under förstudien skulle den totala kostnaden för att implementera en samordnad varudistribution därmed kunna öka med ~50%. Detta skulle i sin tur medföra att den totala varukostnaden för livsmedel och övriga varor skulle behöva sänkas med ~9,35% för att investeringen finansiellt ska kunna leda till en återbetalning år 2030.

Kostnad för implementering av samordnad varudistribution



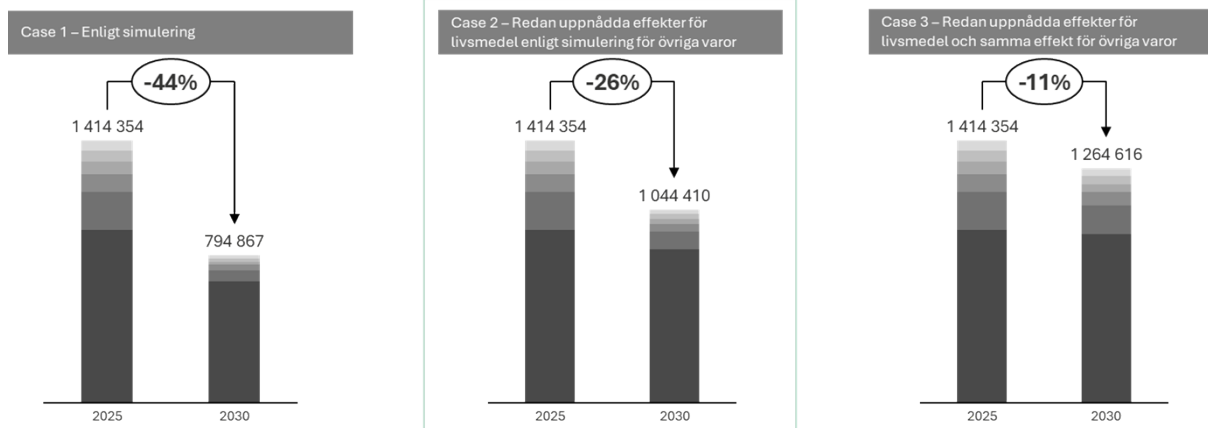
Figur 9: Hur antalet fordon/förare påverkar prissänkningen som krävs för att täcka kostnaderna för SVD

6.3.3 Analys av samhällsekonomiska effekter

Effekterna av en fullskalig samordnad varudistribution beräknas i tre möjliga case. Skulle implementationen av en samordnad varudistribution inte uppnå den simulerade förbättringen av totala antalet leveranser och körda kilometer skulle det resultera i att samhällsekonomiska kostnader minskar i lägre utsträckning.

För att illustrera hur antalet leveranser och kilometer påverkar utfallet har tre case jämförts i analysen av samhällsekonomiska effekter. Samtliga case utgår från nuläget med en stor leverantör för livsmedel och fem stora leverantörer för övriga varor.

Det är dock rimligt att anta att en samordnad varudistribution skulle kunna optimera ruttplaneringen för livsmedel ytterligare (än genom en stor livsmedelsleverantör) så livsmedelsleverantören optimerar sina rutter utifrån samtliga leveranser, inte bara Luleå Kommuns. Det är även rimligt att anta att samordning av både livsmedel och övriga varor bör leda till ytterligare optimering då leveranser med längre avstånd kan samköras i större utsträckning.



Figur 10: Samhällsekonomiska effekter i tre möjliga case

6.3.3.1 Case 1 – Enligt simulering

Detta case utgår från att simuleringen är korrekt och att en samordnad varudistribution skulle uppnå det förväntade resultatet för både livsmedel och övriga varor. De samhällsekonomiska effekterna skulle då reduceras med 44%.

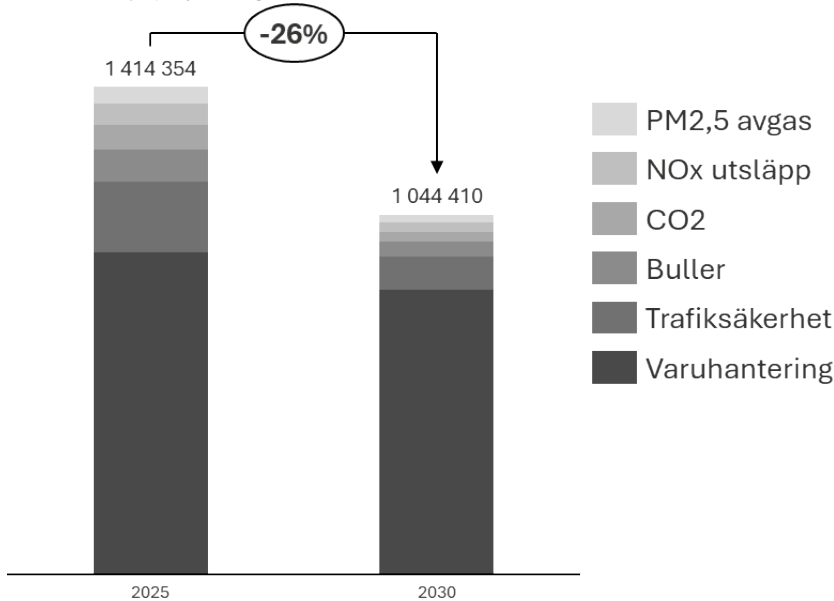
6.3.3.2 Case 2 – Redan uppnådda effekter för livsmedel, enligt simulering för övriga varor

Luleå Kommun har gått från fyra stora livsmedelsleverantörer till en, vilket i stor utsträckning skulle kunna jämföras med en samordnad varudistribution. Detta case utgår från att en samordnad varudistribution endast skulle uppnå en likvärdig förbättring för livsmedel som observerats från att gå från fyra stora livsmedelsleverantörer till en, samt den simulerade förbättringen för övriga varor. Se samhällsekonomiska effekterna skulle då reduceras med 26%.

6.3.3.3 Case 3 – Redan uppnådda effekter för livsmedel, likvärdig effekt för övriga varor

Detta case utgår från att en samordnad varudistribution endast skulle uppnå en likvärdig förbättring för både livsmedel och övriga varor som observerats från att gå från fyra stora livsmedelsleverantörer till en. De samhällsekonomiska effekterna skulle då reduceras med 11%.

6.3.3.4 Djupdykning & slutsatser



Figur 11: Samhällsekonomiska effekter av case 2

Om en samordnad varudistribution för livsmedel effektiviseras i samma utsträckning som idag och enligt simuleringen för övriga varor kan samhällsekonomiska kostnader minska med 26%. Troligtvis blir det verkliga utfallet någonstans mellan 26% (case 2) och 11% (case 1).

Minskade resursbehov vid varuhanteringen hos mottagande enheter utgör majoriteten av de samlade effekterna som kan observeras när varudistributionen samordnas. Bakgrunden till dessa positiva resultat är främst att antalet leveranser till respektive mottagande enhet kan reduceras, vilket gör att verksamheter slipper hantera lika många transporter och därmed sparar både tid och resurser.

Resterande delar av effekterna handlar om fördelar för samhället i stort, där ökad trafiksäkerhet och lägre bullernivåer är de mest omfattande fördelarna. När antalet körda kilometer minskar genom effektivare ruttplanering och samlastning, minskar risken för trafikolyckor, samtidigt som en lägre ljudnivå bidrar till en mer behaglig och hälsosam miljö. Dessutom kan minskad trafikbelastning ge positiva följd effekter på luftkvaliteten, vilket ytterligare stärker de hållbarhetsvinster som en samordnad varudistribution kan införliva, både för enskilda verksamheter och för samhället som helhet.



7 Rekommendationer & förslag till genomförande

För att kunna besluta om ett nästa steg inom samordnad varudistribution behöver Luleå kommun landa i vilken eller vilka effekter som ska prioriteras vid införande av samordnad varudistribution, då de olika lösningsförslagen (scenarierna) bidrar till önskade effekter i olika stor utsträckning.

Luleå kommun bör oavsett beslut fortsätta arbeta med ständiga förbättringar.

7.1 Scenario 1 – Nuläge med ständiga förbättringar

Om hög genomförbarhet och låg kostnad väger tyngst är scenario 1 ett bra alternativ.

Samhällsekonomiska kostnader kopplat till traditionella SVD-effekter har redan minskat med 18% och det finns potential att utveckla detta vidare.

Att beakta: Scenariot bidrar inte i någon betydande utsträckning till att öka beredskapen eller möjligheten att öka volymen lokalproducerade varor.

7.2 Scenario 2 – Småskalig lokal SVD med lager och tvättning

Baserat på inspel från interna intressenter och om livsmedelsförsörjning (och beredskap kopplat till detta) väger tyngst är scenario 2 ett möjligt första steg inom samordnad varudistribution. Detta alternativ skulle röja ett hinder för volymökning hos lokala producenter samt möta målet om att främja lokalproducerat. Scenariot går också i linje med hur Luleå kommun önskat arbeta med förbättringar, det vill säga att testa nya arbetssätt i mindre steg vilket minskar riskerna. Scenariot kan utvecklas på sikt med fler livsmedel, fler typer av leverantörer eller större lager för att öka de positiva effekterna.

Att beakta: Scenariot är kostnadsdrivande. Fördyring sker både på grund av en övergång till fler lokalproducerade varor (som är dyrare i grunden) och på grund införandet av ett till steg i leveranskedjan (tvättning, drift och lagring). I praktiken innebär scenariot negativ påverkan på de samhällsekonomiska effekterna, då en variant av samordnad varudistribution förs in (vilket innebär ett extra steg) men samtliga övriga transporter fortfarande körs.

Innan ett eventuellt införande bör andra potentiella samarbeten/lösningar (se förslag till genomförande) undersökas för att minska kostnaden för småskaligt SVD. Frågan om vad som är kommunens uppgift bör också beaktas, ska Luleå kommun tillhandahålla ett lager/DC eller bör denna investering tas av marknaden för att inte störa konkurrensen.

Förslag till genomförande:

- Undersök djupare odlares behov kopplat till lagring, tvättning och transport. Vad är rimligt att odlare investerar i själva och vad skulle kommunen kunna tillhandahålla. Förslagsvis genom fördjupade intervjuer.
- Besluta om Luleå kommun ska ta en eventuell investering eller inte – och vad får den i så fall kosta?
- Om kommunen ska investera – undersök potentiella samarbetsmöjligheter:
 - Kan transporter samordnas med Svensk Cater (från DC/lager till mottagande enhet)?
 - Kan samarbete upprättas med Hushållningssällskapet eller med befintlig leverantör/distributör (till exempel Noah)?
 - Hur kan kommunens interna resurser användas (Bockens matsal, Stadsträdgården i Björsbyn)?



7.3 Scenario 3 - Fullskalig samordnad varudistribution

Baserat på uppföljningen av andra kommuner och analys av effekter och kostnader och om traditionella SVD-effekter och beredskapsperspektivet väger tyngst bör en fullskalig samordnad varudistribution införas. Scenariot har stora utvecklingsmöjligheter och har potential att sänka samhällsekonomiska kostnader. Kostnads kalkylen visar att en minskning av varupriserna med 6,8% leder till ett plus-minus-noll resultat år 2030, vilket anses vara en minskning som är sannolik att uppnå.

Att beakta: Förstudierapporten från 2020 lyfter viktiga perspektiv kopplat till införandet av samordnad varudistribution, se bilaga 4. I korthet innebär ett införande ett långsiktigt åtagande, större investeringar och nya arbetssätt för leverantörer och verksamheterna inom kommunen. Ett införande innebär ett stort åtagande av kommunens verksamheter och kräver förankring, dedikation och arbete för att nå önskade effekter. Erfarenheter från andra kommuner visar att en sänkning av varupriserna är svår att fastställa och att det finns risker kopplat till ökade kostnader och kundnöjdhet (kopplat till längre leveranstider och avvikelser).

Förslag till genomförande: ett förslag på införande finns i förstudierapporten från 2020. Till analysen av kostnader har införandet justerats utifrån nuvarande avtalsförutsättningar, vilket skulle innebära att övriga varukategorier införs i ett första steg och livsmedel som andra steg när det större grossistavtalet utgår.



8 Referenser

Naturvårdsverket (2022). Avfall i Sverige 2020: uppkomst och behandling (Rapport 7048).

<https://www.naturvardsverket.se/om-oss/publikationer/7000/978-91-620-7048-9>

Nationellt centrum för kommunal samordnad varudistribution (2023). Kommunal samordnad varudistribution: Logistik och kapacitetshöjande åtgärder i kommuners varuförsörjning (Rapport 2020:06).



9 Bilagor

Bilaga 1 – Rapport Samordnad Varudistribution, Nordic Strategy Partners. [Bilaga 1 - Rapport samordnad varudistribution 250225.pptx](#)

Bilaga 2 – Kalkyl småskaligt SVD, Nordic Strategy Partners. [Bilaga 2 - Kalkyl småskaligt SVD.xlsx](#)

Bilaga 3 – Kalkyl fullskalig SVD, Nordic Strategy Partners. [Bilaga 3 - Kalkyl fullskalig SVD.xlsx](#)

Bilaga 4 – Förstudierapport från 2020, Samordnad Varudistribution. [Bilaga 4 - Förstudierapport Samordnad varudistribution 2020-05-20.pdf](#)

Samtliga bilagor återfinns i teamet [LK Samordnad varudistribution | Samordnad varudistribution | Microsoft Teams](#)

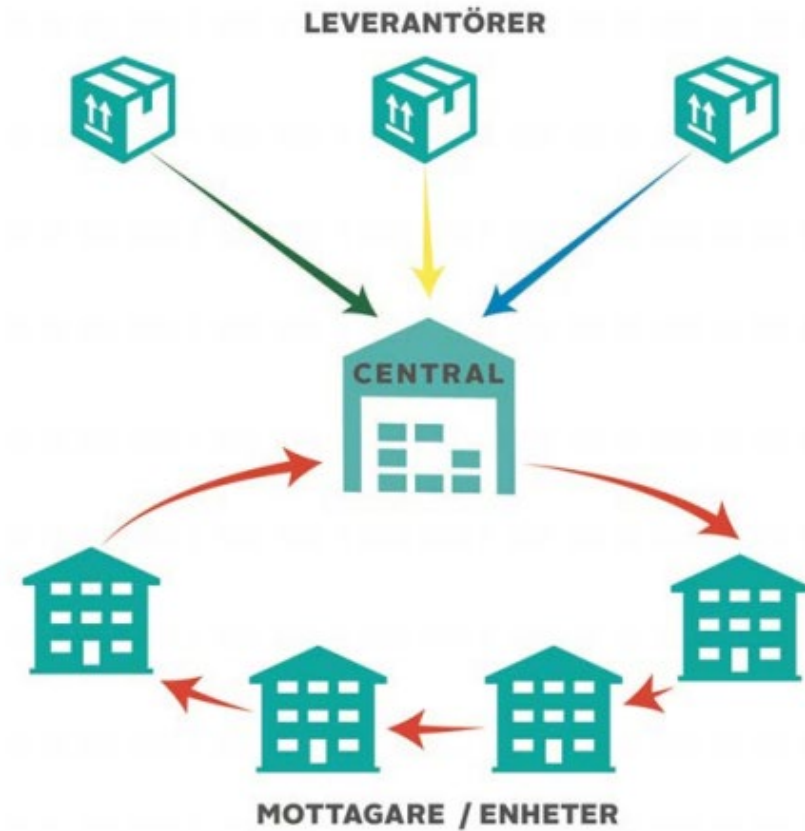
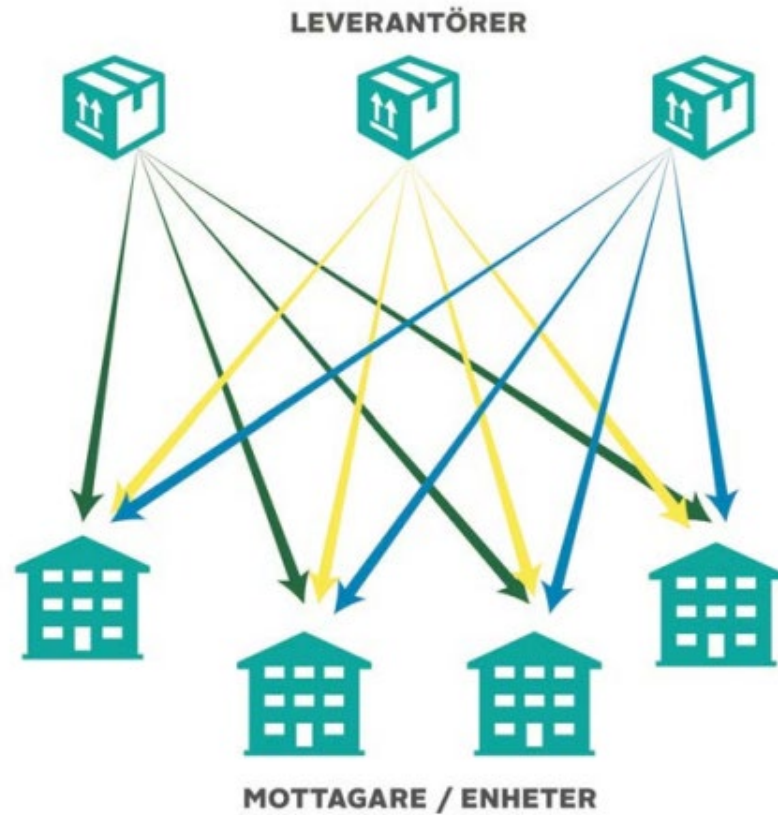


Samordnad varudistribution

Presentation av förstudierapport



Samordnad varudistribution (SVD)





Varför SVD?

Styrande majoritet i Luleå kommun önskat ta kliv mot de effekter som samordnad varudistribution skulle kunna leda till:

Miljövinster

**Främjar lokala
leverantörer**

**Ökad
trafiksäkerhet**

**Främja lokal
livsmedels-
produktion**

**Nya
arbetstillfällen**

**Ekonomiska
besparingar**

**Förbättrad
arbetsmiljö**

Ökad beredskap

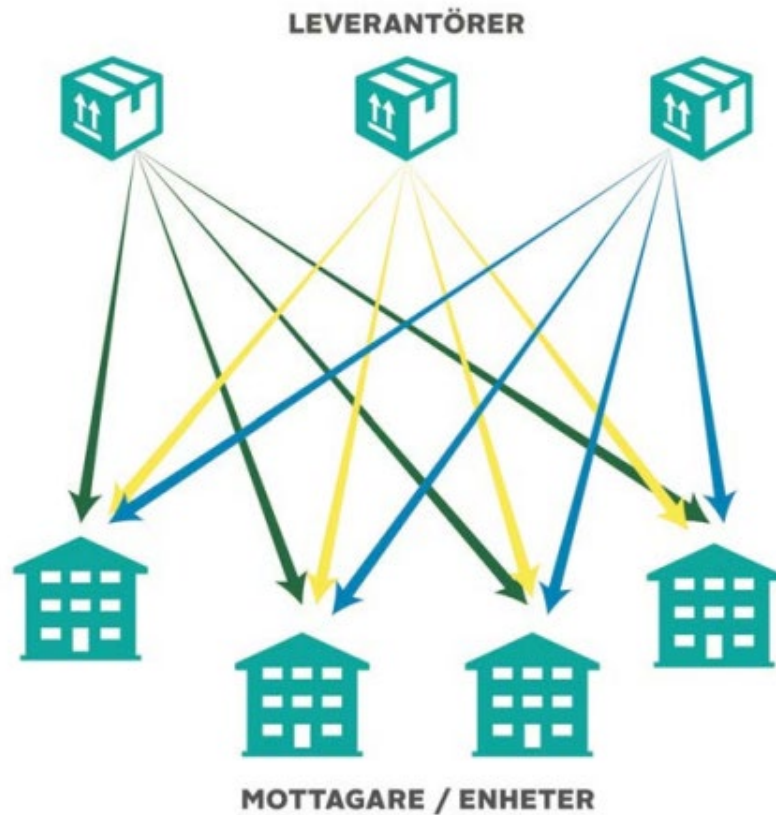


Förstudiens mål

1. Följa upp omvärldsbevakningen som utfördes 2020 och samla in information om vilka resultat som kommuner som infört samordnad varudistribution uppnått.
2. Komplettera förstudien från 2020 med nya perspektiv inom beredskap och lokal livsmedelsförsörjning.
3. Uppdatera nytto- och kostnadskalkylen (för samtliga varukategorier).
4. Ge förslag på hur ett första steg av samordnad varudistribution skulle kunna se ut i Luleå kommun.
5. Ta fram kostnadskalkyl för ett första steg av samordnad varudistribution.
6. Ge förslag/inspel till hur ett första steg till samordnad varudistribution skulle kunna hanteras i kommande upphandling av livsmedel.



Nuläge



Det finns i nuläget:

- Cirka 900 beställare i Luleå kommun
- Cirka 550 antal aktiva mottagande enheter, varav cirka 130 för livsmedel
- Cirka 21 relevanta varuavtal som skulle passa i en SVD
- Cirka 19 antal varuleverantörer vars avtal skulle passa en SVD



Nya arbetssätt har utvecklats

Sedan den tidigare förstudien fastställdes våren 2020 har utveckling av arbetssätt och vissa åtgärder vidtagits för att arbeta mot de effekter som önskades uppnås med hjälp av samordnad varudistribution.

Effektivisering av leveranser

- Minskat antal leveransdagar och infört fasta leveransdagar
- Ökad samordning hos grossist, t.ex. levereras mjölk via Svensk Cater

Samordning av leveranser för lokala producenter

- Leveranser för lokala producenter samordnas via lokal distributör
- Leverantörer kan välja mellan att leverera direkt, via lokala distributören eller grossisten

Anpassningar per leverantör

- Tidigare fanns större krav på att alla leverantörer ska ha lika villkor, trots olika förutsättningar.
- Arbetar med anpassningar per leverantör som bland annat möjliggjorts av "Måltidsresan"

Effektivisering av beställning och fakturahantering

- Skåpservice och abonnemang minskar manuell hantering av beställningar och fakturor



Möjligheter & förbättringsbehov

För att ytterligare främja önskade effekter finns områden med utvecklingspotential där nya arbetssätt testas och utvecklas i skrivande stund.

Garanti av inköpsvolym för att främja lokal odling

- Jämnar ut riskfördelning mellan Luleå kommun och lokal producent.
- Test pågår med leverantören Noah.

Förlänga säsong med lagring och tvättning

- Större lagringskapacitet skulle möjliggöra att grönsaker, rotfrukter och potatis kan köpas in under en längre period.
- För att komma upp i en betydande ökning krävs möjlighet till tvättning av jordiga livsmedel.

Effektivisering av transport och mottagande

- Nattleveranser av livsmedel skulle öka bilarnas nyttjandegrad och arbetstid för mottagande enheter.
- Kräver investeringar i mottagande lokaler och tekniska förutsättningar.



Uppföljning

- Norrköping, fr.om. 2016, livsmedel
- Linköping, fr.om. 2018, samtliga varor
- Södertörnskommunerna, fr.om. 2015, kluster, samtliga varor
- Kristianstad, 2013-2020, samtliga varor





Slutsatser/utvärdering

Kvalitativa effekter

- + Minskad miljöbelastning
- + Ökad trafiksäkerhet
- + Ökad leveranssäkerhet
- + Bättre kvalitetskontroll
- + Ökad konkurrens
- + Bättre arbetsmiljö

Ekonomiska effekter

Effekterna är svårbedömda och målsättning bör vara att gå plus-minus-noll.

Upphandlingens tajming och omvärldsfaktorer spelar in på livsmedelspriserna och upplevelsen av ekonomiska effekter.

Lokal livsmedelsförsörjning

Generellt har enstaka lokala leverantörer tillkommit enbart på grund av införandet av SVD.

Beredskap

Endast en av kommunerna har lager kopplat till distributionscentral.



Lösningförslag



Tre olika lösningsförslag

1. Nuläge med ständiga förbättringar

Fokus på att hitta lösningar för att nå önskade effekter



2. Småskalig lokal SVD med lager och tvättning



För utvalda lokala rotfrukter och grönsaker



3. Fullskalig samordnad varudistribution



För samtliga lämpliga avtal enl. rekommendation från förstudie 2020

Genom upphandling, kommunal investering eller kombination

Genom upphandling

Förädling

Lager och tvättning av lokala rotfrukter och grönsaker

Lager av torrvaror, medicin, förbrukningsmaterial & drivmedel



Bedömning

Varje lösningsförslag bedöms utifrån sin påverkan på önskade effekter, genomförbarhet och kostnad.

SVD-effekter inkluderar:

- Minskad miljöbelastning
- Ökad trafiksäkerhet
- Ökad leveranssäkerhet
- Ökad kvalitetskontroll
- Förbättrad arbetsmiljö
- Nya arbetstillfällen

Scenariot bedöms också för sin påverkan på lokal livsmedelsförsörjning och beredskap.

Poängskala:

3) Hög effekt, hög genomförbarhet, låg kostnad

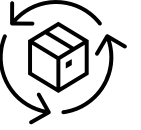
2) Medel effekt, medel genomförbarhet, medelkostnad

1) Låg effekt, låg genomförbarhet, hög kostnad

Maxpoäng per scenario är **15 poäng**.



1. Nuläge med ständiga förbättringar



Nuläge

- Effektivisering av leveranser, både antal leveransdagar och samordning mellan leverantörer
- Samordning av leveranser för lokala producenter
- Frångått princip om "lika för alla" till anpassningar per leverantör
- Effektivisering av beställning och fakturahantering, t.ex. skåpservice

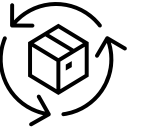


Utvecklingsmöjligheter

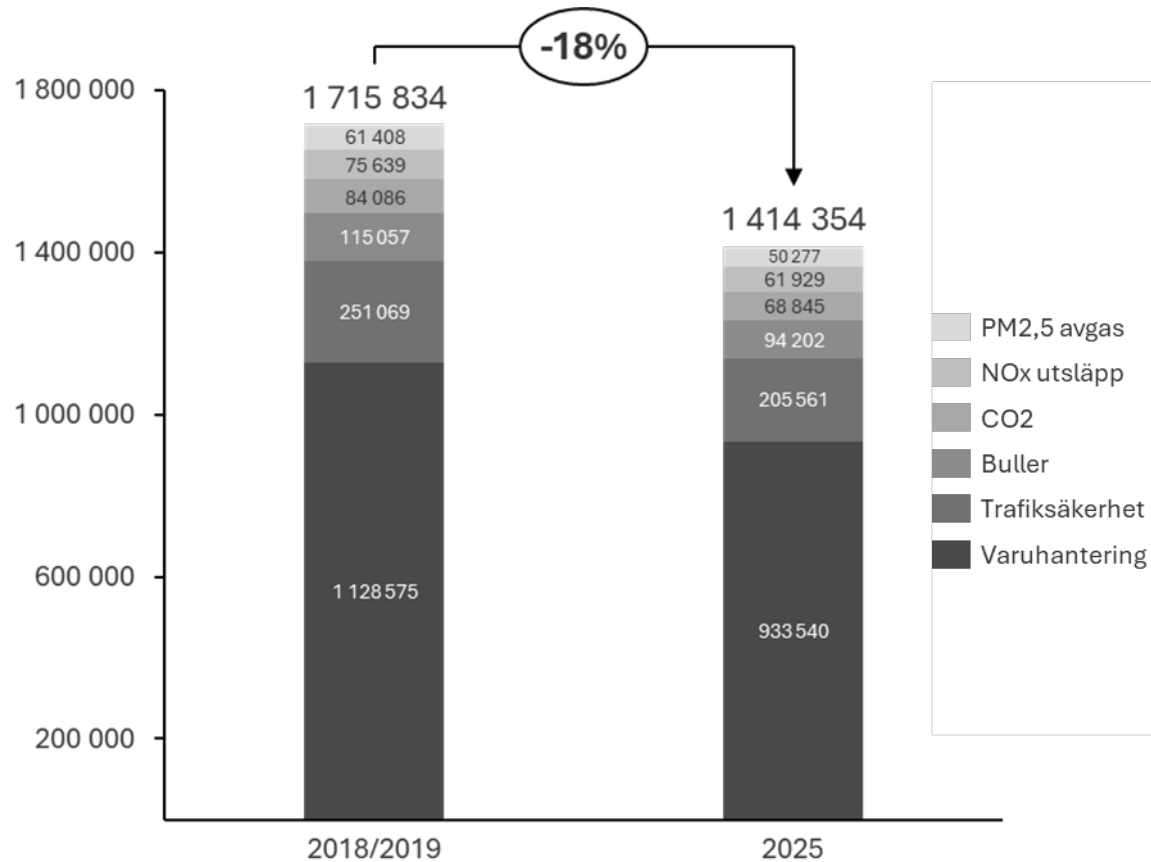
- Öka lagringskapacitet i mottagande kök
- Införa nattleveranser för att öka trafik- och leveranssäkerhet samt ytterligare samordning
- Arbeta med garanterad inköpsvolym från lokala producenter för att främja produktionen



1. Nuläge med ständiga förbättringar



Sedan förstudien fastställdes våren 2020 har utveckling av arbetssätt och vissa åtgärder vidtagits för att arbeta mot de effekter som önskades uppnås med hjälp av samordnad varudistribution vilket har inneburit en sänkning av samhällsekonomiska kostnader med 18 %.



SVD-effekter	1
Lokal livsmedelsförsörjning	1
Beredskap	-
Genomförbarhet	3
Kostnad	2
Summa	7 av 15



2. Småskalig lokal SVD med lager och tvättning



Upplägg

- Leverans till distributionscentral.
- Distributionscentral med mindre lager.
- Tvättning, lagring, packning & lastning.
- Transport av lokala rotfrukter & grönsaker till mottagande enheter.

Fördelar

- Röjer hinder i form av tvättning och lagring
- Ökar incitament till att öka odlingsvolym
- Förlänger perioden för inköp av rotfrukter och grönsaker
- Potential att främja social hållbarhet i form av arbetstillfällen





2. Småskalig lokal SVD med lager och tvättning



Risker

- När inte önskade volymer (som motiverar lagerhållning & tvättning) pga. odlares förutsättningar
- Det riskerar att ta lång tid att bygga upp odlingen till önskade volymer
- Nytt arbetssätt driver komplexitet i leveranskedjan
- Förlänga säsong ställer krav på kylkedjan och lagerhållningen
- Prisbilden/ökade kostnader

SVD-effekter	1
Lokal livsmedelsförsörjning	2
Beredskap	2
Genomförbarhet	2
Kostnad	2
Summa	9 av 15



2. Småskalig lokal SVD med lager och tvättning

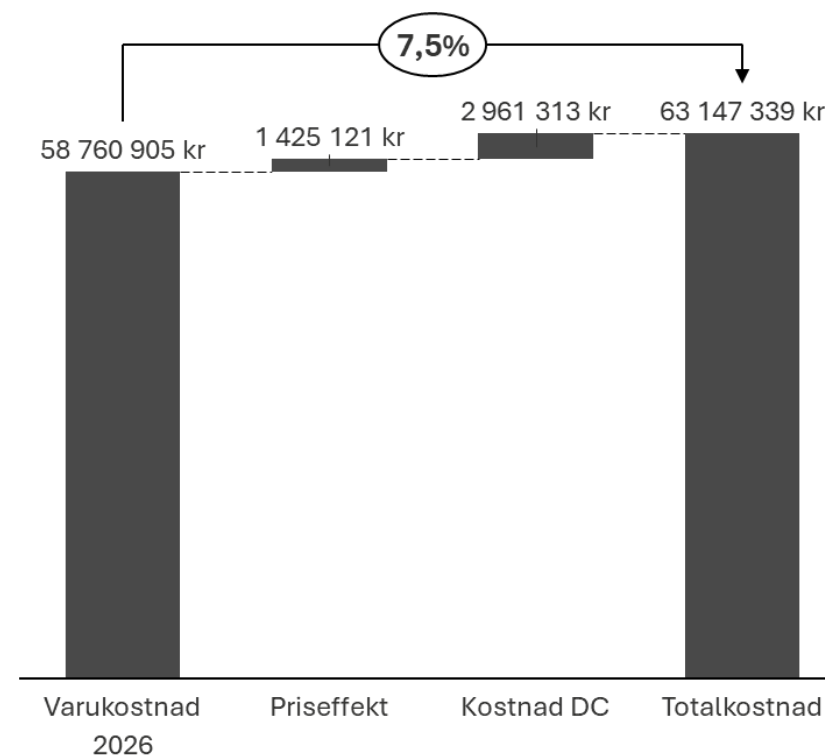


Exempel: införandet av en småskalig samordnad varudistribution förväntas öka kommunens kostnader med 4,4 MSEK

Finansiella effekter för implementeringen skulle resultera i en total kostnadsökning för kommunens livsmedel med 7,5%

Finansiella effekter

Priseffekter	<i>Totala priseffekter</i>	1 425 121 kr
	Priseffekt potatis	951 168 kr
	Priseffekt morötter	304 336 kr
	Priseffekt vitkål	169 617 kr
Kostnad DC	<i>Total kostnad DC</i>	2 961 313 kr
	Lokalkostnad	425 000 kr
	Fordonskostnad	644 050 kr
	Personalkostnad DC	650 000 kr
	Personalkostnad Transport	650 000 kr
Totalt		4 386 434 kr





3. Fullskalig samordnad varudistribution

Upplägg

- Samtliga lämpliga varor
- Leverans till distributionscentral
- Omlastning på distributionscentral
- Utkörning till mottagande enheter (ruttoptimerad)

Vad talar för en fullskalig SVD?

- Rekommenderas i förstudien från 2020
- Uppföljningen av andra kommuner
- Hög potential att främja samhällsekonomiska effekter
- Hög potential att utvecklas utifrån ett beredskapsperspektiv





3. Fullskalig samordnad varudistribution



Risker

- Prisbilden/ökade kostnader
- Tillgång till lagring hos mottagande enheter
- Förväntade nyttor uppnås inte
- Otydlig ansvarsfördelning/avvikelsehantering
- Suboptimering
- Minskad hållbarhet för livsmedel
- Internt motstånd
- Kundnöjdhet

SVD-effekter	3
Lokal livsmedelsförsörjning	1
Beredskap	1
Genomförbarhet	1
Kostnad	1
Summa	7 av 15

*Vid utveckling med lagerhållning och kombination med tvättning finns potential att öka till 11/15.



3. Fullskalig samordnad varudistribution



Finansiell prognos: Om den totala varukostnaden sänks med ~6,8% förväntas implementationen av samordnad varudistribution ha återbetalat sig vid 2030

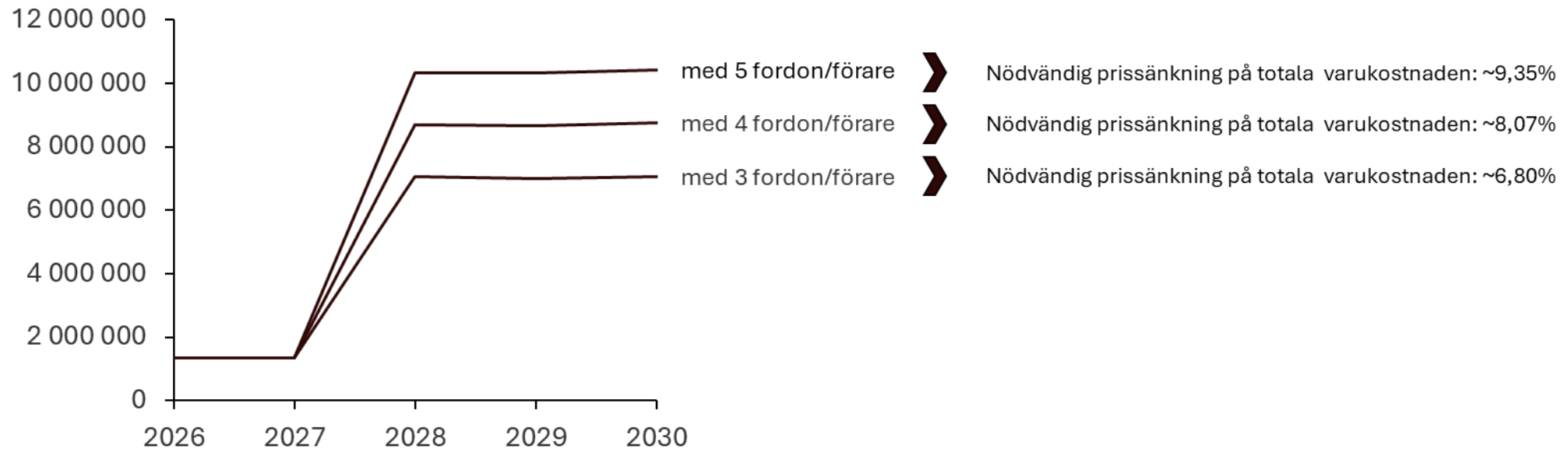
	2026 (Projektår)	2027	2028	2029	2030
<i>Total besparing: Varukostnad</i>	- kr	3 176 123 kr	7 518 268 kr	7 748 942 kr	7 986 693 kr
<i>Total kostnad: DC</i>	- kr	2 869 111 kr	6 185 824 kr	6 265 884 kr	6 347 544 kr
Lokal	- kr	350 000 kr	357 000 kr	364 140 kr	371 423 kr
Fordon	- kr	645 289 kr	1 939 659 kr	1 943 527 kr	1 947 472 kr
Personal DC	- kr	650 000 kr	663 000 kr	676 260 kr	689 785 kr
Personal Transport	- kr	650 000 kr	1 989 000 kr	2 028 780 kr	2 069 356 kr
Marginal	- kr	573 822 kr	1 237 165 kr	1 253 177 kr	1 269 509 kr
<i>Total kostnad: Interna resurser Luleå Kommun</i>	1 330 000 kr	1 055 190 kr	870 295 kr	748 152 kr	727 936 kr
Verksamhet AUF/SOC	162 500 kr	99 450 kr	67 626 kr	34 489 kr	- kr
Upphandling/Uppföljning	487 500 kr	331 500 kr	236 691 kr	172 446 kr	175 895 kr
Projektledare	680 000 kr	624 240 kr	565 978 kr	541 216 kr	552 040 kr
Totalt	- 1 330 000 kr -	748 179 kr	462 149 kr	734 906 kr	911 213 kr
Akkumulerad	- 1 330 000 kr -	2 078 179 kr	1 616 030 kr	881 123 kr	30 089 kr



3. Fullskalig samordnad varudistribution

Finansiell prognos: Antalet fordon och förare som krävs för en samordnad varudistribution utgör den största osäkerheten i prognosen

Kostnad för implementering av samordnad varudistribution



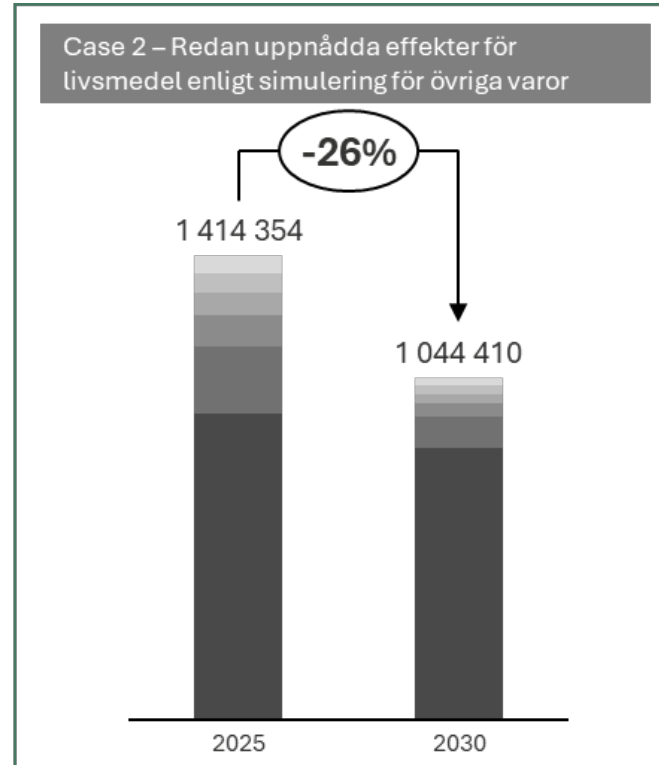
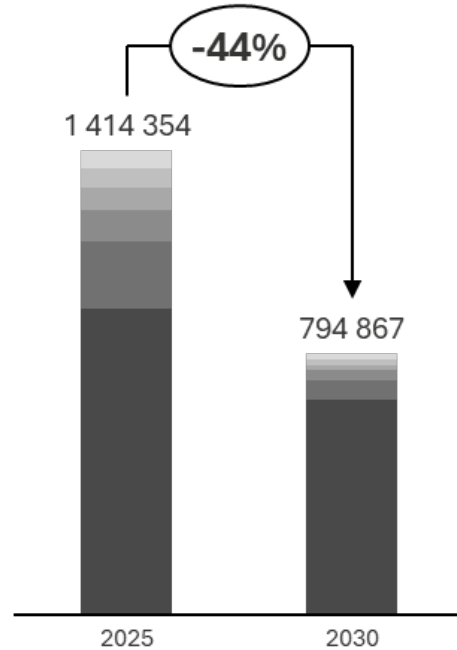


3. Fullskalig samordnad varudistribution

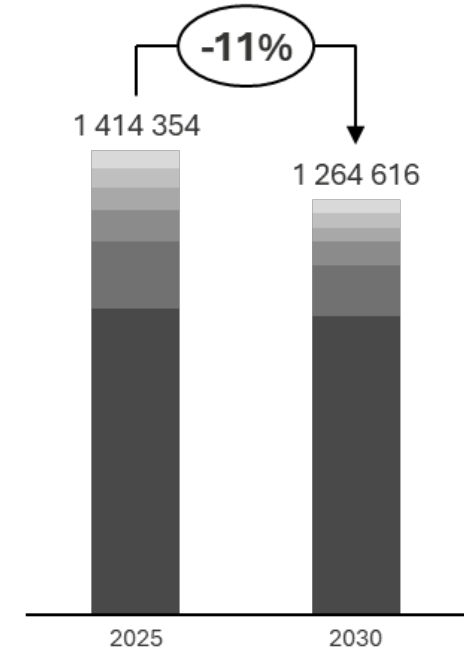


Samhällsekonomisk prognos: Effekterna av en fullskalig SVD beräknas i tre möjliga case

Case 1 – Enligt simulering



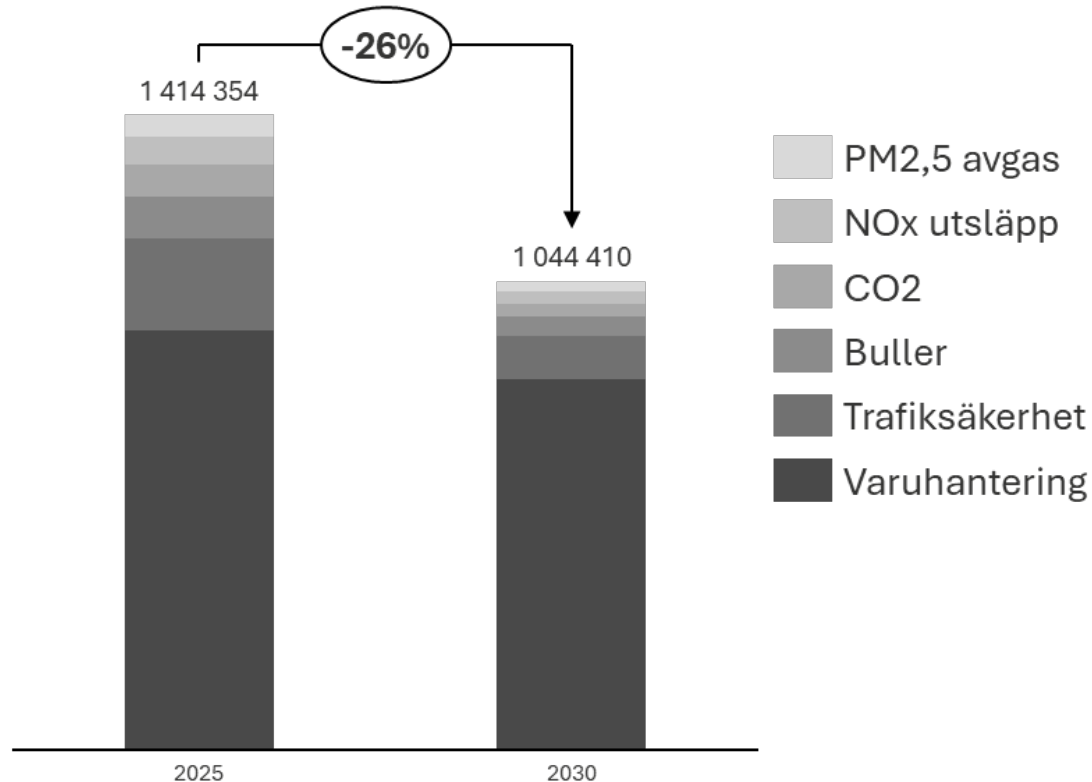
Case 3 – Redan uppnådda effekter för livsmedel och samma effekt för övriga varor





3. Fullskalig samordnad varudistribution

Djupdykning: Samhällsekonomiska kostnader kan minska med 26% om en samordnad varudistribution uppnår observerade och simulerade effektiviseringar



- Det verkliga utfallet blir troligen någonstans mellan 26 % (case 2) och 11 % (case 3).
- Minskade resursbehov vid varuhantering utgör majoriteten av de samlade effekterna.
- Resterande effekter handlar om fördelar för samhället i stort.



Rekommendationer

För att kunna besluta om ett nästa steg inom samordnad varudistribution behöver Luleå kommun landa i vilken eller vilka effekter som ska prioriteras vid införande av samordnad varudistribution, då de olika lösningsförslagen bidrar till önskade effekter i olika stor utsträckning.

Luleå kommun bör oavsett beslut fortsätta arbeta med ständiga förbättringar.



1. Nuläge med ständiga förbättringar



Vad talar för?

- Om hög genomförbarhet och låg kostnad väger tyngst
- På grund av redan genomförda förbättringar har samhällsekonomiska kostnader minskat med 18 %
- Finns potential att fortsätta förbättringsarbetet för att nå fler effekter

Att beakta

- Bidrar inte i någon betydande utsträckning till att öka beredskapen eller öka volymen lokalproducerade varor utan större insatser



2. Småskalig lokal SVD med lager och tvättning



Vad talar för?

- Om livsmedelsförsörjning (och beredskap kopplat till det) väger tyngst
- Inspel från interna och externa intressenter
- Röjer hinder för volymökning
- Går i linje med hur Luleå kommun önskar arbeta med förbättringar

Att beakta

- Lösningen är kostnadsdrivande på grund av övergång till lokalproducerade varor och införandet av ett steg till i leveranskedjan
- Innebär i praktiken negativ påverkan på samhällsekonomiska effekter, då en variant av SVD införs men samtliga övriga transporter fortskrider
- Kan finnas potentiella samarbeten för att minska kostnaden för småskaligt SVD som bör utredas vidare vid val av denna lösning



3. Fullskalig samordnad varudistribution

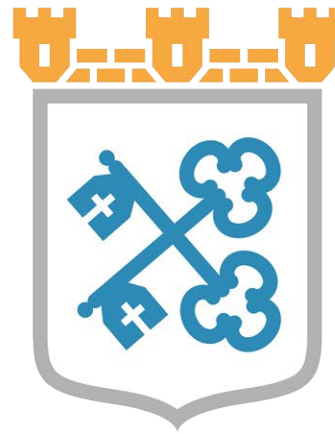
Vad talar för?

- Om traditionella SVD-effekter och beredskapsperspektivet väger tyngst
- Hög potential att sänka samhällsekonomiska kostnader
- Potential att minska varupriser som täcker kostnaden för SVD
- Förstudien från 2020 & uppföljning av andra kommuner

Att beakta

- Risker och perspektiv från förstudien 2020
- Innebär ett långsiktigt åtagande och större investeringar
- Kräver förankring, dedikation och arbete för att nå önskade effekter

Tack!



LULEÅ KOMMUN

Kontakt
Namn
Förvaltning



§ 134

Specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB

Ärendenr 2026/143-1.4.1.1

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att fastställa specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB.

Sammanfattning av ärendet

Luleå kommun har valt att organisera en del av sin verksamhet i kommunala bolag. Fullmäktige styr bolagens genom bolagsordningar och ägardirektiv.

Ägardirektivet kompletterar bolagsordningens beskrivning av det kommunala ändamålet för verksamheten och innehåller en konkretisering av verksamhetsmålen. Ärendet om ägardirektiv lyfts upp när ägaren vill ändra inriktning, ekonomiska mål, generella eller särskilda direktiv för bolagen, vanligtvis en gång om året.

Förslag på förändringarna i det specifika direktivet till Luleå Miljöresurs AB (Lumire) är:

- Förenkling genom att denna text "I relevanta delar ska verksamheten bedrivas enligt marknadsmässiga principer." skrivs en gång istället för på olika platser i dokumentet.
- Förtydligande om att Lumires ansvar inom återbruk ska ske inom ramen för de ekonomiska målen.
- Definitioner på avkastningskrav justerade till korrekt definition.
- Förtydligande om att Lumires ansvar inom tekniskt vatten ska ske inom ramen för de ekonomiska målen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-02-09 § 13 beslutat att återremittera ärendet med motiveringen: Mer information från Lumire om hur ska bolagets verksamhet harmonisera med kommunens ambition när det gäller återbruk.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har vid sammanträdet 2026-03-09 § 34 delgetts information från Luleå Miljöresurs AB (Lumire) om återbruksverksamheten.

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit kommunfullmäktige besluta att fastställa specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB.



Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-04-07 § 50 beslutat att bordlägga ärendet.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-05-04 § 67 föreslagit kommunfullmäktige besluta att fastställa specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB.

Sammanträdet

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Dialog

Luleå kommunföretag AB har fört dialog med Luleå Miljöresurs AB och därefter har bolagets styrelse fattat beslut om förslag på nya direktiv.

Beslutsunderlag

- Förslag - Specifikt ägardirektiv 2026 Luleå Miljöresurs AB, KLF Hid: 2026.1409
- Utdrag styrelseprotokoll Luleå kommunföretag AB 2026-01-23 § 5, KLF Hid: 2026.990
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB, KLF Hid: 2026.4034
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-04-07 § 50, KLF Hid: 2026.4195
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-05-04 § 67, KLF Hid: 2026.5243



§ 67

Specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB

Ärendenr 2026/143-1.4.1.1

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att fastställa specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB.

Sammanfattning av ärendet

Luleå kommun har valt att organisera en del av sin verksamhet i kommunala bolag. Fullmäktige styr bolagens genom bolagsordningar och ägardirektiv.

Ägardirektivet kompletterar bolagsordningens beskrivning av det kommunala ändamålet för verksamheten och innehåller en konkretisering av verksamhetsmålen. Ärendet om ägardirektiv lyfts upp när ägaren vill ändra inriktning, ekonomiska mål, generella eller särskilda direktiv för bolagen, vanligtvis en gång om året.

Förslag på förändringarna i det specifika direktivet till Luleå Miljöresurs AB (Lumire) är:

- Förenkling genom att denna text "I relevanta delar ska verksamheten bedrivas enligt marknadsmässiga principer." skrivs en gång istället för på olika platser i dokumentet.
- Förtydligande om att Lumires ansvar inom återbruk ska ske inom ramen för de ekonomiska målen.
- Definitioner på avkastningskrav justerade till korrekt definition.
- Förtydligande om att Lumires ansvar inom tekniskt vatten ska ske inom ramen för de ekonomiska målen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-02-09 § 13 beslutat att återremittera ärendet med motiveringen: Mer information från Lumire om hur ska bolagets verksamhet harmonisera med kommunens ambition när det gäller återbruk.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har vid sammanträdet 2026-03-09 § 34 delgetts information från Luleå Miljöresurs AB (Lumire) om återbruksverksamheten.

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit kommunfullmäktige besluta att fastställa specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB.



Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-04-07 § 50 beslutat att bordlägga ärendet.

Sammanträdet

Kommunstyrelseförvaltningen föredrar ärendet.

Beslutsgång

Ordföranden ställer kommunstyrelseförvaltningens förslag under proposition och finner att arbetsutskottet bifaller förslaget.

Dialog

Luleå kommunföretag AB har fört dialog med Luleå Miljöresurs AB och därefter har bolagets styrelse fattat beslut om förslag på nya direktiv.

Beslutsunderlag

- Förslag - Specifikt ägardirektiv 2026 Luleå Miljöresurs AB, KLF Hid: 2026.1409
- Utdrag styrelseprotokoll Luleå kommunföretag AB 2026-01-23 § 5, KLF Hid: 2026.990
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB, KLF Hid: 2026.4034
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-04-07 § 50, KLF Hid: 2026.4195



§ 50

Specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB

Ärendenr 2026/143-1.4.1.1

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att bordlägga ärendet.

Sammanfattning av ärendet

Luleå kommun har valt att organisera en del av sin verksamhet i kommunala bolag. Fullmäktige styr bolagens genom bolagsordningar och ägardirektiv.

Ägardirektivet kompletterar bolagsordningens beskrivning av det kommunala ändamålet för verksamheten och innehåller en konkretisering av verksamhetsmålen. Ärendet om ägardirektiv lyfts upp när ägaren vill ändra inriktning, ekonomiska mål, generella eller särskilda direktiv för bolagen, vanligtvis en gång om året.

Förslag på förändringarna i det specifika direktivet till Luleå Miljöresurs AB (Lumire) är:

- Förenkling genom att denna text "I relevanta delar ska verksamheten bedrivas enligt marknadsmässiga principer." skrivs en gång istället för på olika platser i dokumentet.
- Förtydligande om att Lumires ansvar inom återbruk ska ske inom ramen för de ekonomiska målen.
- Definitioner på avkastningskrav justerade till korrekt definition.
- Förtydligande om att Lumires ansvar inom tekniskt vatten ska ske inom ramen för de ekonomiska målen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-02-09 § 13 beslutat att återremittera ärendet med motiveringen: Mer information från Lumire om hur ska bolagets verksamhet harmonisera med kommunens ambition när det gäller återbruk.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har vid sammanträdet 2026-03-09 § 34 delgetts information från Luleå Miljöresurs AB (Lumire) om återbruksverksamheten.

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit kommunfullmäktige besluta att fastställa specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB.

**Sammanträdet**

Ordföranden (S) föreslår att bordlägga ärendet.

Beslutsgång

Ordföranden ställer eget förslag under proposition och finner att arbetsutskottet bifaller förslaget.

Dialog

Luleå kommunföretag AB har fört dialog med Luleå Miljöresurs AB och därefter har bolagets styrelse fattat beslut om förslag på nya direktiv.

Beslutsunderlag

- Förslag - Specifikt ägardirektiv 2026 Luleå Miljöresurs AB, KLF Hid: 2026.1409
- Utdrag styrelseprotokoll Luleå kommunföretag AB 2026-01-23 § 5, KLF Hid: 2026.990
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande specifikt ägardirektiv 2026 för Luleå Miljöresurs AB, KLF Hid: 2026.4034

Specifikt ägardirektiv

FÖR LULEÅ MILJÖRESURS AB

Dokumentnamn	Kategori	Publicerad	
Specifikt ägardirektiv	Aktiverande styrdokument	Lulea.se	
Ärendenummer	Beslutad av	Beslutsdatum, §	Giltighetstid
KLF 2023/680	Kommunfullmäktige	2023-09-25 §180	Tills vidare
Ersätter			
Ägardirektiv 2023-09-25 §180 2022 KLF 2021/888			
Dokumentägare		Dokumentet gäller för	
Vd Luleå Kommunföretag AB		Luleå Miljöresurs AB (Lumire)	
Syfte:			
<ul style="list-style-type: none"> - Fullmäktige styr bolagens genom bolagsordningar och ägardirektiv. - Ägardirektivet kompletterar bolagsordningens beskrivning av det kommunala ändamålet för verksamheten och innehåller en konkretisering av verksamhetsmålen. - Ärendet om ägardirektiv lyfts upp när ägaren vill aktualisera vad ägaren vill att företaget ska uppnå. 			
Uppföljning			
Löpande genom delårs- och helårsuppföljningar			

Specifikt ägardirektiv för Luleå Miljöresurs AB (Lumire)

Kommunens motiv till att äga bolaget och verksamhetens inriktning

Lumire är ett viktigt instrument för kommunens ansvar att bedriva en långsiktigt effektiv verksamhet inom avfalls- och återvinningsområdet samt, vatten och avloppsområdet. Utöver det ansvarar bolaget för att äga och utveckla anläggning för biogasproduktion med därtill relaterad verksamhet. Bolaget skall arbeta för ett hållbart Luleå med krav på en aktiv verksamhetsutveckling inom ovan beskrivna verksamhetsområden. Lumire är även ansvarig för att leda arbetet med framtagning av Luleå kommuns avfallsplan och renhållningsföreskrifter samt Luleå kommuns VA-plan. Bolagets verksamhet skall bygga på en långsiktig, miljöriktig och social hållbarhet där bolaget aktivt ska bidra till att uppfylla kommunens miljö- och klimatmässiga målsättning.

I relevanta delar ska verksamheten bedrivas enligt marknadsmässiga principer.

Återbruk, återvinning och avfall

Bolagets verksamhet skall bygga på en långsiktig, miljöriktig och social hållbarhet. Vad gäller avfalls- och återvinningsområdet skall bolaget verka inom områdena kommunalt och verksamhetsavfall. Inom det kommunala avfallet har bolaget helhetsansvaret inom Luleå kommun. Återvunnet material ska hanteras på ekonomiskt marknadsmässiga villkor.

Inom ramen för sitt uppdrag ska bolaget äga, dimensionera, bemanna, organisera och bedriva kommunens återbruksverksamhet i syfte att bidra till Luleå kommuns klimatmål och ambition om cirkulära resursflöden genom en förflyttning uppåt i avfallstrappan. Uppdraget ska genomföras inom de ekonomiska och taxemässiga ramar som fastställs av ägaren. Inom ramen för sitt uppdrag ingår även att äga att dimensionera, bemanna, bedriva organisera och ansvara för kommunens återbruksverksamhet.

Utöver ovanstående har bolaget operativt ansvar för kommunens samtliga återvinningscentraler och deponier. Bolaget kan också komma att pröva konkurrensutsättning av vissa delar av sin verksamhet.

Vatten och avlopp

Lumire ansvarar på uppdrag av VA-huvudmannen att inom beslutade verksamhetsområden för vatten, spillvatten och dagvatten på ett kostnadseffektivt sätt tillhandahålla rent och hälsosamt dricksvatten till kunderna och avleda och rena spillvatten på ett miljö- och hälsomässigt sätt enligt fastställda myndighetskrav.

I Lumires uppdrag ingår också att bidra till kommunens ansvar att avleda och vid behov rena dag- och dräneringsvatten från fastigheter och anslutna ytor till lämplig recipient samt att förvalta och utveckla VA-infrastrukturen såsom ledningsnät och processanläggningar. En viktig del i Lumires uppdrag är att bidra till Luleå kommuns utveckling genom en långsiktig VA-planering i samverkan med Luleå kommun.

VA-huvudmannen svarar för investeringar i egna anläggningar med tillhörande anordningar som också i förhållande till bolaget har ansvaret för att försäkra egna

anläggningar, ledningar och övrig egen egendom. Bolaget bereder beslutsunderlag samt ansvarar för utförandet av investeringar samt tecknar erforderliga ansvarsförsäkringar och svarar för arbetsmiljölagens krav.

Bolaget ansvarar för all ekonomisk hantering kopplat till kommunens ansvar enligt Lagen om allmänna vattentjänster och kommunens avfallsansvar enligt miljöbalken med särredovisning för respektive verksamhet (VA respektive avfall).

I uppdraget ingår att utöva alla de rättigheter samt utföra de skyldigheter som följer av ledningsrätt, servitut och deläggande i samfälligheter/gemensamhetsanläggningar och skyldigheter enligt §44 vägtrafiklagen som avser de anläggningar som bolaget har rätt att utföra drift och underhåll på. Bolaget har rätt att teckna anslutningsavtal med fastighetsägare inom och utom verksamhetsområdet.

Bolaget ska vara miljörettsligt ansvarig för den verksamhet som denne bedriver. Bolagets skyldigheter och rättigheter ska motsvaras av denna aspekt.

Bolaget uppdras att samverka med de övriga huvudmännen inom VA och avfall i de närliggande kommunerna, i syfte att öka effektiviteten genom att standardisera processer och där förutsättningar finns samutnyttja kärn- och stödverksamheter.

Bolaget ska aktivt bidra till att uppfylla kommunens miljö- och klimatmässiga målsättning.

~~I relevanta delar ska verksamheten bedrivas enligt marknadsmässiga principer.~~

Biogas

Bolaget ansvarar för att äga och utveckla anläggning för biogasproduktion. Användande av biogas skall i första hand användas för utveckla bolagets energineutralitet och bidra till klimatneutralitet 2040

~~I relevanta delar ska verksamheten bedrivas enligt marknadsmässiga principer.~~

Ekonomiska mål

Verksamheten ska bedrivas utifrån ekonomiska grundkrav som mäter bolagets lönsamhet och finansiella styrka. För precisering av de ekonomiska grundkraven fastställs följande ägarkrav för perioden 2026-2028:

- Avkastning på eget kapital ska under perioden överstiga 6 procent per år.
- Soliditeten bör under perioden uppgå till minst 22 procent per år.

Definitioner:

Avkastning eget kapital = $\frac{\text{Resultat efter finansiella poster} / \text{Justerat Eget kapital (IB+UB/2)} + 79,4 \% \text{ av justerat obeskattade reserver.}}{2}$

$\text{Justerat Eget kapital} = \frac{\text{IB Eget kapital} + \text{UB Eget kapital}}{2}$

$\text{Justerat Obeskattade reserver} = \frac{\text{IB Obeskattade reserver} + \text{UB Obeskattade reserver}}{2}$ Resultat efter finansiella poster/ Eget kapital + 78,6 % av obeskattade reserver

Soliditet = $\frac{\text{Eget kapital} + 79,48,6 \% \text{ av obeskattade reserver}}{\text{Totalt kapital}}$

Särskilt ägardirektiv

Luleå Kommun har som mål att minska koldioxidutsläpp med 60 % till och med 2030 och med 100 % till och med 2040. Transporter står för en stor andel av koldioxidutsläppen och Lumire som ett transportintensivt bolag blir därmed särskilt viktig i arbetet att minska utsläpp. Lumire ska kontinuerligt arbeta för att minska sitt fossilavtryck och bolaget ska senast 2030 ha en fordonsflotta som till 100 % drivs med förnybara bränslen i enlighet med kommunens antagna målsättning.

Bolaget ska årligen avsätta upp till 1 % av sin årsomsättning till forskning- och utveckling. Projekt inom ramen för denna satsning beslutas om inom ramen för bolagets delegationsordning och kan syfta till såväl nya tekniska lösningar som affärsutveckling eller motsvarande initiativ som kan antas ge bolags- eller samhällsnytta. Bolaget ska i sin årsredovisning redogöra för de projekt alternativt områden man valt ut samt vilken effekt man åstadkommit i genomförda projekt som avslutats under året.

Bolaget ska tillsammans med Luleå Energi utveckla och bidra med resurs och kompetens för Tekniskt vatten specifikt inom Luleå industripark

Bolaget ska, i samverkan med industriaktörer och Luleå kommun, verka för att möjliggöra gemensam infrastruktur för tekniskt vatten inom Luleå industripark. Uppdraget omfattar att på affärsmässiga grunder utreda och utforma ändamålsenliga tekniska, organisatoriska och ekonomiska lösningar som stödjer industrietableringar och den gröna industriomställningen, med långsiktig ekonomisk hållbarhet i nivå med bolagets avkastningskrav.

Luleå Miljöresurs AB ska tillsammans med andra verksamheter i kommunen ansvara för och delta i det, av fullmäktige beslutade, utredningsuppdraget och förväntas återkoppla angående uppdraget med förslag till politiska beslut under planperioden:

- Underlätta för bostadsbyggandet på landsbygden genom försäljning av kommunala tomter och utbyggt VA

Luleå Miljöresurs AB ska delta i det, av fullmäktige beslutade, utredningsuppdraget:

- Säkerställ Lulebornas tillgång till vatten genom beredningsplan för vattentäkter samt skyfallsplan



§ 141

Revidering av styrdokument för revisorer

Ärendenr 2026/22-1.3.1.1

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att revidera reglemente för revisorerna att gälla från och med 2027-01-01, med antagen ändring och tillägg.

Sammanfattning av ärendet

Luleå kommuns revisionsreglemente har setts över inför kommande mandatperiod.

De föreslagna förändringarna omfattar bland annat en ny bestämmelse om att revisorerna ska anta en arbetsordning som beskriver hur uppdraget bedrivs gemensamt. Revisorernas ansvar avseende information samt begäran om utlämnande av allmänna handlingar har även förtydligats.

Reglementets disposition och språkliga utformning har i viss utsträckning justerats i syfte att öka tydlighet och läsbarhet, utan att några förändringar i sak har gjorts.

Kommunrevisionen har beretts möjlighet att lämna synpunkter på föreslagna tillägg och justeringar. En stor del av revisionens synpunkter har beaktats och arbetats in i förslaget, men samtliga föreslagna tillägg och formuleringar har inte inkluderats i kommunstyrelseförvaltningens förslag till nytt revisionsreglemente.

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit kommunfullmäktige besluta att revidera reglemente för revisorerna att gälla från och med 2027-01-01.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-04-07 § 55 beslutat att bordlägga ärendet.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-05-04 § 64 föreslagit kommunfullmäktige besluta att revidera reglemente för revisorerna att gälla från och med 2027-01-01, med antagen ändring gällande revisorernas antal.



Sammanträdet

Ordföranden (S) föreslår följande ändringar i *kursiv stil* av reglemente för revisorerna, under rubriken Revisorernas sakkunniga biträden:

§ 13

Revisorerna och lekmannarevisorerna anlitar sakkunniga till sin granskning för att fullgöra granskningen enligt god revisionsred. Revisorerna och lekmannarevisorerna anlitar själva sakkunniga till sin granskning i den omfattning som behövs för att fullgöra granskningen enligt god revisionsred.

Ordföranden (S) föreslår följande tillägg i *kursiv stil* av reglemente för revisorerna, under rubriken Revisorernas roll och uppdrag, nytt första stycke:

§ 1

Revisorernas och de sakkunniga som de anlitar är fullmäktiges och ytterst medborgarnas demokratiska instrument för granskning och kontroll av den verksamhet som bedrivs i styrelser, nämnder, fullmäktigeberedningar och bolag. Revisionen har en viktig funktion i den lokala självstyrelsen. Granskningen bidrar till legitimitet och förtroendet åt verksamheten, samtidigt som den kan synliggöra och förmedla väsentlig och nödvändig kritik. Granskningen kan också bidra till verksamhetsutveckling.

Ordföranden (S) föreslår följande tillägg i *kursiv stil* av reglemente för revisorerna, under rubriken Revisorernas antal och organisation:

§ 5

Bland kommunens revisorer utser fullmäktige lekmannarevisorer och suppleanter till kommunens aktiebolag och i förekommande fall revisorer med suppleanter i kommunala stiftelser *eller delägda bolag* i det antal som fastställs för varje enskilt företag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag med eget ändringsförslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Ordföranden ställer därefter eget tilläggsförslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Dialog

Dialog har förts med kommunrevisionen som lämnat in synpunkter på framtaget förslag.



Beslutsunderlag

- Förslag till revidering av reglemente för revisorerna, KLF Hid: 2026.4043
- Revisionsreglemente fastställt 2006-10-30, KLF Hid: 2026.104
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande revidering av styrdokument för revisorer, KLF Hid: 2026.4042
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-04-07 § 55, KLF Hid: 2026.4200
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-05-04 § 64, KLF Hid: 2026.5240



§ 64

Revidering av styrdokument för revisorer

Ärendenr 2026/22-1.3.1.1

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att revidera reglemente för revisorerna att gälla från och med 2027-01-01, med antagen ändring gällande revisorernas antal.

Sammanfattning av ärendet

Luleå kommuns revisionsreglemente har setts över inför kommande mandatperiod.

De föreslagna förändringarna omfattar bland annat en ny bestämmelse om att revisorerna ska anta en arbetsordning som beskriver hur uppdraget bedrivs gemensamt. Revisorernas ansvar avseende information samt begäran om utlämnande av allmänna handlingar har även förtydligats.

Reglementets disposition och språkliga utformning har i viss utsträckning justerats i syfte att öka tydlighet och läsbarhet, utan att några förändringar i sak har gjorts.

Kommunrevisionen har beretts möjlighet att lämna synpunkter på föreslagna tillägg och justeringar. En stor del av revisionens synpunkter har beaktats och arbetats in i förslaget, men samtliga föreslagna tillägg och formuleringar har inte inkluderats i kommunstyrelseförvaltningens förslag till nytt revisionsreglemente.

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit kommunfullmäktige besluta att revidera reglemente för revisorerna att gälla från och med 2027-01-01.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-04-07 § 55 beslutat att bordlägga ärendet.

Sammanträdet

Kommunstyrelseförvaltningen föredrar ärendet.

Fredrik Hansson (S) föreslår följande ändring i *kursiv stil* av reglemente för revisorerna, under rubriken Revisorernas antal och organisation:

§ 3



Kommunfullmäktige ska efter allmänna valen utse 5,6,7-st revisorer för att omhänderta revisionens uppdrag. ~~Fördelningen av revisionsuppdragen ska spegla valresultatet. Kommunfullmäktige kan i samband med revision väljs utse fler eller färre revisorer, dock inte färre än 5 st. (kan tas bort) De partier som efter de allmänna valen tagit minst ett (1) mandat i kommunfullmäktige har rätt att utse en revisor.~~

~~Kommunen har det antal revisorer som fullmäktige bestämmer beslutar.~~

Beslutsgång

Ordföranden ställer kommunstyrelseförvaltningens förslag med Fredrik Hanssons ändringsförslag under proposition och finner att arbetsutskottet bifaller förslaget.

Dialog

Dialog har förts med kommunrevisionen som lämnat in synpunkter på framtaget förslag.

Beslutsunderlag

- Förslag till revidering av reglemente för revisorerna, KLF Hid: 2026.4043
- Revisionsreglemente fastställt 2006-10-30, KLF Hid: 2026.104
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande revidering av styrdokument för revisorer, KLF Hid: 2026.4042
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-04-07 § 55, KLF Hid: 2026.4200



§ 55

Revidering av styrdokument för revisorer

Ärendenr 2026/22-1.3.1.1

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att bordlägga ärendet.

Sammanfattning av ärendet

Luleå kommuns revisionsreglemente har setts över inför kommande mandatperiod.

De föreslagna förändringarna omfattar bland annat en ny bestämmelse om att revisorerna ska anta en arbetsordning som beskriver hur uppdraget bedrivs gemensamt. Revisorernas ansvar avseende information samt begäran om utlämnande av allmänna handlingar har även förtydligats.

Reglementets disposition och språkliga utformning har i viss utsträckning justerats i syfte att öka tydlighet och läsbarhet, utan att några förändringar i sak har gjorts.

Kommunrevisionen har beretts möjlighet att lämna synpunkter på föreslagna tillägg och justeringar. En stor del av revisionens synpunkter har beaktats och arbetats in i förslaget, men samtliga föreslagna tillägg och formuleringar har inte inkluderats i kommunstyrelseförvaltningens förslag till nytt revisionsreglemente.

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit kommunfullmäktige besluta att revidera reglemente för revisorerna att gälla från och med 2027-01-01.

Sammanträdet

Ordföranden (S) föreslår att bordlägga ärendet.

Beslutsgång

Ordföranden ställer eget förslag under proposition och finner att arbetsutskottet bifaller förslaget.



Dialog

Dialog har förts med kommunrevisionen som lämnat in synpunkter på framtaget förslag.

Beslutsunderlag

- Förslag till revidering av reglemente för revisorerna, KLF Hid: 2026.4043
- Revisionsreglemente fastställt 2006-10-30, KLF Hid: 2026.104
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande revidering av styrdokument för revisorer, KLF Hid: 2026.4042

LULEÅ KOMMUN

Förslag till nytt styrdokument för revisorer

Försättsblad beställs hos kommunikationskontoret och infogas av nämndsekreterare efter att dokumentet har fastställts i nämnd eller annan beslutsinstans (se Riktlinjer för styrdokument på lulea.se).



Dokumenttyp	Ärendnr	Fastställd	Giltighetstid
Styrdokument	2026/22		2027-01-01 -
Dokumentansvarig	Tidigare reviderad	Beslutsinstans	Dokument gäller för
Kanslichef	2006-10-30	Kommunfullmäktige	Kommunrevisionen

Revisionens roll och uppdrag

§ 1

Revisorernas uppgift är att varje år granska den verksamhet som bedrivs inom nämnders och styrelser verksamhetsområden. Den övergripande revisionsuppgiften i kommuner är att granska om verksamheten följer fullmäktiges beslut och mål och om verksamheten uppnår de politiska målen inom givna ekonomiska ramar och andra förutsättningar samt med en tillräcklig styrning och kontroll. En väsentlig uppgift är att främja arbetet med styrning och kontroll av verksamheten.

Revisorerna har också uppgiften att på samma sätt granska verksamheten i kommunens företag, genom de lekmannarevisorer och revisorer som fullmäktige utser i företagen.

Revisorerna lämnar för varje år en revisionsberättelse till fullmäktige. I revisionsberättelsen redogör revisorerna för resultatet av sin granskning och lämnar ett särskilt utlåtande om de tillstyrker att ansvarsfrihet ska beviljas eller nekas. Revisorerna kan också rikta anmärkningar i sin revisionsberättelse. På motsvarande sätt rapporterar lekmannarevisorer och revisorer i företagen – med granskningsrapport och revisionsberättelser.

Revisionens formella reglering

§ 2

För revisionen ~~verksamheten~~ gäller bestämmelser i lag, god revisionsordning, detta reglemente samt utfärdade ägardirektiv för kommunala företag.

§ Ny När revisorerna verkar som förvaltning är de en gemensam myndighet och den verkar under den lagstiftning som gäller i offentlig verksamhet; tryckfrihetsförordning, offentlighets- och sekretesslag, förvaltningslag, dataskyddsförordningen, lagen om offentlig upphandling m fl.

Revisorernas antal och organisation

§ 3

Kommunfullmäktige ska efter allmänna valen utse 5,6,7 st revisorer för att omhänderta revisionens uppdrag. Fördelningen av revisionsuppdragen ska spegla valresultatet. Kommunfullmäktige kan i samband med revision väljs utse fler eller färre revisorer, dock inte färre än 5 st. (kan tas bort)

Kommunen har det antal revisorer som fullmäktige ~~bestämmer~~ beslutar. Fullmäktige väljer revisorerna för en mandatperiod. Uppdraget är slutfört när revisorerna under det femte året efter valet har avslutat granskningen av det fjärde årets verksamhet och avlämnat revisionsberättelse. Det första året i mandatperioden inleds därför med dubbla grupper revisorer.

§ 4

Revisorerna arbetar ~~gemensamt~~ med hela granskningsuppdraget **i en samlad revision.**

§ 5

Bland kommunens revisorer utser fullmäktige lekmanrevisorer och suppleanter till kommunens aktiebolag och i förekommande fall revisorer med suppleanter i kommunala stiftelser i det antal som fastställs för varje enskilt företag.

§ 6

Fullmäktige väljer för den tid som fullmäktige bestämmer en ordförande och en vice. Rollen är att vara sammankallande och leda gemensamma sammankomster och sammanträden.

Revisorernas uppgifter ~~Tillkommande uppdrag~~

§ 7

Utöver lagstadgade uppdrag svarar revisorerna för granskningen av till kommunen lämnade donationsstiftelser.

Revisorernas ekonomi och förvaltning

§ 9

För beredning av revisorernas budget utser fullmäktige en särskild oberoende beredning.

§ 10

Respektive företag svarar för kostnaderna för lekmanrevisorerna i aktiebolagen och revisorerna i stiftelserna samt sakkunniga biträden till dessa.

§ 11

För att besluta i ärenden om sin förvaltning och om jäv sammanträder revisorerna enligt de regler som gäller för kommunal nämnd.

§ 12

Revisorernas räkenskaper och förvaltning granskas av den beredning som fullmäktige utsett för revisorernas budget.

§ (flyttad)

I ärenden som avser och berör revision har revisorerna rätt att yttra sig.

Revisorernas sakkunniga biträden

§ 13

Revisorerna och lekmannarevisorerna anlitar själva sakkunniga till sin granskning i den omfattning som behövs för att fullgöra granskningen enligt god revisions sed. ~~Vid upphandling tillämpas kommunens upphandlingsregler. Revisorerna och lekmannarevisorerna beslutar själva om upphandling.~~

§ 14

Bestämmelserna i kommunallagen, aktiebolagslagen och stiftelselagen om revisorernas rätt till upplysningar gäller också de sakkunniga som biträder revisorerna och lekmannarevisorerna.

Revisorernas arbetsformer

Ny § Revisorerna ska ta fram en gemensam arbetsordning som beskriver arbete. Revisorerna beslutar själva om arbetsordningen och reviderar vid behov.

§ 15

Ordföranden kallar revisorerna till ~~sammankomster~~ **sammanträden** i granskningsarbetet och till ~~sammanträden i ärenden om sin förvaltning och om jäv. I kallelsen ska tid och plats för sammanträdet framgå.~~ Revisorerna får kalla även sakkunniga och andra experter samt förtroendevalda i nämnder och styrelser till dessa ~~sammankomster~~ **sammanträden**.

§ 16

Minnesanteckningar ska föras vid revisorernas ~~sammankomster~~ **sammanträden** i granskningsarbetet. Ordföranden ansvarar för att anteckningar upprättas.

§ 17

De beslut som revisorerna fattar om sin förvaltning och om jäv ska tas upp i protokoll. Ordföranden ansvarar för att protokoll upprättas. Protokollet justeras av sammankallande/ordföranden och en annan revisor. Revisorerna kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Paragrafen ska redovisas skriftligt innan revisorerna justerar den.

§ Ny § Revisorerna begär arvode och ersättningar i enlighet med gällande regler för förtroendevalda.

§ 18

En skrivelse (**eller motsvarande**) i revisorernas namn i granskningsarbetet fordrar att alla revisorer är eniga om innehållet. Skrivelsen ska undertecknas av ordförande **eller de/den som revisorerna utser**.

§ 22

Revisorerna och fullmäktiges presidium har regelbundna överläggningar. Revisorerna närvarar vid fullmäktiges möten. (flyttad)

Revisorernas rapportering

§ 19

Revisionsberättelsen lämnas till fullmäktige vid den tidpunkt som fullmäktige bestämmer. Till revisionsberättelsen fogas en sammanfattande redogörelse för resultatet av revisorernas granskning. De sakkunnigas rapporter samt lekmanarevisorernas granskningsrapporter bifogas också revisionsberättelsen.

Lekmanarevisorernas granskningsrapporter ska lämnas till fullmäktige vid den tidpunkt som fullmäktige bestämmer.

§ 20

Revisorernas utlåtande om delårsrapport ska lämnas till fullmäktige **inför deras behandling av delårsrapporten** vid den tidpunkt som fullmäktige bestämmer.

§ 21

Revisorerna redovisar löpande resultatet av sin gransknings**rapporter** till fullmäktige. De sakkunnigas rapporter samt rapporter och bedömningar från revisorerna tillställs fullmäktiges presidium så snart en granskning är avslutad.

Fullmäktiges presidium svarar för vidare spridning till fullmäktiges alla ledamöter.

Revisorerna och fullmäktige

Revisorernas **handlingar** och arkiv

§ 23

För vården av revisorernas arkiv gäller bestämmelserna i arkivlagen. ~~och i av fullmäktige fastställt arkivreglemente.~~

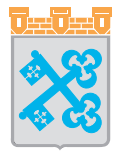
Reglementets giltighet

Ny § Revisorerna ansvarar för sina handlingar och sitt arkiv. I ansvaret ligger att tillse att allmänna handlingar blir registrerade. Vid förfrågan om att lämna ut handlingar fattar ordföranden eller vice ordförande vid dennes frånvaro beslut om handlingen är allmän och om den kan lämnas ut

Ny § Revisorerna är personuppgiftsansvariga och utser dataskyddsombud.

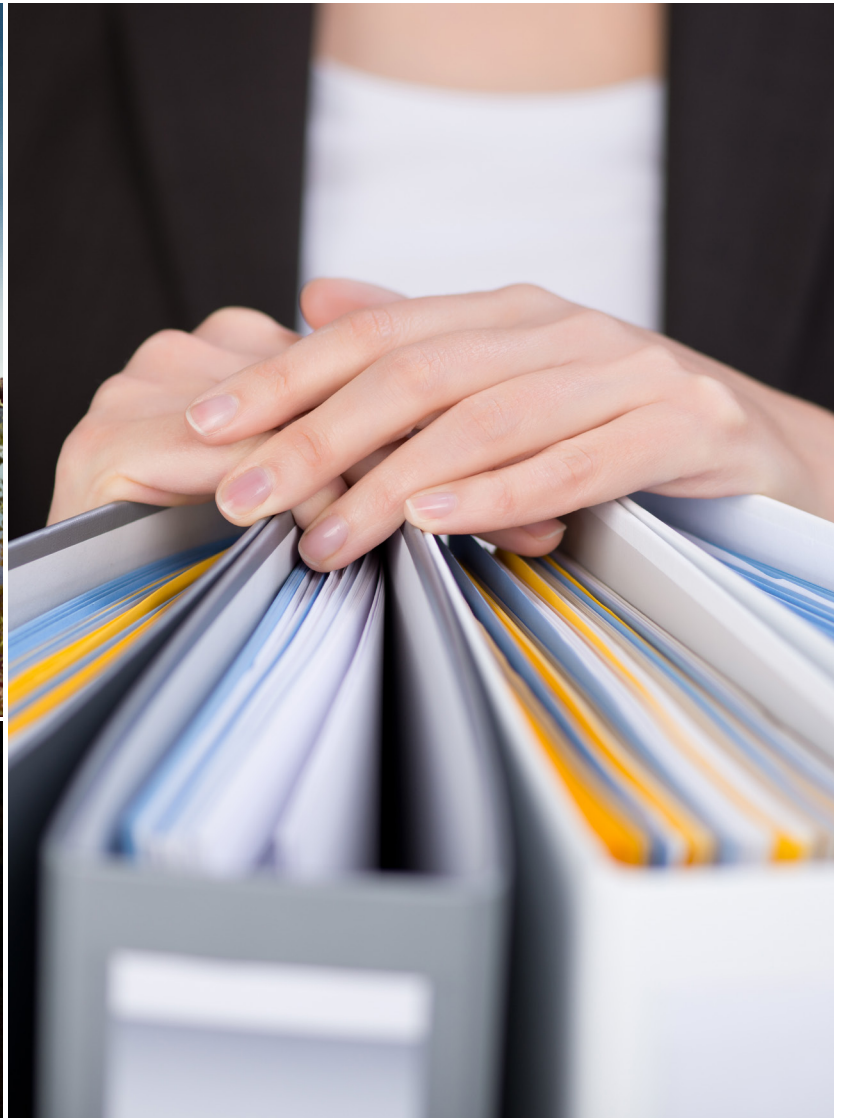
§ 24

~~Reglementet gäller från 2006-11-01 till dess fullmäktige fattar annat beslut.~~



LULEÅ KOMMUN

••• Reglemente



Revisorer

Revisionsreglemente för revisorerna i Luleå kommun

Revisionens roll

§ 1

Revisorernas uppgift är att varje år granska den verksamhet som bedrivs inom nämnders och styrelser verksamhetsområden. Den övergripande revisionsuppgiften i kommuner är att granska om verksamheten följer fullmäktiges beslut och om verksamheten uppnår de politiska målen inom givna ekonomiska ramar. En väsentlig uppgift är att främja arbetet med styrning och kontroll av verksamheten.

Revisorerna har också uppgiften att på samma sätt granska verksamheten i kommunens företag, genom de lekmannarevisorer och revisorer som fullmäktige utser i företagen.

Revisorerna lämnar för varje år en revisionsberättelse till fullmäktige. I revisionsberättelsen redogör revisorerna för resultatet av sin granskning och lämnar ett särskilt utlåtande om de tillstyrker att ansvarsfrihet ska beviljas eller nekas. Revisorerna kan också rikta anmärkningar i sin revisionsberättelse. På motsvarande sätt rapporterar lekmannarevisorer och revisorer i företagen – med granskningsrapport och revisionsberättelser.

Revisionens formella reglering

§ 2

För revisionsverksamheten gäller bestämmelser i lag, god revisionssed, detta reglemente samt utfärdade ägardirektiv för kommunala företag.

Revisorernas antal och organisation

§ 3

Kommunen har det antal revisorer som fullmäktige bestämmer. Fullmäktige väljer revisorerna för en mandatperiod. Uppdraget är slutfört när revisorerna under det femte året efter valet har avslutat granskningen av det fjärde årets verksamhet och avlämnat revisionsberättelse. Det första året i mandatperioden inleds därför med dubbla grupper revisorer.

§ 4

Revisorerna arbetar gemensamt med hela granskningsuppdraget.

§ 5

Bland kommunens revisorer utser fullmäktige lekmannarevisorer och suppleanter till kommunens aktiebolag och i förekommande fall revisorer med suppleanter i kommunala stiftelser i det antal som fastställs för varje enskilt företag.

§ 6

Fullmäktige väljer för den tid som fullmäktige bestämmer en ordförande och en vice. Rollen är att vara sammankallande och leda gemensamma sammankomster och sammanträden.

Revisorernas uppgifter**§ 7**

Utöver lagstadgade uppdrag svarar revisorerna för granskningen av till kommunen lämnade donationsstiftelser.

§ 8

I ärenden som avser och berör revision har revisorerna rätt att yttra sig.

Revisorernas ekonomi och förvaltning**§ 9**

För beredning av revisorernas budget utser fullmäktige en särskild oberoende beredning.

§ 10

Respektive företag svarar för kostnaderna för lekmannarevisorer i aktiebolagen och revisorer i stiftelserna samt sakkunniga biträden till dessa.

§ 11

För att besluta i ärenden om sin förvaltning och om jäv sammanträder revisorerna enligt de regler som gäller för kommunal nämnd.

§ 12

Revisorernas räkenskaper och förvaltning granskas av den beredning som fullmäktige utsett för revisorernas budget.

Revisorernas sakkunniga biträden**§ 13**

Revisorerna och lekmannarevisorer anlitat själva sakkunniga till sin granskning i den omfattning som behövs för att fullgöra granskningen enligt

god revisionsssed. Vid upphandling tillämpas kommunens upphandlingsregler. Revisorerna och lekmannarevisorerna beslutar själva om upphandling.

§ 14

Bestämmelserna i kommunallagen, aktiebolagslagen och stiftelselagen om revisorernas rätt till upplysningar gäller också de sakkunniga som biträder revisorerna och lekmannarevisorerna.

Revisorernas arbetsformer

§ 15

Ordföranden kallar revisorerna till sammankomster i granskningsarbetet och till sammanträden i ärenden om sin förvaltning och om jäv. Revisorerna får kalla även sakkunniga och andra experter samt förtroendevalda i nämnder och styrelser till dessa sammankomster.

§ 16

Minnesanteckningar ska föras vid revisorernas sammankomster i granskningsarbetet. Ordföranden ansvarar för att anteckningar upprättas.

§ 17

De beslut som revisorerna fattar om sin förvaltning och om jäv ska tas upp i protokoll. Ordföranden ansvarar för att protokoll upprättas.

Protokollet justeras av sammankallande/ordföranden och en annan revisor. Revisorerna kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Paragrafen ska redovisas skriftligt innan revisorerna justerar den.

§ 18

En skrivelse i revisorernas namn i granskningsarbetet fordrar att alla revisorer är eniga om innehållet. Skrivelsen ska undertecknas av ordförande.

Revisorernas rapportering

§ 19

Revisionsberättelsen lämnas till fullmäktige vid den tidpunkt som fullmäktige bestämmer.

Till revisionsberättelsen fogas en sammanfattande redogörelse för resultatet av revisorernas granskning. De sakkunnigas rapporter samt lekmannarevisorernas granskningsrapporter bifogas också revisionsberättelsen.

Lekmannarevisorernas granskningsrapporter ska lämnas till fullmäktige vid den tidpunkt som fullmäktige bestämmer.

§ 20

Revisorernas utlåtande om delårsrapport ska lämnas till fullmäktige vid den tidpunkt som fullmäktige bestämmer.

§ 21

Revisorerna redovisar löpande resultatet av sin granskning till fullmäktige. De sakkunnigas rapporter samt rapporter och bedömningar från revisorerna tillställs fullmäktiges presidium så snart en granskning är avslutad. Fullmäktiges presidium svarar för vidare spridning till fullmäktiges alla ledamöter.

Revisorerna och fullmäktige**§ 22**

Revisorerna och fullmäktiges presidium har regelbundna överläggningar. Revisorerna närvarar vid fullmäktiges möten.

Revisorernas arkiv**§ 23**

För vården av revisorernas arkiv gäller bestämmelserna i arkivlagen och i av fullmäktige fastställt arkivreglemente.

Reglementets giltighet**§ 24**

Reglementet gäller från 2006-11-01 till dess fullmäktige fattar annat beslut.



LULEÅ KOMMUN



§ 153

Ombudgetering av kommunbidrag år 2026

Ärendenr 2026/770-2.4.0.2

Kommunstyrelsens förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att infrastruktur- och servicenämndens samt KS/kommunstyrelseförvaltningen kommunbidrag för 2026 minskas med -6 824 tkr respektive utökas med 215 tkr avseende volymmodell för 2026. Totalt tillförs 6 609 tkr till årets resultat.
2. Kommunfullmäktige beslutar att förvaltningar/nämnders kommunbidrag år 2026 utökas med 103 361 tkr gällande årets löneöversyn. Medel ombudgeteras från finansförvaltning till respektive nämnd, enligt sammanställning.
3. Kommunfullmäktige beslutar att KS/räddningstjänstens kommunbidrag utökas med 307 tkr gällande avtal för SAP-R avtalspensioner. Medel ombudgeteras från finansförvaltningen.
4. Kommunfullmäktige beslutar att arbetsmarknads- och gymnasienämndens samt socialnämndens kommunbidrag utökas med 5 312 tkr respektive 3 290 tkr år 2026 avseende finansieringsprincipen. Medel ombudgeteras från finansförvaltningen.
5. Kommunfullmäktige beslutar att kultur- och fritidsnämndens kommunbidrag utökas med 2 460 tkr för år 2026 gällande driftskonsekvenser för idrottshall, bibliotek och fritidsgård på Hertsön. Medel omförs från finansförvaltningen.
6. Kommunfullmäktige beslutar att infrastruktur- och servicenämndens, socialnämndens samt barn- och utbildningsnämndens kommunbidrag minskas med 5 208 tkr, 6 691 tkr respektive 5 490 tkr avseende lägre kostnad för internränta. Medel omförs till finansförvaltningen.

Sammanfattning av ärendet

1. En budget för ökade driftkostnader kopplat främst till exploatering av nya områden, (bland annat nya vägar, gång- och cykelvägar samt grönytor), samt ersättning för uteblivna intäkter kopplat till sålda tomträtter räknas årligen fram av infrastruktur- och serviceförvaltningen samt KS/ kommunstyrelseförvaltningen via en volymmodell. I budget 2026–2028 fanns ett preliminärt belopp medräknat, varav detta är en slutlig korrigerigering för år 2026 med -6 824 tkr för infrastruktur- och servicenämnden samt ett utökat kommunbidrag med 215 tkr till KS/ kommunstyrelseförvaltningen.



2. I kommunbidraget år 2026 för nämnderna saknas anslag för 2026-års löneöversyner, dessa medel återfinns inom finansförvaltningen tills översynen är klar. Löneöversynen innebär ökade kostnader under år 2026 med totalt 103 361 tkr och motsvarande summa ska därför omföras från finansförvaltningen till respektive nämnd. Fördelningen per förvaltning/nämnd framgår enligt nedanstående sammanställning.

Lönerevision, tkr	År 2026 9 mån
KS/ Kommunstyrelseförvaltningen	4 360
KS/ Räddningstjänst	1 604
Arbetsmarknads- och gymnasienämnd	8 930
Barn- och utbildningsnämnd	35 447
Socialnämnd	43 913
Kultur- och fritidsnämnd	3 575
Infrastruktur- och servicenämnd	4 228
Miljö- och byggnadsnämnd	1 148
Överförmyndarnämnd	154
Finansförvaltningen	-103 361

3. Regler för SAP-R om särskild avtalspension för arbetstagare inom räddningstjänsten innebär rätt att ta ut pension mellan 58 – 65 års ålder. Avtalet innebär en möjlighet att avsäga sig framtida rätt till SAP-R och i stället få ett tillägg antingen i form av ett lönetillägg på 2000 kr i månaden alternativt en extra avsättning till pensionen med motsvarande belopp. Medarbetaren kan årligen växla mellan lönetillägg och extra avsättning till pensionen. KS/räddningstjänst har tidigare kompenserats med 270 tkr men då fler medarbetare valt lönetillägg uppgår kostnaden nu till 577 tkr vilket innebär en utökning av kommunbidraget med ytterligare 307 tkr.
4. I budgetpropositionen för år 2026 reglerades medel enligt finansieringsprincipen. Medel för Aktivitetskrav 8 602 tkr tillfördes finansförvaltningen då kostnadsfördelningen inte var klar från staten. Medlen ombudgeteras för år 2026 till arbetsmarknads- och gymnasienämnden med 5 312 tkr samt socialnämnden 3 290 tkr.
5. Inom finansförvaltningen finns medel för skolstrukturen reserverade. Då Hertsöskolans idrottshall, bibliotek och fritidsgård kommer färdigställas under år 2026 behöver medel omföras för kompensation av driftkostnader. För idrottshallen behövs kompensation för två månader 1 360 tkr, samt sex månader för bibliotek och fritidsgård 1 100 tkr.



6. Infrastruktur- och servicenämndens, socialnämndens samt barn- och utbildningsnämndens kommunbidrag behöver minskas med 5 208 tkr, 6 691 tkr respektive 5 490 tkr för år 2026 avseende lägre kostnad för internränta. Anledning är att nämnderna inför 2026 kompenserade för en internräntehöjning till 2,75 procent men då budgeterade investeringsnivåer 2025 inte uppnåddes är kompensationen för hög. Även korrigering av en variabel i modellen för uträkning av internräntan behöver göras vilket är inkluderat i summorna ovan.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-06-01 § 85 föreslagit kommunfullmäktige besluta att ombudgetera kommunbidrag enligt ovan.

Sammanträdet

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Dialog

Dialog är genomförd med berörda förvaltningar.

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande ombudgetering av kommunbidrag år 2026, KLF Hid: 2026.5764
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-06-01 § 85, KLF Hid: 2026.5926

Ansvarsfrihet för direktionen i Kommunalförbundet Norrbottensläns kollektivtrafikmyndighet avseende verksamhetsåret 2025

Ärendnr 2026/55-1.2.2.3

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige har att ta ställning till frågan om ansvarsfrihet för direktionen i Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet avseende verksamhetsåret 2025.

Sammanfattning av ärendet

Regionfullmäktiges utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits i kommunalförbundet under år 2025.

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. Granskning har utförts enligt kommunallagen, god revisionsred i kommunal verksamhet, förbundsordning och revisionsreglemente.

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

Regionfullmäktiges utsedda revisorer tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna i densamma.

Beslutsunderlag

- Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (RKM) 2026, KLF Hid: 2026.183
- Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten Protokoll Arbetsutskottsmöte nr 1 2026-02-23, KLF Hid: 2026.3142
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten - Protokoll Direktionmöte 2026-03-24 KLF Hid: 2026.4147
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten - Missiv med bilaga avseende finansieringsbidrag samt verksamhetsplan och budget för perioden 2027–2029, KLF Hid: 2026.4148
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten Protokoll Arbetsutskottsmöte nr 2 2026-05-13, KLF Hid: 2026.5863
- Missiv medlemmarna kollektivtrafikmyndigheten för 2025, KLF Hid: 2026.5874

Kristina Larsson
Kommunsekreterare

Beslutet skickas till

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet
Kommunrevisorerna
PwC



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

Myndighetschefen har ordet.....	3
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	4
Verksamhetsåret 2025	5
Uppföljning av prioriterade aktiviteter 2025.....	5
Myndighetens uppdrag	7
Tätortstrafiken	11
Driftredovisning per verksamhet	20
Myndighetsledning.....	20
Färdtjänsthandläggning	21
Finansiering buss och tågverksamhet.....	23
Utfall mot budget per finansiär	27
Investeringsredovisning.....	28
Förvaltningsberättelse	29
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
Finansiella rapporter	49
Noter.....	53



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

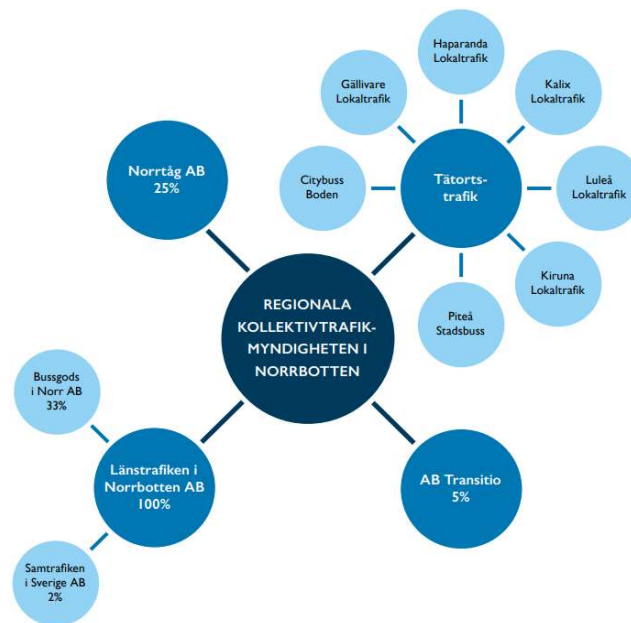


Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

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. rundabordssamtal 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
Totalt	3 429	7 225	2,11	3 202	6 872	2,15



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

Arbetet med gemensamt biljettsystem har fortsatt utvecklas under året, 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
Verksamhetens intäkter					
Övriga intäkter	266	162	104	0	266
Verksamhetens intäkter	266	162	104	0	266
Verksamhetens kostnader					
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
Verksamhetens kostnader	-11 005	-10 879	-126	-11 045	40
Avskrivningar					
Avskrivningar	-151	-59	-92	-120	-31
Avskrivningar	-151	-59	-92	-120	-31
Verksamhetens nettokostnader	-10 889	-10 775	-114	-11 165	276
Bidrag från medlemmar med flera					
Regionens medlemsbidrag	5 398	5 045	353	5 398	0



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

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
Verksamhetens intäkter					
Intäkter färdtjänsthandläggning	7 628	8 385	-757	8 640	-1 012
Verksamhetens intäkter	7 628	8 385	-757	8 640	-1 012
Verksamhetens kostnader					
Personalkostnader	-5 674	-6 524	851	-6 826	1 152
Övriga externa kostnader	-1 954	-1 861	-93	-1 814	-140
Verksamhetens kostnader	-7 628	-8 385	757	-8 640	1 012
Avskrivningar					
Avskrivningar	0	0	0	0	0
Avskrivningar	0	0	0	0	0
Verksamhetens nettokostnader	0	0	0	0	0
Verksamhetens resultat	0	0	0	0	0
Resultat färdtjänsthandläggning	0	0	0	0	0

När det gäller resehanteringen av färdtjänsten har myndigheten överlämnat uppdraget för bokning och fakturering av intäkter och kostnader för färdtjänstresorna på delegation till Länstrafiken i Norrbotten



AB. 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.



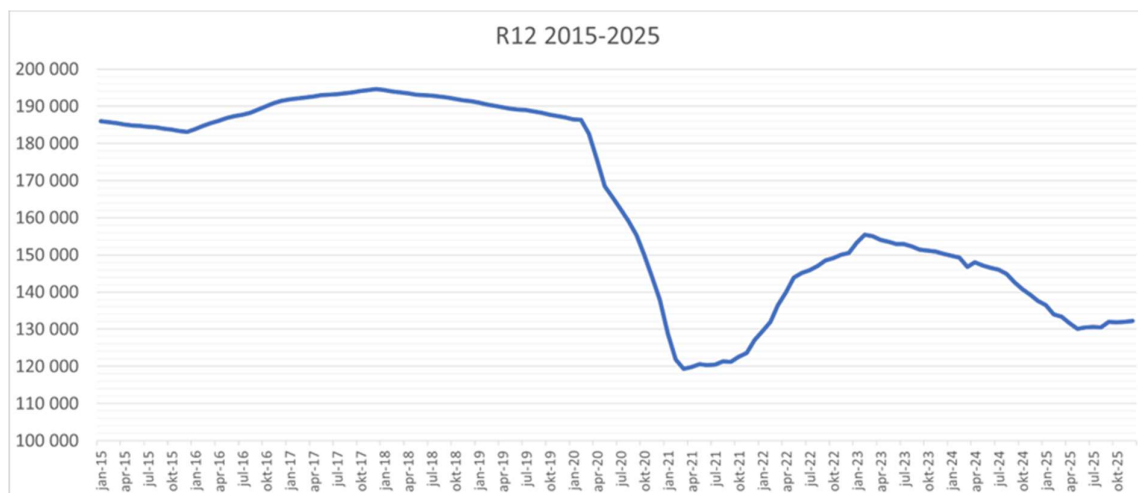
Finansiering buss och tågverksamhet

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
Verksamhetens intäkter					
Övriga intäkter	0	0	0	0	0
Verksamhetens intäkter	0	0	0	0	0
Verksamhetens kostnader					
Lämnade driftsbidrag busstrafik	-258 491	-243 157	-15 334	-262 465	3 974
Verksamhetens kostnader	-258 491	-243 157		-262 465	
Verksamhetens kostnader	-258 491	-243 157	-15 334	-262 465	3 974
Verksamhetens nettokostnader	-258 491	-243 157	-15 334	-262 465	3 974
Bidrag från medlemmar med flera					
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
Bidrag från medlemmar med flera	258 491	243 157	15 334	262 465	-3 974
Verksamhetens resultat	0	0	0	0	0
Resultat busstrafik	0	0	0	0	0



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 tångöringar hanteras av Svenska Reseterminaler. Kostnaderna fördelas ut efter antalet angöringar av de som trafikerar stationerna. Kostnaden för tångöringar 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
Verksamhetens intäkter					
Tåghyra	29 303	31 117	-1 814	29 900	-597
Övriga intäkter	960	930	30	960	0
Verksamhetens intäkter	30 263	32 047	-1 784	30 860	-597
Verksamhetens kostnader					
Lämnade bidrag tågtrafik	-50 804	-50 955	151	-49 695	-1 109
Övriga verksamhetskostnader	-831	-2 447	1 616	-960	129
Verksamhetens kostnader	-51 636	-53 402	1 767	-50 655	-981
Avskrivningar					
Avskrivning finansiell leasing tåg	-23 650	-23 739	90	-27 400	3 750
Avskrivningar	-23 650	-23 739	90	-27 400	3 750
Verksamhetens nettokostnader	-45 022	-45 094	72	-47 195	2 173
Bidrag från medlemmar med flera					
Region och kommuners driftbidrag tågtrafik	50 804	50 955	-151	49 695	1 109
Bidrag från medlemmar med flera	50 804	50 955	-151	49 695	1 109
Verksamhetens resultat	5 782	5 861	-79	2 500	3 282
Finansiella intäkter och kostnader					
Finansiella kostnader	-3 345	-3 611	266	-2 500	-845
Finansiella intäkter och kostnader	-3 345	-3 611	266	-2 500	-845
Resultat tågtrafik	2 437	2 250	187	0	2 437

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	
Summa region	5 326	5 398	5 398	0	0	0	0	
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	
Summa kommuner	-1 449	5 404	5 404	0	8 640	7 628	1 012	
Totalt	3 877	10 802	10 802	0	8 640	7 628	1 012	

*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
Summa region	154 921	148 486	6 435	0	44 100	45 209	-1 109
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
Summa kommuner	107 544	110 212	-2 668	207	5 595	5 595	0
Totalt	262 465	258 698	3 767	207	49 695	50 804	-1 109

*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, avvikelserna 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/uppggraderingar	0	0	0	1 000	-1 000
Totala investeringar	0	0	0	1 100	-1 100



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
Sammanställda räkenskaper					
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
Myndigheten					
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

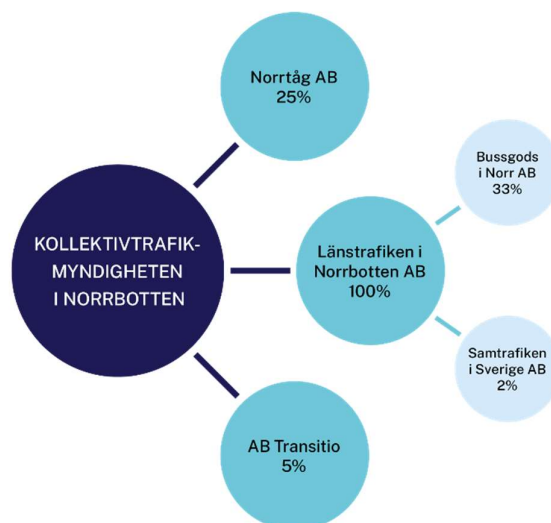
I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att vidta åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ett sätt som är förenligt med Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd.

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 Övertorneå samt 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 - Lappräsk - 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 trafikorganisations 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

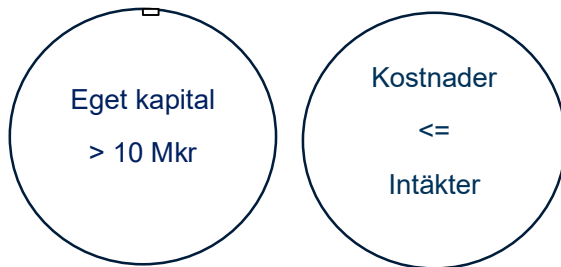
En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt.

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
Årets resultat enligt resultaträkningen	2 698	2 280	907
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
Balanskravsresultat	2 698	2 280	907

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

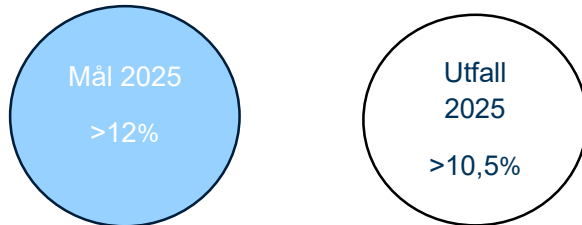
Osäkerheter i resultat och ekonomisk ställning ligger bland annat i bedömningen av finansiella leasingen för tåg från AB Transitio gällande nyttjanderättsperioden för hyran av nuvarande fem tåg, vars hyresavtal löper ut om inte förlängningsoptionen på 5 år nyttjas. Från och med år 2026 övergår hyresavtalen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

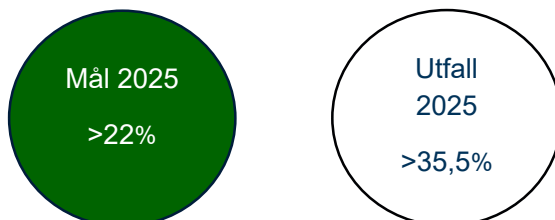
NKI – resenärer, särskild kollektivtrafik, färdtjänst



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.

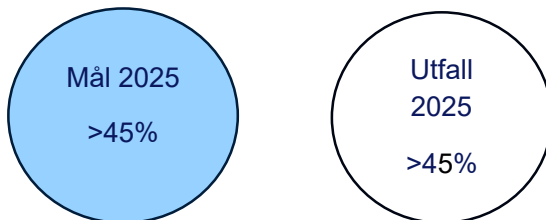


Fullt tillgänglighetsanpassade hållplatser 100% av resecentrum, sjukhus, viktiga bytespunkter.



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

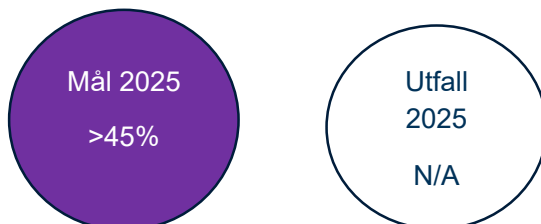
Tillgänglighetsanpassade fordon 100 %



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%	
Totalt	0	0	6	1	3	2	0	12	46

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
Verksamhetens nettokostnader		-393 301	-380 902	-314 402	-299 027
Generella statsbidrag och utjämning	5	406 318	391 326	320 091	304 201
Verksamhetens resultat		13 016	10 424	5 689	5 174
Finansiella intäkter	6	2 281	3 827	368	720
Finansiella kostnader	7	-12 454	-12 132	-3 359	-3 614
		-10 173	-8 305	-2 991	-2 894
Resultat efter finansiella poster		2 844	2 119	2 698	2 280
Årets resultat		2 844	2 119	2 698	2 280



Balansräkning sammanställda räkenskaper och myndigheten

Balansräkning (tkr)	Not	Sammanställda räkenskaper		Myndigheten	
		2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
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
		4 587	6 187	0	0
Materiella anläggningstillgångar					
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
		537 908	518 901	36 337	61 895
Finansiella anläggningstillgångar					
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
		6 627	5 667	0	0
Summa anläggningstillgångar		549 122	530 756	47 837	73 395
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga fordringar					
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
		102 745	171 006	31 335	100 087
Kassa och bank		189 687	102 386	107 737	12 357
Summa omsättningstillgångar		295 178	276 037	139 072	112 444
SUMMA TILLGÅNGAR		844 300	806 792	186 909	185 839



EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	Sammanställda räkenskaper		Myndigheten	
		2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Eget kapital	20	18 389	15 545	16 073	13 375
Avsättningar					
Avsättningar för uppskjuten skatt		251	220	0	0
Övriga avsättningar	21	23 157	23 391	0	0
		23 408	23 611	0	0
Långfristiga skulder	22				
Skulder till kreditinstitut		407 406	374 251	0	0
Övriga långfristiga skulder		19 865	32 726	19 519	32 726
		427 271	406 977	19 519	32 726
Kortfristiga skulder					
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
		375 232	360 659	151 317	139 738
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		844 300	806 792	186 909	185 839
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
Den löpande verksamheten					
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
Kassaflöde från den löpande verksamheten före		55 593	54 952	26 498	29 689
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
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
Kassaflöde från den löpande verksamheten		148 796	122 701	108 880	29 191
Investeringsverksamheten					
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
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-73 193	-64 714	-293	-9 608
Finansieringsverksamheten					
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
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		11 698	-213	-13 207	-23 931
Årets kassaflöde		87 301	57 774	95 380	5 260
Likvida medel vid årets början		102 386	44 612	12 357	7 097
Likvida medel vid årets slut		189 687	102 386	107 737	12 357



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.



Not 2	Verksamhetens intäkter		
	Sammanställda räkenskaper	2025	2024
	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
		532 613	520 280
	Myndigheten	2025	2024
	Intäkter tåghyror	29 303	31 117
	Intäkter färdtjänsthandläggning	7 628	8 385
	Övriga intäkter	1 226	1 092
		38 157	40 594
Not 3	Verksamhetens kostnader		
	Sammanställda räkenskaper	2025	2024
	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
		-871 986	-851 843
	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).		
	Myndigheten	2025	2024
	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
		-328 759	-315 823
	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).		
Not 4	Avskrivningar		
	Sammanställda räkenskaper	2025	2024
	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
		-53 928	-49 279
	Under året gjorda nedskrivningar uppgår till 0 tkr (0 tkr).		
	Myndigheten	2025	2024
	Inventarier, verktyg och installationer	-53	-59
	Finansiell leasing av tåg	-23 650	-23 739
	Finansiell leasing av bilar	-98	0
		-23 800	-23 798
Not 5	Bidrag från medlemmarna och utjämning		
	Sammanställda räkenskaper	2025	2024
	Region Norrbotten	204 689	190 583
	Kommuner	115 402	113 618
	Trafikverket	34 880	35 696
	Övriga bidrag	51 347	53 637
	Totalt erhållna bidrag	406 318	393 535
	Övriga bidrag	0	0
	Totalt lämnade bidrag	0	0
	Utgående redovisat värde	406 318	391 326
	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.		



	Myndigheten	2025	2024
	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
	Totalt erhållna bidrag	320 091	304 201
	Utgående redovisat värde	320 091	304 201
Not 6	Finansiella intäkter		
	Sammanställda räkenskaper	2025	2024
	Ränteintäkter	2 077	3 624
	Övriga finansiella intäkter	204	204
		2 281	3 828
	Myndigheten	2025	2024
	Ränteintäkter	367	718
	Övriga finansiella intäkter	2	2
		368	720
Not 7	Finansiella kostnader		
	Sammanställda räkenskaper	2025	2024
	Räntekostnader	-12 219	-11 904
	Övriga finansiella kostnader	-235	-228
		-12 454	-12 132
	Myndigheten	2025	2024
	Räntekostnader	-3 359	-3 614
		-3 359	-3 614
Not 8	Koncessioner, patent, licenser, varumärken samt liknande rättigheter		
	Sammanställda räkenskaper	2025-12-31	2024-12-31
	Ingående anskaffningsvärden	107	107
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	107	107
	Ingående avskrivningar	-19	-14
	Årets avskrivningar	-5	-4
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-24	-19
	Utgående redovisat värde	83	88



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



	Varav bokfört värde mark	323	323
		323	323
Not 12	Inventarier, verktyg och installationer		
	Sammanställda räkenskaper	2025-12-31	2024-12-31
	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
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	231 798	233 497
	Ingående avskrivningar	-164 255	-139 780
	Försäljningar/utrangeringar	915	287
	Omklassificeringar	791	1 073
	Årets avskrivningar	-25 820	-25 835
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-188 368	-164 255
	Utgående redovisat värde	43 430	69 243
	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.		
	Myndigheten	2025-12-31	2024-12-31
	Ingående anskaffningsvärden	182 047	172 436
	Inköp	293	9 611
	Omklassificeringar	-1 929	0
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	180 411	182 047
	Ingående avskrivningar	-120 152	-96 350
	Omklassificeringar	-123	0
	Årets avskrivningar	-23 800	-23 801
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-144 074	-120 152
	Utgående redovisat värde	36 337	31 895
	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.		



Not 13	Finansiell leasing		
	Sammanställda räkenskaper	2025-12-31	2024-12-31
	I posten inventarier ingår det finansiell leasing till belopp:		
	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
		36 816	64 418
	Förfallotider finansiell leasing		
	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
		32 169	57 676
	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.		
Not 14	Utleasat rullande material		
	Sammanställda räkenskaper	2025-12-31	2024-12-31
	Ingående anskaffningsvärden	465 582	443 511
	Inköp	22 582	16 925
	Försäljningar/utrangeringar	-3 929	-73
	Omklassificeringar	32 575	5 219
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	516 810	465 582
	Ingående avskrivningar	-114 485	-91 336
	Försäljningar/utrangeringar	2 294	12
	Omklassificeringar	-599	-489
	Årets avskrivningar	-26 821	-22 671
	Utgående ackumulerade avskrivningar	-139 610	-114 485
	Utgående redovisat värde	377 200	351 097
Not 15	Andra långfristiga värdepappersinnehav		
	Sammanställda räkenskaper	2025-12-31	2024-12-31
	Ingående anskaffningsvärden	45	45
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	45	45
	Utgående redovisat värde	45	45



	Koncernen äger andelar i Samtrafiken i Sverige AB (bokfört värde 30 tkr) och i övriga bolag (bokfört värde 15 tkr).		
Not 16	Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar		
	Sammanställda räkenskaper	2025-12-31	2024-12-31
	Ingående anskaffningsvärden	95 910	67 048
	Inköp	50 974	32 902
	Omklassificeringar	-31 619	-4 040
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	115 264	95 910
	Utgående redovisat värde	115 264	95 910
Not 17	Andra långfristiga fordringar		
	Sammanställda räkenskaper	2025-12-31	2024-12-31
	Ingående anskaffningsvärden	5 319	3 765
	Tillkommande fordringar	980	1 554
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	6 299	5 319
	Utgående redovisat värde	6 299	5 319
Not 18	Övriga kortfristiga fordringar		
	Sammanställda räkenskaper		
	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.		
Not 19	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		
	Sammanställda räkenskaper	2025-12-31	2024-12-31
	Förutbetalda leverantörsfakturor	10 218	12 053
	Upplupna intäkter trafik	32 988	22 910
	Upplupna hyresintäkter	5 774	4 658
		48 980	39 621
	Myndigheten	2025-12-31	2024-12-31
	Förutbetalda leverantörsfakturor	3 221	2 420
	Upplupna intäkter	8 074	1 590
		11 295	4 010



Not 20	Eget kapital		
	Sammanställda räkenskaper	2025-12-31	2024-12-31
	Vid årets början	15 545	13 362
	Årets resultat	2 844	2 183
	Vid årets slut	18 389	15 545
	Myndigheten	2025-12-31	2024-12-31
	Vid årets början	13 375	11 094
	Årets resultat	2 698	2 280
	Vid årets slut	16 073	13 375
Not 21	Övriga avsättningar		
	Sammanställda räkenskaper	2025-12-31	2024-12-31
	Avsättning för underhåll	798	1 675
	Avsättning för fordonsunderhåll samt övriga avsättningar i AB Transitio	22 359	21 716
		23 157	23 391
	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.		
Not 22	Långfristiga skulder		
	Sammanställda räkenskaper		
	Inga långfristiga skulder förfaller till betalning senare än fem år efter balansdagen.		
	Myndigheten		
	Inga långfristiga skulder förfaller till betalning senare än fem år efter balansdagen.		
Not 23	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		
	Sammanställda räkenskaper	2025-12-31	2024-12-31
	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
	Förutbetalda vagnhyra	7 376	7 477
	Förutbetalda driftsbidrag	59 658	48 205
	Övriga poster	28 765	15 398
		260 782	218 252
	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 förutbetalda vagnhyra.		
	Myndigheten	2025-12-31	2024-12-31
	Förutbetalda ägartillskott	91 243	84 926
	Förutbetalda finansieringsbidrag	13 788	11 756
	Upplupna personalkostnader	757	1 016
	Övriga poster	14 173	8 019
		119 961	105 717
Not 24	Ställda säkerheter		
	Sammanställda räkenskaper		
	Koncernen har inte några ställda säkerheter.		
	Myndigheten		
	Myndigheten har inte några ställda säkerheter.		
Not 25	Ansvarsförbindelser		
	Sammanställda räkenskaper		
	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).		
	Myndigheten		
	Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet har under 2024 tecknat en borgensförbindelse till förmån för koncernföretag på 30 000 tkr (30 000 tkr).		



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



Not 28	Bedömning AB Transitio				
	Sammanställda räkenskaper				
	<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>				
Not 29	Andelar i koncernföretag				
	Myndigheten	2025-12-31	2024-12-31		
	Ingående anskaffningsvärden	11 500	11 500		
	Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	11 500	11 500		
	Utgående redovisat värde	11 500	11 500		
Not 30	Andelar i koncernföretag				
	Myndigheten	2025-12-31	2024-12-31		
	Namn	Kapitalandel	Rösträttsandel		
			Antal andelar		
			Bokfört värde		
	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
					11 500
				Org.nr	Säte
	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

Mats Aspemo

Myndighetschef

Telefon: 0920-23 38 30

E-mail: 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

Förbundsrevisionen 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 revisionen 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 revisionen 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 revisionen 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 revisionen 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 revisionen 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 revisionen 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. Risker 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 röd (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
Samlad bedömning	Gul	Grön	Grön	Grön

List of Signatures

Page 1/1

 **Protokoll_Arbetsutskottsmöte nr 2 _130526.pdf**

Name	Method	Signed at
Lars Fredrik Hansson	BANKID	2026-05-28 12:34 GMT+02
Karin Birgitta Cecilia Hjorth	BANKID	2026-05-28 12:48 GMT+02
HANS ÅKE STRANDBERG	BANKID	2026-05-23 14:40 GMT+02



This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: B7AE8F22B7874A4E955487F89872D4E8

Arbetsutskottsmöte nr 2

onsdag 13 maj 2026, 13:00 - 15:15

RKM Kungsgatan 23B/Teams

Deltagare

Styrelsemedlemmar

Fredrik Hansson, Ilkka Isaksson, Anna-Carin Aaro, Glenn Berggård, Hans Å Strandberg, Susanne Andersson, Jenny Johansson Jänkänpää

Övriga deltagare

Mats Aspemo, Iana Svanberg, Cecilia Hjorth

Mötesprotokoll

§ 23

Information

Närvaroupprop

Cecilia Hjorth

Cecilia Hjorth genomförde närvaroupprop

§ 24

Beslut

Val av justerare

Fredrik Hansson

Arbetsutskottet utsåg Hans Å Strandberg att tillsammans med ordförande justera protokollet

§ 25

Beslut

Fastställande av dagordning

Fredrik Hansson

Arbetsutskottet beslutar fastställa föreslagen dagordning med tillägg, § 37 övriga frågor gällande enhetstaxa i Luleå kommun

§ 26

Beslut

Trafikplikt

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet tackar för informationen och lägger den till handlingarna, samt uppdrar till myndigheten att färdigställa ärendet trafikplikt stomlinjer för beslut i Direktionen i maj. Myndighetschefen beaktar trafikplikt i förenlighet med trafikförsörjningsprogrammets grundidé om en sammanhängande trafik

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta trafikplikt:

- För linje 105, 108 samt 110 i Arjeplog kommun samt delegera upphandling till Länstrafiken. Dialog omkring upphandlingen är fastställd tillsammans med finansiären.
- För linje 135, 137 samt 138 i Arvidsjaur kommun samt delegera upphandling till Länstrafiken. Dialog omkring upphandlingen är fastställd tillsammans med finansiären.
- För linje 501, 502 samt 503 i Kiruna kommun samt delegera upphandling till Länstrafiken. Dialog omkring upphandlingen är fastställd tillsammans med finansiären.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
B7AE8F22B7874A4E955487F89872D4E8

- För linje 341 i Överkalix kommun samt delegera upphandling till Länstrafiken. Dialog omkring upphandlingen pågår med finansären.

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om ansökningar om trafikplikt för stomlinjer och inomkommunala linjer i kommunerna Arjeplog, Arvidsjaur, Kiruna och Överkalix, med fokus på skolrelaterade resor och allmänt resande, samt redogör för nuvarande avtal och trafikupplägg

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 1 § 26 Trafikplikt.pdf
-  Bilaga 1.1 § 26 Arjeplog 108.pdf
-  Bilaga 1.2 § 26 Trafikplikt Arjeplog 110.pdf
-  Bilaga 1.3 § 26 Trafikplikt Arjeplog 111.pdf
-  Bilaga 1.4 § 26 Trafikplikt Arvidsjaur 105.pdf
-  Bilaga 1.5 § 26 Trafikplikt Arvidsjaur 137 och 138.pdf
-  Bilaga 1.6 § 26 Trafikplikt Kiruna linje 501, 502, 503.pdf
-  Bilaga 1.7 § 26 Trafikplikt Överkalix 341.pdf

§ 27

Beslut

Ekonomisk rapport och prognos Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet tackar för informationen och tillställer underlagen till Direktionen. Arbetsutskottet föreslår Direktionen att besluta ge Myndighetschefen i uppgift att jobba för en budget i balans.



Ledamot Hans Å Strandberg vill tillägga en protokollsanteckning om mer frekvent information avseende Indexutveckling och kostnadspåverkan.

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade att Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten rapporterar ett överskott för januari–mars 2026 och en helårsprognos med utmaningar främst på grund av minskad finansiering från Trafikverket och ökade bränslekostnader, samtidigt som färdtjänsten effektiviserats och kostnadsutvecklingen planas ut, vilket leder till att myndigheten uppmanas arbeta för en budget i balans .

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 2 § 27 Ekonomisk rapport och prognos Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten.pdf
-  Bilaga 2.1 § 27 Underlag driftredovisning 260331 260427.pdf

§ 28

Beslut

Planeringsförutsättningar för budget och verksamhetsplan 2028

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet tackar för informationen och uppdrar till myndigheten att informera Direktionen

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo redogjorde för information om inriktning och budget samt en tidplan för hur planeringsförutsättningarna kommer beslutas. Planeringsdirektiven kommer succesivt att kompletteras fram till fastställande.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
B7AE8F22B7874A4E955487F89872D4E8

§ 29

Beslut

Internkontrollplan 2025

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut


Arbetsutskottet föreslår direktionen att godkänna uppföljningen av internkontrollplan 2025 samt att inarbeta de identifierade utvecklingsområden inom jämställdhet och dokumenthantering i det fortsatta arbetet.


Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo berättade om uppföljningen av internkontrollplanen för 2025, som visar att arbetet i huvudsak genomförts enligt plan med flera områden som uppnått god måluppfyllelse. Det kommer vara fortsatt fokus på arbete och utveckling inom jämställdhet och dokumenthantering.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 4 § 29 Internkontrollplan 2025.pdf

 Bilaga 4.1 § 29 Internkontrollplan 2025 - uppföljningsredovisning.pdf

 Bilaga 4.2 § 29 Internkontrollplan 2025.pdf

§ 30

Information

Verksamhetsutveckling

Mats Aspemo /Iana Svanberg

Arbetsutskottets beslut


Arbetsutskottet tackar för informationen och uppdrar till myndigheten att informera Direktionen vid nästkommande Direktionsmöte 2026-05-26


Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om den verksamhetsutveckling Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten bedriver, med särskilt fokus på Länsbiljetten,

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 5 § 30 Verksamhetsutveckling.pdf

 Bilaga 5.1 § 30 Roadmap 2026.pdf

§ 30.1

Införande av Länsbiljet

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet bedömer att frågan redan hanteras inom ramen för tidigare fattat beslut och föranleder därför ingen ytterligare åtgärd

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

§ 31

Beslut

Uppdrag verifiera Åkebärsprojektet



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
B7AE8F22B7874A4E955487F89872D4E8

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar föreslå Direktionen att

1. ge myndighetschefen i uppdrag att, med utgångspunkt i rapporten ÅKERbär, genomföra en samlad utredning av trafikutveckling och framtida kollektivtrafiksystem i Norrbotten enligt ärendebeskrivningen,
2. fastställa föreslagen projektorganisation, där myndighetschefen är projektledare och styrgrupp utses enligt redovisat förslag, samt
3. att uppdragets resultat ska redovisas löpande till arbetsutskottet och direktionen, med slutredovisning senast under andra kvartalet 2027.

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om projekt Åkerbär och ges i uppdrag att, med utgångspunkt i rapporten ÅKERbär, genomföra en samlad utredning av trafikutveckling och framtida kollektivtrafiksystem i Norrbotten. Resultatet ska redovisas löpande och slutredovisas senast andra kvartalet 2027.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 6 § 31 Uppdrag verifiera ÅKERbärprojektet.pdf

 Bilaga 6.1 § 31 Rapport ÅKERbär.pdf

§ 32

Beslut

Remisser

Cecilia Hjorth

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet tackar för informationen och lägger remisserna till handlingarna.

Sammanfattning av ärendet


Verksamhetskoordinator Cecilia Hjorth redogjorde för inkomna remisser och samrådssvar till Svensk kollektivtrafik samt trafikverket.

Beslutet ska skickas till


Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 7 § 32 Remisser.pdf

 Bilaga 7.1 § 32 Trafikverket Inbjudan till samråd.pdf

 Bilaga 7.2 § 32 Samrådssvar från RKM.pdf

 Bilaga 7.3 § 32 Trafikverket flygutredning.pdf

 Bilaga 7.4 § 32 Utformning av gatuinfrastruktur med hänsyn till buss.pdf

§ 33

Beslut

Val och nomineringar

Cecilia Hjorth

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar förslår Direktionen att anta Lage Hortlund (SD), Region Norrbotten, som ersättande ledamot i Arbetsutskottet

Sammanfattning av ärendet

Verksamhetskoordinator Cecilia Hjorth informerade om nomineringen av Lage Hortlund (SD), Region Norrbotten, som ersättande ledamot i Arbetsutskottet.




This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
B7AE8F22B7874A4E955487F89872D4E8

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 8 § 33 Val och nomineringar.pdf

§ 34

Information

Lekmannarevisorernas rapport 2025

Bjarne Hald/ Anna Hövenmark

Arbetsutskottets beslut









Arbetsutskottet föreslår direktionen att besluta att godkänna granskningsrapporter för 2025.

Sammanfattning av ärendet

Lekmannarevisor Bjarne Hald och Anna Hövenmark informerade om granskning av verksamheten och konstaterar att den i huvudsak följer principen för god ekonomisk hushållning med balanserad ekonomi. Rapporten föreslår att direktionen beviljas ansvarsfrihet för 2025.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 9 § 34 Lekmannarevisorernas rapport.pdf
-  Bilaga 9.1 § 34 Skrivelse årsredovisning 2025 RKM.pdf
-  Bilaga 9.2 § 34 Skrivelse grundläggande 2025 RKM.pdf
-  Bilaga 9.3 § 34 Revisorernas redogörelse 2025 RKM.pdf
-  Bilaga 9.4 § 34 Revisionsberättelse 2025.RKM.pdf
-  Bilaga 9.5 § 34 Rapport Grundläggande granskning 2025.pdf
-  Bilaga 9.6 Rapport - GEH RKM.pdf
-  Bilaga 9.7 § 34 Yttrande årsredovisning RKM.pdf

§ 35

Information

Konsekvensanalys trafikomläggning Norrtåg

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen att besluta:

Att i utredning av Projekt ÅKERbär beakta tillgänglighetsaspekterna för östra Norrbotten, särskilt med möjligheterna att resa längst norrbottenskusten, till och från Finland samt mellan orterna Haparanda/Kalix och Boden samt beakta bytesmöjligheter vid järnvägsstationer med anledning av förändrad trafikvolym.

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo redovisade en konsekvensanalys av trafikomläggningen för Norrtåg med fokus på tillgänglighet i östra Norrbotten

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 10 § 35 Konsekvensanalys trafikomläggning Norrtåg AB.pdf

§ 36

Information

Myndighetschefens rapport

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar tacka för informationen och tillställer den Direktionen vid nästkommande direktionmöte



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
B7AE8F22B7874A4E955487F89872D4E8

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om aktiviteter inom verksamheten.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 11 § 36 Myndighetschefens rapport.pdf

§ 37

Övriga frågor, utredning enhetstaxa i Luleå kommun

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar uppdra till myndighetschefen att utreda förutsättningarna att införa enhetstaxa inom Luleå kommun

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo och vice ordförande Fredrik Hansson aktualiserar frågan om att påbörja utredning för enhetstaxa i Luleå kommun

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

§ 38

Nästa möte 2026-09-23

Fredrik Hansson

Nästa möte sker enligt sammanträdesplanen 2026-09-23

Information

§ 39

Mötet avslutas

Fredrik Hansson

Vice ordförande Fredrik Hansson förklarade mötet avslutat.

Information



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
B7AE8F22B7874A4E955487F89872D4E8



Missiv till medlemmarna i Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet

Direktionen för Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten har den 24 mars 2026 fastställt budgeten för förbundet 2027 och planeringsår 2027-2029, bilaga till detta missiv.

Kostnaderna för förbundets verksamhet, ska i den mån den inte finansieras på annat sätt (biljettintäkter, statliga bidrag, projektmedel mm), täckas genom bidrag från medlemmarna.

Budgeten för myndighetsledning Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten finansierar strategisk planering, utveckling och politisk beredning. Fakturering av finansieringsbidraget för Kollektivtrafikmyndigheten sker en gång per år.

Budgeten för färdtjänsthandläggning Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten finansierar verksamheten avseende färdtjänst- och riksfärdtjänstutredningar samt inom området andra förekommande restyper. De kommuner som använder sig av Kollektivtrafikmyndighetens tjänster faktureras för färdtjänstbedömning och färdtjänstbeslut efter självkostnadsprincipen och respektive kommuns nyttjandegrad. Fakturering sker månadsvis enligt budget, med fördelning av andel beslut av totala beslut enligt senast fastställt bokslut.

Budgeten för Länstrafiken i Norrbotten AB finansierar den allmänna kollektivtrafiken, inomkommunal busstrafik och busslinjer över kommungräns, utifrån beslutad trafikplikt och trafikbeställning av förbundsdirektionen. Budgeten innehåller utöver trafik kostnader, gemensamma kostnader för bland annat trafikplanering, upphandling, kundservice, kvalitetsuppföljning, trafikekonomi, marknad och utveckling. Fakturering av finansieringsbidrag för Länstrafiken sker två gånger per år.

För frågor/genomgång av respektive medlems finansiering, kontakta Therese Johansson, ekonomichef Länstrafiken i Norrbotten AB eller Mats Aspemo, myndighetschef Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten.



Finansieringsbidraget per finansjär för 2027 redovisas nedan (tkr);

Finansjär	Samlad budget	Kollektivtrafikmyndigheten		Länstrafiken
		Myndighetsledning	Färdtjänsthandläggning	Allmänna trafiken
		Budget 2027	Budget 2027	Budget 2027
Region Norrbotten	194 745	6 510	0	188 235
	194 745	6 510	0	188 235
Arjeplog	8 843	465	186	8 192
Arvidsjaur	3 570	465	76	3 029
Boden	7 879	465	0	7 414
Gällivare	6 062	465	386	5 211
Haparanda	4 806	465	327	4 014
Jokkmokk	10 256	465	158	9 633
Kalix	8 125	465	616	7 044
Kiruna	18 625	465	751	17 409
Luleå	35 123	465	3 012	31 646
Pajala	6 120	465	146	5 509
Piteå	13 609	465	1 594	11 550
Älvsbyn	3 474	465	289	2 720
Övertorneå	6 799	465	189	6 145
	6 673	465	184	6 024
	139 964	6 510	7 914	125 540
	334 709	13 020	7 914	313 775

För Region Norrbotten tillkommer tågavgöningar 700 tkr, kostnader för flygbilar 4 100 tkr för år 2027. För kommuner som medfinansierar flygbilar tillkommer upp till 100 tkr för år 2027.



Beställningen av färdtjänstresor är delegerat till dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB att hantera, finansieringen av färdtjänstens del av beställningscentralen faktureras månadsvis enligt budget med fördelning av andel resor av totala resor enligt senast fastställda bokslut. Denna del ingår ej i Kollektivtrafikmyndighetens budget, redovisas nedan (tkr);

Finansiär	Länstrafiken
	Beställningscentral färdtjänst
	Budget 2027

Region Norrbotten	0
	0
Arjeplog	87
Arvidsjaur	90
Boden	0
Gällivare	405
Haparanda	458
Jokkmokk	103
Kalix	914
Kiruna	1 763
Luleå	4 948
Pajala	257
Piteå	2 921
Älvsbyn	294
Övertorneå	153
Övertorneå	147
	12 540



Budget och verksamhetsplan 2027-2029

Beslutad i Direktionen 2026-03-24



Innehåll

Verksamhetsplan 2027-2029	
<u>Inledning</u>	4
<u>Styrning av Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten</u>	4-5
Lag (2010:1065) om kollektivtrafik	4
Förbundsordningen i Norrbotten	4
God ekonomisk hushållning	5
<u>Vision för kollektivtrafiken i Norrbotten</u>	5
Strategiska områden att arbeta med	5
<u>Nulägesbeskrivning</u>	6-8
Nuläge organisation	6
Nuläge allmän kollektivtrafik	6
Samhällsutveckling -Regionalt	6
Nationell utveckling	7
Norrbottens trafikutveckling	7
Miljö	8
Kostnad	8
Finansiering	8
Nuläge särskild kollektivtrafik	8
<u>Strategier för att nå målen</u>	9-13
1. Hela-resan-perspektiv	10
2. Attitydpåverkan	11
3. Ökat samarbete	11
4. Ökad kvalitet	12
5. Kompetensutveckling	12
6. Trafikinnovationer	13
7. Gena och snabba linjer	13
8. Hållplatsstandard	13
9. Förenklat linjenät med få linjenummer	13
<u>Mål för verksamheten</u>	14-16
Resenär	14
Miljö	15
Tillgänglighet	15
Jämställdhet	16
Medarbetare	16
<u>Prioriterade utvecklingsområden 2026</u>	17
Allmän kollektivtrafik	17
Färdtjänst	17
Indikatorer	17
<u>Budget 2026-2028</u>	18-26
Budgetförutsättningar från direktionen 2025-12-11	18
<u>Budgetramar 2026-2028</u>	18
Driftbudget totalt per verksamhet	18
Investeringsbudget	18
<u>Driftsbudget per verksamhet</u>	19
Myndighetsledning	19
Färdtjänsthandläggning	20
<u>Finansiering dotterbolag</u>	21
Länstrafiken i Norrbotten AB	21
Norrtåg AB	22
<u>Resultaträkning</u>	23
<u>Balansräkning</u>	24
<u>Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens kassaflödesanalys</u>	25

Budget och verksamhetsplan Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten 2027-2029

2026-03-24



För mer information
besök oss på:
rkmnorrbotten.se

Inledning

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten är i Sverige den myndighet som i ett län ansvarar för regional kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana enligt Lagen om kollektivtrafik. En Regional kollektivtrafikmyndighet kan delegera till andra aktörer rättigheter att besluta kring kollektivtrafik. Dock kan beslut om trafikplikt aldrig delegeras till annan part. Lagen trädde i kraft 1 januari 2012 och är baserad på EU-förordning 1370/2007.

Syftet med Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens tillkomst i Sverige utifrån lagstiftarens perspektiv var att ge kollektivtrafiken en bättre möjlighet att utifrån ett systemtänk vara med och bygga samhällets infrastruktur till skillnad mot det historiska sättet att driva kollektivtrafik fragmenterat och lokalt.

I Norrbotten är den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (i text benämnd RKM) organiserat som ett kommunalförbund. RKM medlemmar är länets 14 kommuner samt Region Norrbotten. RKM styrs av en direktion bestående av 28 folkvalda politiker ur medlemmarnas respektive fullmäktigen.

Det övergripande uppdraget för RKM är att samordna, utveckla och effektivisera länets kollektivtrafik. RKM beslutar om trafikplikt, kollektivtrafiktaxor och upphandlingar av trafik i länet. RKM beslutar även om det regionala trafikförsörjningsprogrammet till vilken denna verksamhetsplan ska ses som en nedbrytning i tid och etappmål.

Vidare har 13 av länets 14 kommuner överlåtit hantering av färdtjänst och riksfärdtjänst till RKM. RKM har i sin tur delegerat upphandling och beställningsverksamheten avseende färdtjänst till sitt helägda bolag Länstrafiken i Norrbotten AB.

Styrning av Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Lagen trädde i kraft 2012 och målet nationellt var ett kraftigt ökat resande i kollektivtrafiken samt ge möjligheter för fler kommersiella aktörer att utföra tjänster inom kollektivtrafiken. I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet och i de län där kommunerna och regionen gemensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken organiseras den regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten som ett kommunalförbund.

Den regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten fastställer mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Programmet uppdateras vid behov.

Förbundsordningen i Norrbotten

Medlemmar i RKM är länets 14 kommuner samt Region Norrbotten. Förbundet är ett kommunalförbund med direktion enligt reglerna i kommunallagen och direktionen består av 28 ledamöter samt 28 ersättare. Respektive kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare. Region Norrbotten utser 14 ledamöter och 14 ersättare.

Kostnaderna i förbundet ska erläggas genom bidrag från medlemmarna. Region Norrbotten ansvarar för underskottet avseende stomlinjer buss samt tågtrafik. Kommunerna finansierar inomkommunala busslinjer samt i det fall man har tätortstrafik även denna.

Så länge Lag (2010:1065) om kollektivtrafik gäller kan ingen utträda ur förbundet.

God ekonomisk hushållning

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att RKM ska ha god ekonomisk hushållning. 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. Verksamhetsmålen och de ekonomiska målen för RKM för 2027-2029 utgör förbundets mål för god ekonomisk hushållning, vilket följs upp vid delårsbokslut per sista augusti och årsredovisning. Genom att följa upp ekonomiska mål och verksamhetsmål för helägda dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB deras budget, delårsrapport och årsredovisning, följs utvecklingen upp av god ekonomisk hushållning för koncernen.

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

Vision för kollektivtrafiken i Norrbotten

- Kollektivtrafiken är en katalysator för Norrbottens utveckling i ett växande och attraktivt län.
- Kollektivtrafiken är en del i ett hållbart resande och ett starkt alternativ i valet av färdstätt för dem som lever och vistas i länet.
- Kollektivtrafiken är en viktig del i en samlad resekedja.

Strategiska områden att arbeta med

För att uppnå den visionen för kollektivtrafiken i länet krävs en väl fungerande kollektivtrafik med ett attraktivt trafikutbud. Trafikutbudet är en grund för att kollektivtrafiken ska kunna utöka sin marknadsandel av det motoriserade resandet enligt fastställda mål i Trafikförsörjningsprogram. Eftersom Norrbotten är ett län som gränsar till två länder samt ett annat län är den gränsöverskridande trafiken särskilt viktig. Kollektivtrafiken ska vara en katalysator i den regionala utvecklingen för ett växande Norrbotten och vara ett starkt alternativ i valet av resandetyp för den som lever och/eller vistas i länet. I praktiken betyder det att kollektivtrafiken i Norrbotten ska möjliggöra ett resande för:

Arbets- och studiependling. En tätare trafik för en daglig arbets-och studiependling ska finnas mellan närliggande orter och i starka stråk med en rimlig restid för dagliga resor. Omfattningen av trafiken är beroende av antalet befintliga resenärer och potentiella resenärer. Här ska nämnas att erfarenhet och forskning i andra delar av Sverige visar att ett för glest trafikutbud inte ger någon effekt på arbetspendling. För detta krävs ett attraktivt utbud vilket sen i sin tur ger positiva effekter på samhällsservice, fritids-, skol-, sjuk- och färdtjänstresor.

Samhällsservice. Eftersom många av de väsentliga statliga och regionala samhällsfunktionerna som ska serva alla norrbottningar är centraliserade till kusten och i synnerhet till residensstaden Luleå finns ett behov av en bastrafik mellan varje kommuncentra och Luleå. En bastrafik av kollektivtrafik säkerställer regional balans, skapar en tydlighet gentemot invånare och kommuner samt lägger grunden för en god geografisk tillgänglighet i Norrbotten.

Fritidsresor för invånare och besökare, även under kvällar och helger. En utökad kvälls-och helgtrafik bidrar till att fler väljer kollektivtrafiken för sina vardagsresor och är därför viktig för att öka kollektivtrafikens attraktivitet som helhet. Kollektivtrafiken kan stärka besöksnäringen i Norrbotten som är en av länets större näringar som genererar intäkter och arbetstillfällen. Bland besökarna finns både de som reser i grupp och oftast har sina resor till och inom länet inkluderade via vald entreprenör samt de som reser på egen hand och är beroende av kollektivtrafiken.

Skolresor. Skolresorna är grunden till en stor del av kollektivtrafiken i länet. Skoltrafiken är lagstadgad och sluten för skolelever om man inte väljer att göra den allmän och öppna upp för alla att åka. En skoltrafik som är öppen för alla bidrar till positiva effekter genom ökad samhällsservice och ett möjligt finansiellt bidrag genom publika biljettintäkter.

Sjukresor och färdtjänstresor. En stor del av länets sjukresor och färdtjänstresor sker för närvarande med taxi. En ökad tillgänglighetsanpassning i den allmänna kollektivtrafiken samt ett ökat utbud skulle bidra till att valmöjligheterna att välja färd sätt för delar eller hela sin resa även för dessa målgrupper.

Nulägesbeskrivning

Organisation

RKM vill vara en arbetsgivare där medarbetare har förutsättningar, kompetens och engagemang att agera i sina uppdrag. En arbetsgivare där alla medarbetare känner till och lever verksamhetens värderingar och arbetar gemensamt för att nå verksamhetens mål. Alla medarbetare ska kunna uppleva arbetsglädje, trivas med sina arbetsuppgifter och känna yrkes stolthet. Organisationen har succesivt utvecklats för att vara mer resurseffektiv och på ett bättre sätt möta utveckling och förändrade krav från medlemmarna och omgivningen

Samhällsutveckling - Regionalt

Det pågår en omfattande industriell utveckling i norra Sverige kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering. Ett flertal nya gröna industrier etablerar sig i Norrbotten och Västerbotten och över tusen miljarder planeras att investeras i regionen. Liknande investeringar sker även i våra grannländer. I Norrbotten sker investeringarna främst i Malmfälten, Bodens kommun och Luleå kommun. För att klara dessa stora industrietableringar finns ett omfattande behov av kompetens som förutsätter en kraftfull inflyttning till länet, vilket är en annorlunda situation än den som har varit under de senaste decennierna då antalet invånare i de flesta av länets kommuner har minskat. För kommuner och regionen betyder det att utvecklingsfrågor är i fokus i stället för avvecklingsfrågor och att skattemedel behöver användas för att skapa förutsättningar för den tänkta inflyttningen. I berörda kommuner sker en satsning på samhällsservice och nya bostadsområden, men det krävs även bostäder i närliggande kommuner inom pendlingsavstånd för att klara av kompetensförsörjningen. Det medför i sin tur att en välutvecklad kollektivtrafik inom olika pendlingsstråk är en viktig faktor. Med tanke på länets geografiska storlek kan Norrbottens län inte betraktas som en sammanhållen arbetsmarknadsregion utan som ett antal olika arbetsmarknader där veckopendling över längre avstånd kan krävas i tillägg till kortare dagspendling. Utöver den gröna omställningen, som pågår för fullt i vår region, pågår en annan anpassning som kommer att påverka kollektivtrafiken och dess förmåga att verka. Det säkerhetspolitiska läget i omvärlden samt Sveriges Nato-medlemskap kommer att påverka kollektivtrafiken i norr. Främst vad gäller att utföra huvuduppdraget vid kris och förhöjd beredskap, men även att leda, prioritera och omfördela resurser till övriga intressenter inom Totalförsvaret. Ur säkerhetspolitisk synpunkt kan en större robusthet med en högre grad av resiliens komma att krävas.

Nationell trafikutveckling

Svensk kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag samt Tågföretagen har gemensamt tagit fram en programförklaring med ett branschmål att 2030 ska fyra av tio motoriserade resor vara kollektiva.

I Sverige genomförs och pågår projekt kring ”hela-resan-perspektiv”. Det innebär enkelt förklarat att man får en kedja av resehändelser att enkelt och transparent hänga ihop sett ur ett resenärsperspektiv. Resenären ska enkelt kunna planera sin resa genom att lätt hitta och förstå tidtabeller, var bytespunkter finns, var biljetter köps och betalas samt transparenta priser. Själva resan ska sedan gå att följa i realtid med tidsangivelser när man kommer fram och om man är försenad och var man ska byta fordon i det fall det behövs. Väl framme på ändhållplats behöver man ta sig vidare till slutdestinationen vilket också beaktas i ett helhetstänk kring en resa. En snabb utveckling av IT och AI ger möjligheter men dessa teknikområden kräver också en mogenhet i verksamheterna att hantera detta.

Norrbottens trafikutveckling

Nysatsningar har gjorts på tågtrafik för ett antal sträckor medan långväga busstrafik har sett en viss avveckling under de senaste åren av besparings skull. Det har lett till ett försämrat utbud av kollektivtrafik längs vissa stråk. Bland annat då åtkomst till järnväg saknas för mindre orter med arbetspendling längs kusten. Trafiken längs järnväg har haft och har fortsatt utmaningar gällande kapacitet och underhåll som påverkar punktlighet och resenärsattraktiva tidtabeller. Planering av Norrbotniabanans sträcka Skellefteå-Luleå pågår och kommer att påverka kollektivtrafikstrukturen i länet. 2026-01-01 övergick ägandet av Norrtåg till Region Norrbotten och förslag föreligger om att ändra trafikstrukturen för tåg till långväga resor och för stråk där resandepotentialen ses vara större. Det ställer krav på att utvärdering görs av hur trafiksystemet ska planeras och läggas för att hålla beslutad tillgänglighet i länet.

2024 gjordes ca 8,4 miljoner resor i Norrbotten. Per invånare i länet motsvarar det 34 resor jämfört med genomsnittet 48 resor i Sverige efter att Stockholm, Uppsala, Västra Götaland och Skåne län är bortsorterade. Räknas även dessa in är genomsnittet ca 140 resor per invånare för 2024. Drygt 60 % av resandet sker i Luleå lokaltrafik. Resandet i länet har successivt återhämtat sig efter pandemiåren men har minskat mellan 2024 och 2025. Antalet resor är lägre jämfört med 2019 års siffra. Norrtågs andel av resandet i länet uppgår till strax under 2 % av totalt kollektivtrafikresande.

I Norrbotten har ett gemensamt biljettsystem för busstrafiken införts samt att Länstrafiken har genomfört en upphandling av ett realtidssystem för att möta kundernas behov av information och underlätta hela-resan-perspektivet. Projektet biljettsystem har över tid tenderat att ge avvikelser från det gemensamma för att täcka upplevda lokala behov vilket gör att projektet behöver analyseras och redas ut innan nästa steg tas.

Miljö

Konvertering av drivmedel pågår med olika valda strategier bland länets kollektivtrafikaktörer. Längst har Piteå och Bodens kommuns tätortstrafik kommit genom el och biogassatsningar. Luleå lokaltrafik har antagit en drivmedelsstrategi med biogas på kort sikt och vätgas på längre. Vätgas har varit i ropet under några år men av de satsningar som aviserats har resultaten varit få. Länstrafiken har utmaningar eftersom varken infrastruktur, fordon och ekonomiska resurser ännu är helt anpassade till de långa sträckor dessa bussar körs dagligen. På de sträckor som valmöjlighet finns används förnybara alternativ. Möjligheten att konvertera drivmedel är större för de kortare sträckorna som till exempel mellan Boden och Luleå. I övriga tätortsbolag pågår arbeten för urval förnybara drivmedel. En övergång till el kräver en genomtänkt struktur för bussdepåer och en analys över hur ägandet laddstationer ska hanteras. Det säkerhetspolitiska läget har skapat osäkerheter, både vad gäller miljömålsättningar och framtida drivmedel.

Kostnad

2025 var trafik kostnaden för kollektivtrafik med buss/tåg i länet 769 Mkr (762 Mkr fg år) med en kostnadstäckningsgrad på 32,5% (32,1% fg år). I verksamhetsmålen ingår all kollektivtrafik i länet. I budget RKM ingår endast delar av länets trafik kostnader, dvs Länstrafiken i Norrbotten med 351 Mkr (337 Mkr fg år) och en kostnadstäckningsgrad exklusive statlig medfinansiering på 35,0% (35,1% fg år). Notera att dessa siffror endast innefattar trafikens kostnader och inte innehåller organisations- och overheadkostnader.

Finansiering

Den svenska kollektivtrafiken finansieras indikativt till ca 50% med skattemedel och resterande 50% med biljettintäkter. Den exakta fördelningen skiljer sig kraftigt åt mellan olika regioner och i viss utsträckning finns det komplement från bland annat kommuner, stat och övriga affärsintäkter som exempelvis reklam och kommersiella inslag. För Norrbotten finansieras ca 32% av biljettintäkter, övrigt finansieras av kommun, region och statliga bidrag. Beroendet av en stor intäktbas från resenärerna för att säkerställa en sund ekonomi gör systemet känsligt för samhällsomvälvande händelser, vilket pandemin visat. Samtidigt står transportsystemet inför en stor utmaning för att hantera målsättningen om minskade klimatutsläpp, där kollektivtrafiken spelar en central roll. För att fortsätta utveckla kollektivtrafiken i Norrbotten i syftet att öka dess attraktivitet och attrahera nya resenärer kommer det behövas investeringar och nya innovativa lösningar. Över längre tid har kostnaderna för kollektivtrafiken ökat snabbare än inflationen genom reallöneökningar för chaufförerna, införandet av alternativa bränslen, tidvis mycket höga drivmedelspriser jämfört med historiska nivåer och ett ökat teknikinnehåll i fordonen. Under de senaste två åren har kostnadsutvecklingen varit lägre än inflationen framförallt beroende av betydligt lägre drivmedelskostnader.

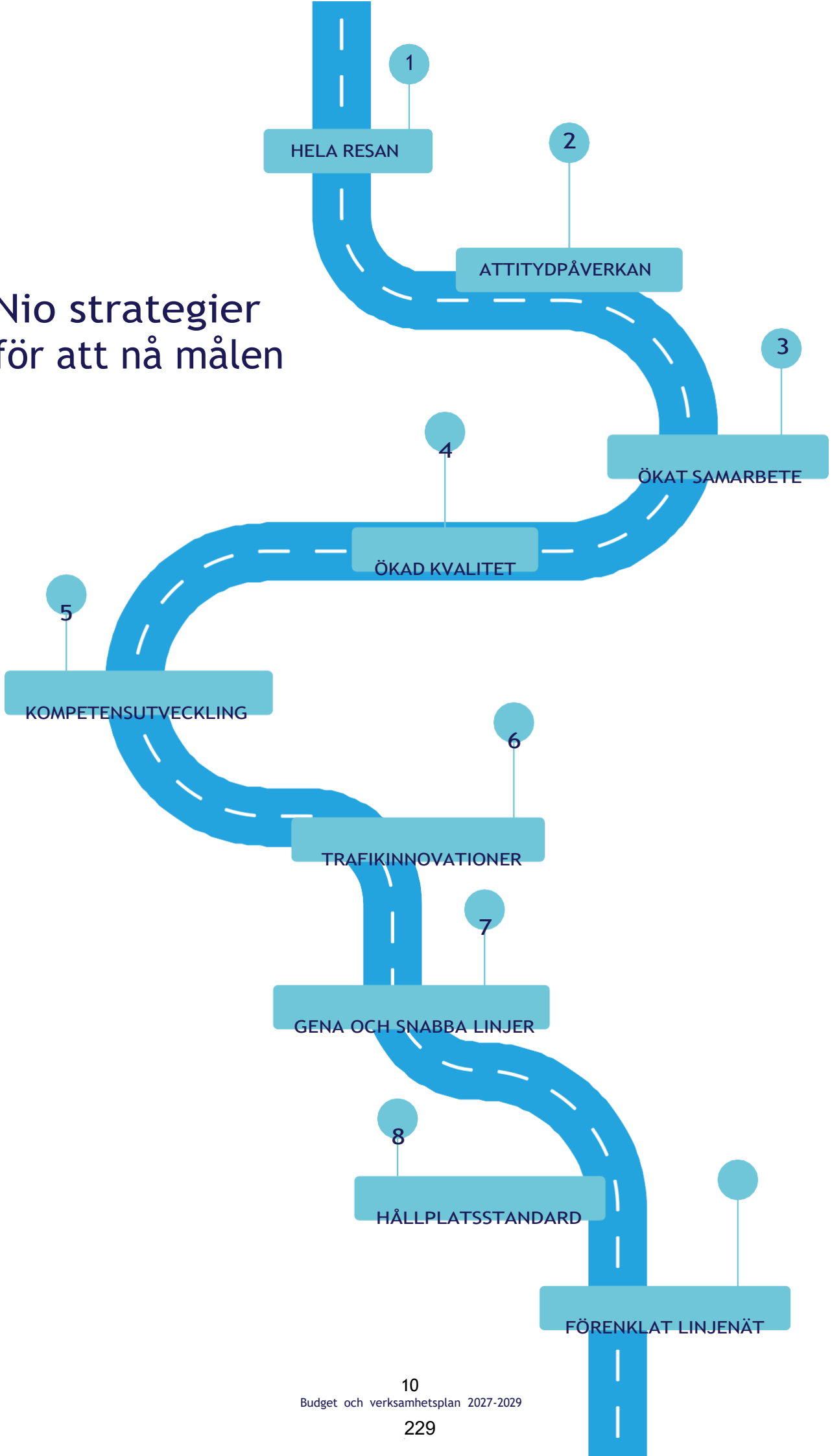
Nuläge särskild kollektivtrafik

Resandet med särskild kollektivtrafik har normaliserats efter pandemin. Antal färdtjänstresor var för helår 2025 ca 240 000 (fg år 238 000). Trafik kostnaderna för färdtjänstresor är ca 68 Mkr för år 2025 (fg år 69 Mkr) och finansieras av respektive kommun. Det ekonomiska utfallet påverkar inte RKM redovisning då kostnader och intäkter hanteras direkt via Länstrafikens räkenskaper.

Färdtjänsthandläggning redovisas via RKM däremot. De interna arbetsprocesserna har effektiviserats genom byte av handläggarsystem och som en följd av detta har handläggarenheten omorganiserats och effektiviserats.



Nio strategier för att nå målen



Strategier för att nå målen

Ur trafikförsörjningsprogrammet hämtas de nio strategier som identifierats för att nå uppsatta mål. Dessa strategier utgör ramverk för all utveckling som bedrivs inom kollektivtrafiken i Norrbotten.

1.) Hela-resan-perspektiv

En viktig faktor för att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken är att förenkla för resenären genom att arbeta med hela-resan-perspektiv. Det ska vara enkelt att planera sin resa, köpa sin biljett, ta sig till/från hållplatser och göra eventuella byten mellan olika trafikslag. En framtida ambition är att gränsöverskridande resor ska vara lika enkla att genomföra som resor inom länet. Utifrån ett hela-resan-perspektiv är följande områden prioriterade att utveckla:

Trafik med buss och tåg skapar ett sammanhållet kollektivtrafiksystem. Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem är av stor vikt, både utifrån ett resenärsperspektiv och ett ekonomiskt perspektiv. Tåg och buss ska komplettera varandra och användas där trafikslaget gör mest nytta. En utbyggd tågtrafik bör prioriteras i de längre reserelationer där tåg är snabbast: Luleå-Gällivare-Kiruna samt Luleå-Haparanda. På sikt övertar Norrbottenbanan rollen som huvudstråk längs kusten för den regionala trafiken.

Samordning mellan trafikslag (till exempel allmän-särskild trafik, cykel, bil etc.). Det bör även finnas bra möjligheter att via gång-, cykel- och biltrafik ta sig till hållplatserna för att gynna kollektivtrafiken. För att lyckas med det krävs ett nära samarbete med ansvarig väghållare dvs. Trafikverket längs statliga vägar och respektive kommun längs de kommunala vägarna.

Gemensamma bytespunkter. Färre antal hållplatser med högre kvalitet är ett sätt att minska restiden med kollektivtrafiken. Resenärer är generellt sett benägna att ta sig längre till en hållplats, om trafiken vid denna håller högre kvalitet. Det är därför viktigt att trafikoperatörerna för regional busstrafik, tätortstrafik och tåg identifierar och samordnar sina bytespunkter med varandra, i samråd med berörda kommuner och regionen.

Samordnad information till resenär. Tillsammans behöver trafikoperatörerna arbeta fram en lättillgänglig information till resenärerna om vilka bytesmöjligheter mellan trafikslag och linjer som finns.

Tidtabellssamordning. Tidtabellerna mellan alla kollektiva trafikslag (tåg, länsbuss, stadsbuss, skolskjutsar, anropsstyrd trafik etc) bör vara synkroniserade med varandra vid de gemensamma bytespunkterna.

En biljett för hela resan. Resenärerna ska kunna köpa en biljett för hela sin resa, oavsett vilka trafikslag som hen kommer att använda under sin resa.

2.) Attitydpåverkan

Information och marknadsföring. Ett led i att locka fler bilister att välja att resa med buss eller tåg framför den egna bilen handlar om att öka kunskapen om kollektivtrafiken. Potentiella resenärer behöver förstå hur kollektivtrafiken fungerar, vilket trafikutbud som finns, hur man köper biljetter samt vilka fördelarna är med att välja kollektivtrafik framför den egna bilen. Därför krävs utökade informations- och marknadsföringsåtgärder med en samlad information och paketerade budskap till både allmänhet och riktade insatser till olika målgrupper. Även inom detta område finns ett stort värde med en samordning

och ett närmare samarbete mellan trafikoperatörerna.

Stimulera beteendeförändring. Norrbottningarna är idag till stor del bilburna och relativt ovana att resa med kollektivtrafiken. Med tanke på de relativt få resor som görs per invånare finns en stor potential att öka marknadsandelen genom att få fler att byta några av sina bilresor till buss eller tåg. För att lyckas med detta behövs arbetet med beteendepåverkande åtgärder, Mobility Management, fortsätta och utökas. Det kan handla om mer allmänna åtgärder eller åtgärder riktade till vissa målgrupper för att få fler att göra beteendeförändringar.

3.) Ökat samarbete

Ökad dialog med kommuner och Region Norrbotten. Dialogen mellan Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten i Norrbotten och dess medlemmar behöver fortsatt utvecklas bland annat genom ärendeberedning innan direktionsmöten, årliga kommunbesök, gemensam start och uppföljning av verksamhetsplaneringsarbetet (VEP) samt inför beslut om trafikplikt.

Samarbete mellan trafikslag och trafikbolag. För att stärka hela-resan-perspektivet (enligt beskrivning ovan), förbättra resenärsupplevelsen och nyttja de tillgängliga resurserna så klokt som möjligt behöver former och arbetssätt mellan trafikslag och trafikbolag utvecklas ytterligare.

Ökad dialog med aktörer i andra län och länder. Det pågår redan idag en dialog med Västerbotten, Jämtland och Västernorrland samt med Finland kring gränsöverskridande trafik. Dialogen behöver fortsatt utvecklas och även omfatta dialog med Norge.

Ökat samarbete med funktionsföreningar. Ett ständigt arbete pågår och måste fortsätta för att tillgänglighetsanpassa fordon och infrastruktur för personer med funktionsnedsättningar. Ett närmare samarbete med funktionsföreningar kring tillgänglighetsfrågorna inom kollektivtrafiken är därför ett prioriterat område. Av den anledningen har RKM startat en referensgrupp för tillgänglighetsfrågor i kollektivtrafiken som representeras av personer från olika funktions- och pensionärsföreningar. Samarbetet ska omfatta såväl övergripande frågor kring utformning av kollektivtrafiken såväl som konkreta tillgänglighetsfrågor vid till exempel upphandling av ny trafik, digitala verktyg etc.

Nära samarbete mellan allmän kollektivtrafik, sjukresor och färdtjänstresor. Tillgänglighetsanpassningen av fordon och infrastruktur inom den allmänna trafiken bör i huvudsak ske i prioriterade stråk, stationer och bytespunkter. För de resenärer med behov som inte är möjliga att hantera inom den allmänna trafiken ska särskilda lösningar finnas. En ökad samordning mellan allmän kollektivtrafik, sjukresor och färdtjänst gynnar också ett effektivt nyttjande av resurser.

Ökad dialog med övriga intressenter. Större arbetsgivare och besöksnäringen är intressenter vars behov och synpunkter behöver beaktas vid utvecklingen av trafiken, formerna för denna dialog behöver systematiseras.

4.) Ökad kvalitet

Förbättrad punktlighet och förbättrad information om avgångs- och ankomsttider. Utifrån det nuläge som tidigare har presenterats bör ett omfattande arbete avseende en förbättrad punktlighet göras för att öka tilliten för kollektivtrafiken bland medborgarna i länet. Förutom arbetet med att förbättra punktligheten krävs en utveckling av informationen till resenärerna om punktlighet och ankomsttider för att bidra till en trygghet för resenären och därmed öka nöjdheten.

Trygghet. Upplevelsen av trygghet är en viktig faktor för resenärsupplevelsen och påverkas bland annat av säkerheten såväl innan resan (gång- och cykelvägar samt vägar till hållplatsen), som under resan samt punktligheten. Samtliga av dessa områden bör vi arbeta vidare med. Jämställdhetsperspektivet bör särskilt belysas i trygghetsarbetet.

Bemötandet i kollektivtrafiken. Förare och tågvärdarna är ansiktet utåt för kollektivtrafiken, det är de som resenärerna möter och de bidrar till en stor del till upplevelsen av kollektivtrafiken. Det är därför väsentligt att busschaufförerna och tågvärdarna har kunskap om det varumärke man representerar och att det finns tydliga riktlinjer för hur resenärerna ska bemötas och hur olika situationer ska hanteras.

Prisvärda biljetter. Upplevelsen av prisvärdhet i relation till att resa med bil bidrar starkt till om man väljer att resa med kollektivtrafiken eller ej. Med tanke på att resmönstret till viss del har förändrats efter pandemin bör en översyn göras av de olika prismodellerna i länet. I detta arbete bör det även tas hänsyn till hur prissättningen kan attrahera olika målgrupper.

Fordonens komfort och utformning. Fordonens komfort och utformning är en faktor för hur nöjda resenärerna är med sin resa. Vid köp och upphandling av nya fordon bör olika målgruppers behov beaktas och utvärderas, inte minst utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Tydliga miljökrav på fordon och drivmedel. Tydliga miljökrav på fordon och drivmedel ska ställas vid upphandlingar för att en omställning till gröna bränslen kan ske i en så snabb takt som är möjlig utifrån befintlig infrastruktur och ekonomiska resurser.

5.) Kompetensutveckling

Utvecklingsinsatser inom olika kollektivtrafikfrågor ska vara ett naturligt inslag för att öka kunskapen och kompetensen hos politiker, tjänstemän, trafikbolag och förare. Det finns ett mervärde om utvecklingsinsatserna kan genomföras gemensamt med de berörda kollektivtrafikaktörerna i länet. En årlig kompetensutvecklingsplan bör definieras i samband med VEP-arbetet.

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ska sträva efter en jämn fördelning av män och kvinnor vid anställningar.

6.) Trafikinnovationer

Alternativa trafiklösningar. Befolkningens mängden skiljer sig mycket inom länet vilket bidrar till att förutsättningarna för trafikomfattningen är olika i länet. En fortsatt utveckling av anropsstyrd trafik bör ske för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken i länet även i de geografiska områden som är glesast befolkade. RKMBör prioritera ett aktivt deltagande i innovativa projekt som syftar till att hitta smarta och tillgängliga kollektivtrafiklösningar för hela vårt län.

Ny teknik. För att öka tillgänglighet till kollektivtrafiken för samtliga resenärer är det prioriterat att arbeta med ny teknik för mobilitetslösningar samt information och kommunikation till resenärerna.

7.) Gena och snabba linjer

För vissa målgrupper, till exempel arbetspendlare, är restidskvoten en avgörande faktor för att välja att resa med kollektivtrafiken i stället för med bil. Det är därför väsentligt att sträva efter så snabba linjer som möjligt, på viktiga stråk, till exempel pendlingsstråk samt mellan kommuncentra och residensstaden Luleå. Det kan innebära att vissa linjer behöver rätas ut med färre hållplatser. En målsättning är samtidigt att avståndet till hållplatserna ska vara i enlighet med nationella riktlinjer. Framkomligheten för kollektivtrafiken på sträckor där det råder trängsel i trafiken är också ett område som bör ses över för att få en snabbare och därmed mer konkurrenskraftig kollektivtrafik.

8.) Hållplatsstandard

Arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser kommer att fokusera på resecentrum/busstationer, sjukhus samt vid andra strategiskt viktiga punkter såsom viktiga bytespunkter, tätortstrafikens huvudhållplatser samt hållplatser vid vårdinrättningar och skolor. På landsbygden fokuseras tillgänglighetsanpassningen i första hand på hållplatser med stort resande längs de starka stråken. Det behöver förtydligas vilken aktör som ansvarar för vad när det gäller hållplatserna längs statliga och kommunala vägar. Tillika behöver det finnas en gemensam förankrad ambition för hur olika kategorier av hållplatser ska vara utrustade. Information om standarden för respektive hållplats bör finnas tillgänglig på ett enkelt sätt för alla resenärer och potentiella resenärer. De hållplatser som är utpekade att vara fullt tillgänglighetsanpassade år 2035 finns namngivna i medföljande bilaga. Där finns även en beskrivning av hur dessa hållplatser ska vara utrustade.

9.) Förenklat linjenät med få linjenummer

För att underlätta för resenärer och potentiella resenärer att använda kollektivtrafiken är ett förenklat linjenät med få linjenummer en framgångsfaktor. Även detta är en strategi att arbeta vidare med under de kommande åren.

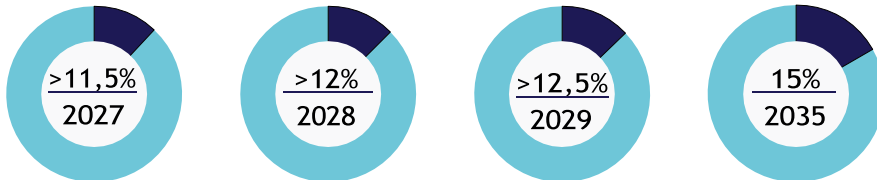


Mål för verksamheten

Nedan beskrivs verksamhetens mål för de kommande tre åren. Målen är grupperade i fyra målområden, varav målområdena resenär, miljö och tillgänglighet är hämtade från Trafikförsörjningsprogrammet. Målområdet medarbetare är ett internt målområde.

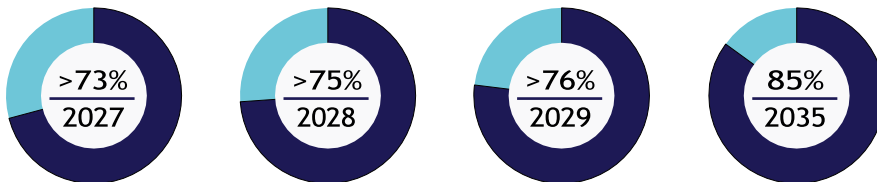
RESENÄR

Marknadsandel



Kommentar: Nuläge 2025 uppvisar en marknadsandel om 10,5%.

NKI - Resenärer, allmän kollektivtrafik



Kommentar: Nuläge 2025 är 72%. Mätning genomförs endast för Länstrafiken och Luleå lokaltrafik. Utveckling av mätmetod för all kollektivtrafik i Norrbotten pågår.

NKI - Allmänhet



Kommentar: Nuläge 2024 är 47%. Mätning saknas för 2025.

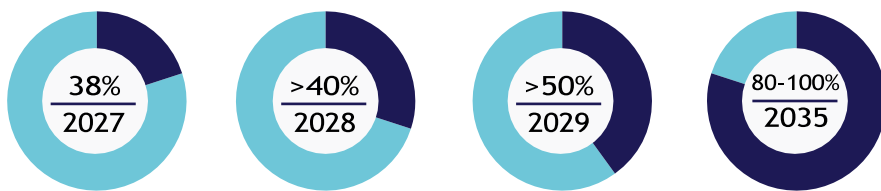
NKI - Resenärer, särskild kollektivtrafik



Kommentar: Nuläge 2025 är 92%.

MILJÖ

Förnybart bränsle



Kommentar: Nuläge 2025 är 36%. Osäkerhetsfaktorer föreligger kring tillgång på alternativa bränslen, kostnaderna för dessa och osäkerheten i strategiska vägval som påverkas av framtida beredskapskrav.

TILLGÄNGLIGHET

Restidskvot Kommuncentra -Luleå < 1,3



Kommentar: Senaste interna uppföljning visar 61%. Uppföljningen blir inte exakt då restidskvoter varierar kraftigt mellan olika turer på samma sträcka. Mätningen utgår ifrån om någon tur har en restidskvot < 1,3.

Restidskvot Viktiga stråk < 1,2



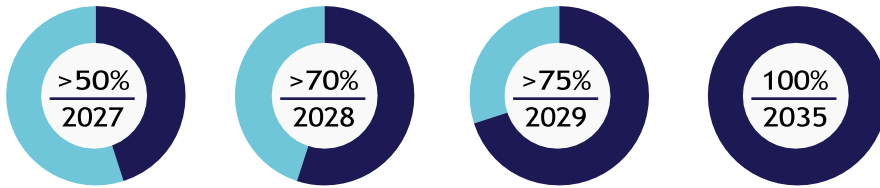
Kommentar: Målet mäts via beräknad restid utifrån tidtabell i förhållande till beräknad tid med bil utifrån Google Maps. Viktiga pendlarstråk är Boden-Sunderbyn, Luleå-Sunderbyn, Boden-Luleå, Piteå-Luleå, Kalix-Haparanda, Gällivare-Kiruna, Gällivare-Jokkmokk, Kalix-Luleå. Nuläget är 88%. Uppföljningen blir inte exakt då restidskvoter varierar kraftigt mellan olika turer på samma sträcka samt om tåg eller buss används. Mätningen utgår ifrån om någon tur har en restidskvot < 1,2. Utveckling av mätmetod pågår

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



Kommentar: Definition har fastställts över fullt tillgänglighetsanpassade hållplatser, dessa är också identifierade. Diskussion om plan för detta och målsättning pågår med kommuner och Trafikverket.

Tillgänglighetsanpassade fordon 100 %



Kommentar: Mätvärdet beräknas genom förhållandet mellan tillgänglighetsanpassade fordon i förhållandet till det totala antalet fordon för samtliga bolag. Eftersom samtliga tåg redan är fullt tillgänglighetsanpassade avser mätvärdet bussar Länstrafiken. 2025 var 45 % tillgänglighetsanpassade och anpassning sker efterhand med nya upphandlingar.

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



Kommentar: Nuläget 2024 kvinnor 45% och män 37%. Mätning 2025 ej tillgänglig.

MEDARBETARE

ENPS



Kommentar: Talet mäter om medarbetarna rekommenderar arbetsplatsen. Nuläge 2025 är 11. Genomsnitt i Sverige av de som mäts på detta sätt är 11. Minimum är -100, maximum är 100.

Engagemang



Kommentar: Nuläge 2024 är 3,8. Genomsnitt i Sverige av de som mäts på detta sätt är 4,0. Minimum är 1, maximum är 5.

Prioriterade utvecklingsområden 2027-2029

Sammanfattningsvis kan man säga att kollektivtrafiken i Norrbotten står inför utmaningar.

I princip ska resandet öka med 5-6 miljoner resor för att uppnå målet 15 procent marknadsandel till 2035.

Det påverkar länstrafik, inomkommunal trafik, tätortstrafik och regiontåg, Därför kommer det att krävas mod och nytänk vad gäller hur vi bygger vårt sammanhållna trafiksystem i Norrbotten

I samverkan med övriga aktörer inom kollektivtrafiken i Norrbotten har följande prioriteringar för 2027 identifierats

Allmän kollektivtrafik

1. Fortsätt utveckla en systematisk och resurseffektiv metod för gemensam verksamhetsutveckling och där ska särskilt följande områden prioriteras:
 - Säkrare och bättre resandestatistik - måste veta vad som faktiskt mäts.
 - Starkare och mer attraktivt utbud - särskilt i prioriterade stråk.
 - Lägre trösklar och bättre kundupplevelse - enklare att resa, högre tillförlitlighet.
2. Genomför gemensamt identifierade utvecklingsaktiviteter för 2027.
3. Utveckla förmågan att leda kollektivtrafiken samt verka inom ramen för kris och förhöjd beredskap

Färdtjänst

1. Fortsatt utveckling och effektivisering av färdtjänstens handlägningsprocess och dess regelverk.
2. Fortsatt förbättringsdialog med kommunerna som beställare, Länstrafikens beställningscentral som verkställare och medborgarna som slutkunder.

Planeringsförutsättningar från direktionen 2025-12-11

Direktionen beslutar följande planeringsförutsättningar för verksamhetsplanering och budgetering 2027-2029

För Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten:

- Genomför identifierade utvecklingsaktiviteter (roadmap)
- Utveckla förmågan att verka i kris och förhöjd beredskap
- Vara drivande och delta i projekt för att utveckla trafiken i länet och i de fyra nordligaste länen
- Fortsatt driva dialog och samverka med aktörer inom kollektivtrafiken.
- Vara drivande i utvecklingen av särskild kollektivtrafik
- Öka kunskapsnivån kring kollektivtrafikens uppbyggnad och förutsättningar.
- Öka dialogen med kommunerna och regionen som är kunder i Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten för att öka kundnöjdheten.
- Öka dialogen i finansieringsfrågor med medlemmarna i Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten.
- Fortsatt utveckla effektivitet i arbetsprocessen genom bra IT stöd
- Fortsatt utveckling av kompetens, trivsel och personalnöjdhet.

För Länstrafiken

- Genomför av styrelsen beslutat utvecklingsplan för Länstrafiken i Norrbotten.
- Skapa och säkerställa förutsättningar för nöjdare kunder och en ökad andel resor i den allmänna kollektivtrafiken.
- Skapa och säkerställa förutsättningar för en ökad effektivitet inom området särskild kollektivtrafik.
- Fortsatt utveckling av kompetens, trivsel och personalnöjdhet.

För tätortstrafiken

- Bjuda in till dialog kring utveckling av tätortstrafiken.
- Delta i arbetsgrupper och projekt kring kollektivtrafiken i stort.

Strategimöten med arbetsutskottet har genomförts i september 2025 och februari 2026. Ur dessa möten har följande prioriterade aktiviteter spelats in.

- För att höja kunskapsnivån - Verksamhetsbesök (Studiebesök) planeras in under första halvåret 2027. Breda grupper av politiker och tjänstemän från medlemmarna i KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN I NORRBOTTEN I NORRBOTTEN.
- Verifiera projekt "Åkerbäret". Vad är genomförbart, i vilken takt, till vilken kostnad och vilka effekter ger det.
- Etablera "nya strategiska nätverk" på högre nivåer hos RKM medlemmar.
- Tydliggör regelverk, ansvar och mandat vid delegering av upphandling - Utforma ett avtal att använda vid delegering.
- Uppdatera Trafikförsörjningsprogrammets mål och förenkla text

Budgetramar 2027-2029

Driftbudget totalt per verksamhet

Driftbudget totalt per verksamhet (tkr)

	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Budgetramar totalt (tkr)			
Myndighetsledning	13 020	13 336	13 656
Färdtjänsthandläggning	7 914	7 358	7 516
Finansiering dotterbolag			
- Länstrafiken	313 775	326 247	339 214
Totalt budgetramar	334 709	346 941	360 386

Investeringsredovisning (tkr)

	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Inventarier	100	100	100
Totala investeringar	100	100	100

Driftsbudget per verksamhet

Myndighetsledning

Myndighetsledning, innehåller strategisk planering och politisk beredning för Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten. Budgetramen beräknas på fem tjänster, köp av tjänster från Länstrafiken gällande löpande ekonomi, trafikekonomi, HR, IT samt system/licenskostnader utifrån befintligt samverkansavtal, politisk beredning för arbetsutskott-och direktionmöten ca åtta möten årligen, lokalkostnader, drifts-och investeringskostnader för inventarier och övriga externa kostnader. Övriga intäkter (700 tkr) är stationsintäkter som därefter betalas ut till Svenska reseterminaler för öppethållning, lokalvård och service.

Myndighetsledning (tkr)	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Verksamhetens intäkter			
Övriga intäkter	700	720	740
Verksamhetens intäkter	700	720	740
Verksamhetens kostnader			
Övriga verksamhetskostnader	-700	-720	-740
Politisk beredning	-694	-694	-694
Personalkostnader	-7 496	-7 728	-7 961
Köp av tjänster Länstrafiken	-2 100	-2 163	-2 228
Övriga externa kostnader	-2 562	-2 583	-2 605
Verksamhetens kostnader	-13 552	-13 888	-14 228
Avskrivningar			
Avskrivningar	-153	-153	-153
Avskrivningar	-153	-153	-153
Verksamhetens nettokostnader	-13 005	-13 321	-13 641
Bidrag från medlemmar med flera			
Regionens medlemsbidrag	6 510	6 668	6 828
Kommunernas medlemsbidrag	6 510	6 668	6 828
Bidrag från medlemmar med flera	13 020	13 336	13 656
Verksamhetens resultat	15	15	15
Finansiella intäkter och kostnader			
Finansiella intäkter	0	0	0
Finansiella kostnader	-15	-15	-15
Finansiella intäkter och kostnader	-15	-15	-15
Resultat efter finansiella poster	0	0	0
Resultat myndighetsledning	0	0	0

Färdtjänsthandläggning

Färdtjänst finansieras helt via intäkter av länets 13 av 14 kommuner (ej Boden) som har överlämnat myndighetsutövning och resehantering för färdtjänst och riksferdtjänst till Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten.

Finansieringsmodellen för färdtjänsthandläggningen baseras på självkostnaden för färdtjänsthandläggningen fördelat per kommun utifrån andel fattade beslut. Efter årets slut beräknas slutlig avgift som motsvarar kommunens andel av verkliga kostnader i relation till antalet färdtjänstbeslut per kommun. Slutlig kreditering eller tilläggsfakturering för tillståndsprovningen görs under första tertialet året efter.

Budgetramen för färdtjänsthandläggningen beräknas på sex tjänster färdtjänsthandläggare, chef färdtjänsthandläggning och en administratör, lokalkostnader, driftskostnader för IT-system samt övriga externa kostnader.

Färdtjänsthandläggning (tkr)	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Verksamhetens intäkter			
Intäkter färdtjänsthandläggning	7 914	7 358	7 516
Verksamhetens intäkter	7 914	7 358	7 516
Verksamhetens kostnader			
Personalkostnader	-5 942	-5 386	-5 544
Övriga externa kostnader	-1 972	-1 972	-1 972
Verksamhetens kostnader	-7 914	-7 358	-7 516
Avskrivningar			
Avskrivningar	0	0	0
Avskrivningar	0	0	0
Verksamhetens nettokostnader	0	0	0
Verksamhetens resultat	0	0	0
Resultat färdtjänsthandläggning	0	0	0

Finansiering dotterbolag

Länstrafiken i Norrbotten AB

För en mer detaljerad driftredovisning se Länstrafikens Budget och verksamhetsmål 2027 - 2029.

RKM finansierar underskottet i busstrafik i bolaget. Övrig verksamhet som färdtjänst- och sjukresor hanteras och faktureras direkt av bolaget gentemot kommunerna och regionen vilka är finansiärer.

Underskottet att finansiera är 314 Mkr 2027, 326 Mkr 2028 och 339 Mkr 2029. Indexförändringar (inflation) behöver i budget uppskattas då förändringar blir kända först i efterhand. Med direkta trafik kostnader på 381 Mkr motsvarar en ökning av index med 1 procent en kostnadsökning på ca 3,8 mnkr. Indexportföljen i trafikavtal följer branschgemensamma rekommendationer. Trafikkostnaderna beräknas öka med 4 procent 2026 vilket ligger till grund för budget 2027 där man antar en ökning om 2,5 procent.

För 2027 budgeteras totala intäkter för trafiken till 127,3 Mkr. Personbefordran budgeteras uppgå till 74,5 mkr år 2027, en resandeökning på 6% jämfört med budget 2026, och för år 2028-2029 en årlig ökning på 5%. Ett antal resenärnära åtgärder beslutade åtgärder i utvecklingsplan bedöms leda till en positiv resandeutveckling. Intäkter för skolkort budgeteras till 49,8 mkr år 2027 och ungefär i samma nivå 2028 och 2029.

2026 beslutade Trafikverket minska medfinansieringen för Samverkande inland med 57% från 10,6 mkr till 6,0 mkr. Beslut för år 2027 förväntas komma sent under år 2026 och har i budgeten för perioden 2027 - 2029 antagits till 6,0 mkr årligen. Intäkten är därför osäker för samtliga 3 år i planeringsperioden.

Övriga externa kostnader samt personalkostnader är budgeterade med en ökning på 3% per år för år 2027 - 2029. Under 2026 planeras bemanning att förstärkas enligt beslutad utvecklingsplan och även de resenära åtgärderna som t ex marknadsföring, utökade lokalkostnader, uppfräschning busstationer, IT investeringar ligger kvar som grund för en högre kostnadsnivå 2027 till 2029.

Busstrafik (tkr)	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Verksamhetens intäkter			
Övriga intäkter	0	0	0
Verksamhetens intäkter	0	0	0
Verksamhetens kostnader			
Lämnade driftbidrag busstrafik	-313 775	-326 247	-339 214
Verksamhetens kostnader	-313 775	-326 247	-339 214
Verksamhetens nettokostnader	-313 775	-326 247	-339 214
Bidrag från medlemmar med flera			
Regionens driftbidrag busstrafik	188 235	195 748	203 528
Kommunernas driftbidrag busstrafik	125 540	130 499	135 686
Bidrag från medlemmar med flera	313 775	326 247	339 214
Verksamhetens resultat	0	0	0
Resultat busstrafik	0	0	0

Resultaträkning

Resultaträkning (tkr)	2027	2028	2029
Verksamhetens intäkter	8 614	8 078	8 256
Verksamhetens kostnader	-335 241	-347 493	-360 958
Avskrivningar	-153	-153	-153
Övriga rörelseintäkter	0	0	0
Verksamhetens nettokostnader	-326 780	-339 568	-352 855
Generella statsbidrag och utjämning	326 795	339 583	352 870
Verksamhetens resultat	15	15	15
Finansiella intäkter	0	0	0
Finansiella kostnader	-15	-15	-15
Finansiella poster	-15	-15	-15
Resultat efter finansiella poster	0	0	0

Balansräkning

Balansräkning (tkr)	2027	2028	2029
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	300	327	354
	300	327	354
Finansiella anläggningstillgångar	10 000	10 000	10 000
Summa anläggningstillgångar	10 300	10 327	10 354
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar	0	0	0
Kassa och bank	15 300	15 300	15 300
Summa omsättningstillgångar	15 300	15 300	15 300
SUMMA TILLGÅNGAR	25 600	25 627	25 654
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	16 073	16 073	16 073
Långfristiga skulder	0	0	0
Kortfristiga skulder	9 527	9 554	9 581
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	25 600	25 627	25 654

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys (tkr)	2027	2028	2029
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	0	0	0
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m	153	153	153
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapital	153	153	153
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring kundfordringar	0	0	0
Förändring av övriga kortfristiga rörelsefordringar	0	0	0
Förändring leverantörsskulder	0	0	0
Förändring av övriga kortfristiga rörelseskulder	0	0	0
Kassaflöde från den löpande verksamheten	0	0	0
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-100	-100	-100
Försäljningar av materiella anläggningstillgångar	0	0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-100	-100	-100
Finansieringsverksamheten			
Amortering av skulder för finansiell leasing	-53	-53	-53
Förändring av kortfristiga finansiella skulder	0	0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-53	-53	-53
Årets kassaflöde	0	0	0
Likvida medel vid årets början	15 300	15 300	15 300
Likvida medel vid årets slut	15 300	15 300	15 300

List of Signatures

Page 1/1



Protokoll_Direktionsmöte nr 1 _240326.pdf

Name	Method	Signed at
Karin Birgitta Cecilia Hjorth	BANKID	2026-04-08 08:27 GMT+02
JOHANNES SUNDELIN	BANKID	2026-04-08 08:27 GMT+02
ULRICA HAMMARSTRÖM	BANKID	2026-04-01 14:42 GMT+02



This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: 3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D

Direktionsmöte nr 1

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten,
organisationsnummer 222000-2949

tisdag 24 mars 2026, 10:00 - 16:45

Sessionsalen, Region huset



Deltagare

Styrelsemedlemmar

Johannes Sundelin, Anita Gustavsson, Perarne Kerttu, Tomas Mörtberg (Deltog ej i: § 15, § 16, § 17, § 18, § 21, § 22, § 23, § 24, § 25, § 26, § 27), Johnny Åström, Lena Goldkuhl, Ilkka Isaksson, Mats Niemi (Deltog ej i: § 1, § 2, § 3, § 4, § 5), Glenn Berggård, Birgit Meier Thunborg (Deltog ej i: § 15, § 16, § 17, § 18, § 21, § 22, § 23, § 24, § 25, § 26, § 27), Hans Å Strandberg (Deltog ej i: § 23, § 24, § 25, § 26, § 27), Dan Ankarholm (Deltog ej i: § 15, § 16, § 17, § 18, § 21, § 22, § 23, § 24, § 25, § 26, § 27), Erik Söderlund, Isak Utsi, Susanne Andersson, Sanna Inga Poromaa (Deltog ej i: § 1, § 2, § 3, § 13, § 15, § 16, § 17, § 18, § 21, § 22, § 23, § 24, § 25, § 26, § 27), Niclas Hökfors, Henrik Blind (Deltog ej i: § 13, § 20, § 21, § 22, § 23, § 24, § 25, § 26, § 27), Jan-Anders Perdahl, Veronica Pedersen, Ulrica Hammarström, Janne Lind (Deltog ej i: § 13, § 15, § 16, § 17, § 18, § 20, § 21, § 22, § 23, § 24, § 25, § 26, § 27), Jenny Johansson Jänkänpää (Deltog ej i: § 1, § 2, § 3, § 18, § 21, § 22, § 23, § 24, § 25, § 26, § 27), Louise Mörk (Deltog ej i: § 13, § 15, § 16, § 17, § 18, § 21, § 22, § 23, § 24, § 25, § 26, § 27), Mathias Karvonen, Linda Jonsson

Övriga deltagare

Mats Aspemo (Myndighetschef), Maria Marjai (Chef färdtjänsthandläggning), Iana Svanberg (Verksamhetsutvecklare), Crister Lundgren (Verksamhetsutvecklare), Mattias Bergdahl (VD), Cecilia Hjorth (Verksamhetskoordinator)

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, organisationsnummer 222000-2949

Mötesprotokoll

§ 1

Information

Närvaroupprop

Cecilia Hjorth

Cecilia Hjorth genomförde närvaroupprop

§ 2

Beslut

Val av justerare

Johannes Sundelin

Direktionen utsåg Ulrica Hammarström att tillsammans med ordförande justera protokollet

§ 3

Beslut

Godkännande av dagordning

Johannes Sundelin

Direktionen godkände föreslagen dagordning, med vissa justeringar i ordningsföljden på § 12, § 13, § 14, § 19

§ 4

Beslut

Delegationsordning

Cecilia Hjorth



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D

Direktionens beslut




Direktionen beslutar anta den föreslagna delegationsordningen.

Sammanfattning av ärendet

Verksamhetskoordinator Cecilia Hjorth redovisade förslag till ny Delegationsordning som ersätter versionen som fastställdes 2013.

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 1 § 4 Ärendebeskrivning Delegationsordning.pdf
-  Bilaga 1.1 § 4 Delegationsordning, förslag till Direktionen 2026-03-24.pdf
-  Bilaga 1.3 § 4 Nuvarande Delegationsordning från 2013.pdf

§ 5

Beslut

Attestinstruktion

Cecilia Hjorth

Direktionens beslut



Direktionen beslutar anta den föreslagna attestinstruktionen.

Sammanfattning av ärendet

Verksamhetskoordinator Cecilia Hjorth redovisade föreslagen attestinstruktion för Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 2 § 5 Ärendebeskrivning Attestinstruktion.pdf
-  Bilaga 2.1 § 5 Attestinstruktioner, förslag till Direktionen 2026-03-24.pdf

§ 6

Beslut

Samverkansöverenskommelse Norrlandslänen

Crister Lundgren

Direktionens beslut

Direktionen beslutar anta Samverkansöverenskommelse Norrlandslänen och uppdrar till myndighetschefen att skriva under den.



Sammanfattning av ärendet

Biträdande myndighetschef Crister Lundgren informerade samverkansöverenskommelsen mellan Norrlandslänen. Överenskommelsen är på myndighetsnivå

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland
Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtland/Härjedalen

-  Bilaga 3 § 6 Ärendebeskrivning Samverkansöverenskommelse Norrlandslänen.pdf
-  Bilaga 3.1 § 6 Samverkansöverenskommelse Norrlandslänen.pdf



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D

§ 7

Beslut

Inkommen avsiktsförklaring Flygbilen, Bodens kommun

Mats Aspemo

Direktionens beslut

Direktionen beslutar uppdra åt myndighetschefen att utreda förutsättningarna för att inkludera delar av Bodens kommun i Flygbilsverksamheten och återrapportera utredningen till Direktionen.

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om Boden kommuns avsiktsförklaring om att ansluta sig till Flygbilen

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 4 § 7 Inkommen avsiktsförklaring flygbilen Bodens kommun.pdf

 Bilaga 4.1 § 7 Avsiktsförklaring Bodens kommun.pdf

§ 8

Beslut

Beslut om enhetliga rabatter färdtjänst

Maria Marjai

Direktionens beslut

Direktionen tackar för analysen och lägger den till handlingarna, och ger myndighetschefen i uppdrag att genomföra en översyn av kostnader och rabatter i förhållande till likställighetsprincipen. Myndighetschefen får i uppdrag att återkomma med en utredning under andra kvartalet (Q2) 2027.

Sammanfattning av ärendet

Chef för färdtjänst Maria Marjai informerade om genomförd analys kring enhetliga rabatter för färdtjänstresor kopplade till arbete, studier, dagverksamheter i Norrbottens kommuner

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 5 § 8 Beslut Enhetliga rabatter Färdtjänst.pdf

§ 9

Beslut

AI-Policy

Crister Lundgren

Direktionens beslut

Direktionen beslutar anta AI-policy för Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten samt dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB. Direktionen beslutar att AI-policyn ska revideras årligen.

Sammanfattning av ärendet

Biträdande myndighetschef Crister Lundgren informerade om ny AI-policy som kommer införas med anledning av att Regionala Kollektivtrafikmyndigheten har implementerat AI i vissa delar av det dagliga arbetet

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D

§ 10

Beslut

Genomgång av Länstrafiken i Norrbottens ägardirektiv

Mats Aspemo

Direktionens beslut

Direktionen besluta att:

1. Anta förslaget till reviderade ägardirektiv 2026.
2. Föreslå att ägardirektivet fastställs vid bolagets årsstämma våren 2026.
3. Uppdra åt myndighetschefen att översända direktivet och beslutsunderlagen till Länstrafiken och medlemmarna inför årsstämman.



Sammanfattning av ärendet

Myndighetshchef Mats Aspemo informerade om Länstrafiken i Norrbotten AB:s ägardirektiv

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Länstrafiken i Norrbotten AB

-  Bilaga 7.1 § 10 Ägardirektiv Länstrafiken Norrbotten AB- Förslag 2026.pdf
 Bilaga 7.2 § 10 Ägardirektiv förändringar 2025-2026.pdf

§ 11

Information

Verksamhetsutveckling

Crister Lundgren

Direktionens beslut


Direktionen beslutar att ge myndighetschefen i uppdrag att prioritera införandet av gratis sommarbiljett för ungdomar 2026 samt systemutveckling och att i övrigt fortsätta med den planerade verksamhetsutvecklingen.

Sammanfattning av ärendet

Biträdande myndighetschef Crister Lundgren informerade om utvecklingsarbetet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten bedriver. Arbetsgrupper i medlemskommunerna är en del i utvecklingsarbetet där aktivt arbete sker för att genomföra utvecklingsområden från VEP dagarna i Januari 2025. Utvecklingsarbetet utgår i från strategier i Trafikförsörjningsprogrammet.

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 8 § 11 Verksamhetsutveckling.pdf

§ 12

Beslut

Årsredovisning Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Mats Aspemo

Direktionens beslut

Direktionen beslutar att:

1. fastställa Årsredovisning 2025 för Regionala kollektivtrafikmyndigheten, samt



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D


2. överlämna den fastställda årsredovisningen till revisorerna för granskning.


Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo redovisade resultatet av Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens årsredovisning 2025.

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 9 § 12 Årsredovisning Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten 2025.pdf

 Bilaga 9.1 § 12 Årsredovisning Kollektivtrafikmyndigheten 2025 utkast till direktionen 260324.pdf

 Bilaga 9.2 § 12 Ekonomisk kvalitetsrapport Norrtåg AB 2025.pdf

§ 13

Beslut

Hållplatshandbok

Iana Svanberg

Direktionens beslut

Direktionen beslutar att:

- Hållplatshandboken ska gälla som ett styrande dokument för planering, utformning och förvaltning av hållplatser i Norrbotten från och med den 24 mars 2026.
- Hållplatshandboken ska revideras minst en gång per mandatperiod
- Ge i uppdrag till myndighetschefen att i samråd med kommunerna föra diskussion om rimlig implementeringstid och löpande rapportera arbetet till Direktionen och dess arbetsutskott

Sammanfattning av ärendet


Verksamhetsutvecklare Iana Svanberg presenterade senaste versionen av Hållplatshandboken efter ny remissrunda. Direktionen ges en genomgång av inkomna remissynpunkter och hur dessa tagits i beaktning.

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Trafikverket

Länstrafiken Norrbotten

 Bilaga 10 § 13 Hållplatshandbok ärendebeskrivning.pdf

 Bilaga 10.1 § 13 Hållplatshandbok utkast.pdf

 Bilaga 10.2 § 13 Remissynpunkter.pdf

§ 14

Beslut

Trafikomläggning Norrtåg med anledning av Trafikverkets nya förutsättningar

Direktionens beslut

Direktionen beslutar att:

1. godkänna Norrtågs förslag till trafikbeställning för tidtabell 2027,
2. ge myndighetschefen i uppdrag att följa utvecklingen av den gränsöverskridande trafiken från Finland och vid behov återkomma till direktionen med förslag till kompletterande åtgärder. Direktionen beslutar att ge myndighetschefen i uppdrag att skyndsamt återkomma till direktionen med konsekvensanalys av beslutet om förändrad trafik
3. ge myndighetschefen i uppdrag att, i dialog med berörda kommuner, utreda behov av kompletterande åtgärder för att stärka tillgängligheten i östra Norrbotten samt analysera samtliga



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D

- anslutningar mot ett förändrat tågutbud.
4. Direktionen beslutar anta föreslaget uttalandet som sitt eget






Följande ledamöter meddelade att de avstår från att delta i beslut på punkt 1 § 14: Susanne Andersson (S), Lena Goldkuhl (S), Erik Söderlund (S), Janne Lind (C) och Per-arne Kerttu (C)

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om förslag till trafikbeställning för Norrtåg inför tidtabell 2027 med anledning av förändrade ekonomiska förutsättningar. Representant från Norrtåg Martin Höggvist deltog via Microsoft Teams. Ordförande visar ett formellt uttalande angående trafikomläggningen, vilket Direktionen tillsammans justerar och antar.

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 11.1 § 14 Norrtåg T27 tidtabell ver 260226.pdf
-  Bilaga 11.2 § 14. Tåg buss trafikförsörjningsprogram 2035.pdf
-  Bilaga 11.3 § 14 Haparandabanan - Resande och regularitet.pdf
-  Bilaga 11 § 14 Ärendebeskrivning Trafikomläggning Norrtåg med anledning av Trafikverkets nya förutsättningar.pdf
-  Bilaga 11.4 § 14 Yttrande från Kalix kommun.pdf

§ 14.1

Bifogat uttalande från Direktionen

-  Bilaga 11.15 § 14 Utalade från RKM antagen 2026-03-24.pdf

§ 15

Beslut

Budget och verksamhetsplan Kollektivtrafikmyndigheten

Crister Lundgren/Mats Aspemo

Direktionens beslut



Direktionen beslutar anta Verksamhetsplan och budget 2027-2029 för Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten.

Sammanfattning av ärendet

Biträdande myndighetschef Crister Lundgren och myndighetschef Mats Aspemo informerade om Verksamhetsplan och budget för Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten 2027-2029

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 12 § 15 Verksamhetsplan och budget 2027-2029 Kollektivtrafikmyndigheten.pdf
-  Bilaga 12.1 § 15 Utkast verksamhetsplan och budget 2027-2029.pdf

§ 16

Information

Val och nomineringar

Cecilia Hjorth

Direktionens beslut

Direktionen tackar för informationen och lägger den till handlingarna.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D

Sammanfattning av ärendet

Verksamhetskoordinator Cecilia Hjorth informerade Direktionen om val och avsägelse som varit sedan senaste Direktionsmötet.

Johanna Sirkka (C), Håkan Johansson (M) samt Per Ågren (SD) har avlagt sina uppdrag som ersättande ledamöter i Direktionen, varav Per Ågren även avlagt sitt uppdrag som ersättande ledamot i Arbetsutskottet.

Regionfullmäktige har utsett Eric Lundvall (C), Sara Cave (M) samt Lage Hortlund (SD) till nya ersättande ledamöter i Direktionen.

Platsen som ersättande ledamot i Arbetsutskottet är fortsatt vakant.

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 13 § 16 Ärendebeskrivning val och nomineringar.pdf

§ 17

Silverexpressen

Mats Aspemo

Direktionens beslut

Direktionen beslutar att avsluta utredningsuppdraget från Arbetsutskottet den 13 november 2025 (Arbetsutskottet § 58) om att undersöka förutsättningarna för att återuppta kollektivtrafiklinjen Silverexpressen mellan Bodö och Skellefteå.

Att notera, Nordland fylkeskommune meddelat att det i nuläget saknas såväl intresse som ekonomiska förutsättningar att medverka i en reetablering av trafik på sträckan.

Att ärendet avslutas, men kan tas upp på nytt om förutsättningarna förändras.

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om Nordlands fylkeskommune inställning till reetablering av Silverexpressen

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 14 § 17 Ärendebeskrivning Silverexpressen.pdf

§ 18

Utvärdering av enkätsvar

Cecilia Hjorth

Direktionens beslut

Direktionen tackar för informationen och lägger den till handlingarna

Sammanfattning av ärendet

Verksamhetskoordinator Cecilia Hjorth redovisade resultat av enkätsvaren på utvärderingen för 2025. Utvärderingen visar att sammanträdesformerna fungerar väl och uppskattas av ledamöter och ersättare. Resultatet ger ett gott underlag för fortsatt utvecklingsarbete i syfte att ytterligare stärka kvaliteten i myndighetens politiska sammanträden.

Information

Information



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 15 § 18 Ärendebeskrivning utvärdering.pdf

 Bilaga 15.1 § 18 Sammanfattning utvärdering 2026.pdf

Information

§ 19

Information från Länstrafiken i Norrbotten

Mattias Bergdahl

Direktionens beslut

Direktionen tackar för informationen och lägger den till handlingarna.

Sammanfattning av ärendet

VD Mattias Bergdahl informerade om:

1. Ekonomi
2. Allmän trafik
3. Särskild trafik
4. Utvecklingsplan

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 16 § 19 Information från Länstrafiken i Norrbotten AB.pdf

§ 19.1

Årsredovisning 2025 Länstrafiken i Norrbotten AB

Direktionens beslut

Direktionen tackar för informationen och lägger den till handlingarna.

Sammanfattning av ärendet

VD Mattias Bergdahl informerade om Länstrafikens Årsredovisning för 2025

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 16.1 § 19.1 Årsredovisning Länstrafiken 2025 fastställd av styrelsen 2026-03-17.pdf

§ 19.1.1

Budget och verksamhetsplan 2027-2029

Direktionens beslut

Direktionen tackar för informationen och lägger den till handlingarna.

Sammanfattning av ärendet

VD Mattias Bergdahl informerade om Länstrafikens budget och verksamhetsplan för 2027-2029

Beslutet skickas till



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D

§ 20

Information

Information från tätortsbolag

Direktionens beslut

Direktionen tackar för informationen och lägger den till handlingarna

Sammanfattning av ärendet

Tjänstepersoner från kommunerna som har tätortstrafik deltog via Microsoft teams och informerade om sin verksamhet. Följande tjänstepersoner deltog:

Linda Öhrvall - Bodens kommun

Josefine Rynbäck - Gällivare kommun

Per Nilsson och Margareta Westin - Kalix kommun


Vera Skans Mächs - Kiruna kommun

Jonas Vinblad von Walter - Luleå kommun

Mathias Keisu - Piteå kommun

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 17 § 20 Ärendebeskrivning Information från Tätortsbolagen.pdf

§ 21

Information

Tillsyn av diskrimineringsombudsmannen (DO)

Mats Aspemo

Direktionens beslut

Direktionen beslutar att

1. tacka för informationen samt godkänna att Regionala kollektivtrafikmyndighetens yttrande i Diskrimineringsombudsmannens tillsynsärende har översänts, baserat på Bodens kommuns yttrande, undertecknat av myndighetschefen,
2. uppdra åt myndigheten att ta fram ett avtal som ska tillämpas vid delegation av upphandling, i syfte att säkerställa Regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar, kravställning och kontroll vid delegerade upphandlingar, samt
3. uppdra åt myndigheten att utreda och redovisa i vilka situationer upphandling bör kunna delegeras samt till vilka aktörer sådan delegation i förekommande fall bör kunna ske.


Sammanfattning av ärendet


Myndighetschef Mats Aspemo informerade om inkommen begäran om yttrande från Diskrimineringsombudsmannen avseende otillgänglighet i Bodens lokaltrafik för personer med funktionshinder. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten är trafik huvudman och ska därför enligt lag besvara yttrandet.

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 18 § 21 Tillsyn Diskrimineringsombudsmannen (DO).pdf

 Bilaga 18.1 § 21 DO- Begäran om yttrande.pdf

 Bilaga 18.2 § 21 Svar till DO - Bodens kommun.pdf



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D

§ 22

Trafikplikt

Crister Lundgren

Direktionens beslut

Direktionen tackar för informationen och lägger den till handlingarna.


Sammanfattning av ärendet

Biträdande myndighetschef Crister Lundgren informerade om kommande trafikpliktsbeslut

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 19 § 22 Trafikplikt.pdf

 Bilaga 19.1 § 22 Beslut KS 2026-01-12Utökning av kollektivtrafik till Brändön och Klöverträsk.pdf

§ 23

Kommersiell trafik

Direktionens beslut

Direktionen tackar för informationen och lägger den till handlingarna.

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om inkommen anmälan om uppstart av kommersiell trafik från Kiruna Buss AB

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 20 § 23 Kommersiell trafik.pdf

 Bilaga 20.1 § 23 Anmälan kommersiell trafik Kiruna Buss AB.pdf

§ 24

Myndighetschefens rapport

Mats Aspemo

Direktionens beslut

Direktionen tackar för informationen och lägger den till handlingarna

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om vad som är aktuellt inom verksamheten:

- Försäljning av aktier Norrtåg AB och AB Transitio
- Förändring av tid för utskick inför politiska sammanträden
- Färdtjänstavalet
- Luleå Resecentrum
- Dokumenthanteringssystem
- Norrtåg styrelseinformation

Beslutet skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 21 § 24 Myndighetschefens rapport.pdf



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D

§ 25

Övriga frågor

Inga övriga frågor tillägs dagordningen

§ 26

Nästa möte 2026-05-26 i Kiruna

Ordförande Johannes Sundelin och verksamhetskoordinator Cecilia Hjorth informerade Direktionen om kommande Direktionsmöte som kommer äga rum i Kiruna 2026-05-26

§ 27

Mötet avslutas

Ordförande Johannes Sundelin förklarade mötet avslutat



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
3EE6C37B91224AB0AC143CDCE9136D3D

List of Signatures

Page 1/1



Protokoll_Arbetsutskottsmöte nr 1_230226.pdf

Name	Method	Signed at
JOHANNES SUNDELIN	BANKID	2026-03-09 10:06 GMT+01
SUSANNE ANDERSSON	BANKID	2026-03-09 09:48 GMT+01
Karin Birgitta Cecilia Hjorth	BANKID	2026-03-09 10:31 GMT+01



This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: B119F174750F4DA2A4D416CF3FF166C2

Arbetsutskottsmöte nr 1

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten,
organisationsnummer 222000-2949

måndag 23 februari 2026, 10:00 - 14:40

RKM Kungsgatan 23B/Teams



Deltagare

Styrelsemedlemmar

Johannes Sundelin, Fredrik Hansson, Anita Gustavsson, Anna-Carin Aaro, Glenn Berggård (Deltog ej i: § 11, § 12, § 13, § 14, § 15, § 16, § 17, § 18),
Birgit Meier Thunborg, Hans Å Strandberg (Deltog ej i: § 11, § 12, § 13, § 14, § 15, § 16, § 17, § 18, § 19, § 20, § 21, § 22), Susanne Andersson,
Jenny Johansson Jänkänpää (Deltog ej i: § 11, § 12, § 13, § 14, § 15, § 16, § 17, § 18, § 19, § 20, § 21, § 22),
Mats Niemi (Deltog ej i: § 1, § 2, § 3, § 4, § 5, § 6, § 7, § 8, § 9, § 10)

Övriga deltagare

Mats Aspemo (Myndighetschef), Crister Lundgren (Verksamhetsutvecklare), Iana Svanberg (Verksamhetsutvecklare),
Cecilia Hjorth (Verksamhetskoordinator),
Maria Marjai (Chef färdtjänsthandläggning, Deltog ej i: § 1, § 2, § 3, § 4, § 5, § 6, § 7, § 8, § 10, § 11, § 12, § 13, § 14, § 15, § 16, § 17, § 18, § 19, § 20, § 21, § 22)

Mötesprotokoll

§ 1

Information

Närvaroupprop

Cecilia Hjorth

Mötessekreterare Cecilia Hjorth genomförde närvaroupprop.

Johannes Sundelin (S) ordförande för Direktionen är frånvarande vid mötets start och Fredrik Hansson (S) vice ordförande kliver in som mötesordförande.

§ 2

Beslut

Val av justerare

Johannes Sundelin

Arbetsutskottet utsåg Susanne Andersson att tillsammans med ordförande justera protokollet

§ 3

Beslut

Godkännande av dagordning

Johannes Sundelin

Arbetsutskottet fastställde föreslagen dagordning

§ 4

Beslut

Delegationsordning

Cecilia Hjorth

Johannes Sundelin (S) ordförande för Direktionen kliver in som mötesordförande



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
B119F174750F4DA2A4D416CF3FF166C2

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar föreslå direktionen att godkänna ny delegationsordning

Sammanfattning av ärendet

Verksamhetskoordinator Cecilia Hjorth informerade om innehållet i föreslagen delegationsordning

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 1 § 4 Ärendebeskrivning Delegationsordning.pdf

 Bilaga 1.1 § 4 Delegationsordning RKM förslag till Arbetsutskottet 2026-02-23.pdf

 Bilaga 1.2 § 4 Delegationsordning 2013.pdf

§ 5

Beslut

Attestinstruktion

Cecilia Hjorth

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar föreslå att Direktionen godkänner den föreslagna attestinstruktionen.


Sammanfattning av ärendet

Verksamhetskoordinator presenterade förslag till ny attestinstruktion för Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 2 § 5 Ärendebeskrivning Attestinstruktion.pdf

 Bilaga 2.1 § 5 Attestinstruktioner RKM förslag till Arbetsutskottet 2026-02-23.pdf

§ 6

Beslut

Hållplatshandboken

Iana Svanberg

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar föreslå Direktionen att:

- Hållplatshandboken ska gälla som ett styrande dokument för planering, utformning och förvaltning av hållplatser i Norrbotten från och med den 24 mars 2026.
- Hållplatshandboken ska revideras en gång per mandatperiod
- Ge i uppdrag till myndighetschefen att i samråd med kommunerna föra diskussion om rimlig implementeringstid.

Sammanfattning av ärendet

Verksamhetsutvecklare Iana Svanberg presenterade senaste versionen av Hållplatshandboken efter ny remissrunda. Arbetsutskottet får en genomgång av inkomna remissynpunkter och hur dessa tagits i beaktning.

Beslutet ska skickas till


Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Trafikverket

Länstrafiken Norrbotten

 Bilaga 3 § 6 Hållplatshandbok ärendebeskrivning.pdf

 Bilaga 3.1 § 6 Hållplatshandbok utkast.pdf

 Bilaga 3.2 § 6 Remissynpunkter.pdf



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
B119F174750F4DA2A4D416CF3FF166C2

§ 7

Beslut

Samverkansöverenskommelse Norrlandslänen

Crister Lundgren

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår Direktionen att fastställa samverkansöverenskommelse Norrlandslänen. Överenskommelsen fattas på myndighetsnivå.

Sammanfattning av ärendet

Biträdande myndighetschef Crister Lundgren informerade om samverkansöverenskommelsen som Norrlandslänen tillsammans arbetat fram och redogör för vilket arbetssätt som kommer anammas framöver.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten
Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland
Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtland/Härjedalen

 Bilaga 4 § 7 Ärendebeskrivning samverkansöverenskommelse Norrlandslänen.pdf

 Bilaga 4.1 § 7 Samverkansöverenskommelse Norrlandslänen.pdf

§ 8

Beslut

Inkommen avsiktsförklaring flygbilen, Bodens kommun

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår Direktionen att vid sammanträde den 24 mars 2026 besluta uppdra åt myndighetschefen att utreda förutsättningarna för att inkludera delar av Bodens kommun i Flygbilsverksamheten.

Myndigheten ska återrapportera utredningen till Direktionen.


Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om Bodens kommuns avsiktsförklaring om att ansluta sig till Flygbilen

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 5 § 8 Ärendebeskrivning avsiktsförklaring flygbilen, Bodens kommun.pdf

 Bilaga 5.1 § 8 Inkommen avsiktsförklaring Bodens kommun.pdf

§ 9

Beslut

Besluta om enhetliga rabatter färdtjänst

Maria Marjai

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår Direktionen att tacka för analysen och lägga den till handlingarna, och ger myndighetschefen i uppdrag att genomföra en översyn av kostnader och rabatter i förhållande till likställighetsprincipen. Myndighetschefen får i uppdrag att återkomma med en utredning under andra kvartalet (Q2) 2027

Sammanfattning av ärendet

Chef för färdtjänst Maria Marjai informerade om genomförd analys kring enhetliga rabatter för




This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
B119F174750F4DA2A4D416CF3FF166C2

färdtjänstresor kopplade till arbete, studier och dagverksamheter i Norrbottens kommuner.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten
 Bilaga 6 § 9 Ärendebeskrivning enhetliga rabatter Färdtjänst.pdf

§ 10

Beslut

AI policy

Crister/lana

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår Direktionen att fastställa AI-policy för Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten samt dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten.

Sammanfattning av ärendet

Verksamhetsutvecklare lana Svanberg informerade om ny AI policy som kommer införas med anledning av att Regionala Kollektivtrafikmyndigheten har implementerat AI i vissa arbetsmoment.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Länstrafiken i Norrbotten

 Bilaga 7 § 10 Ärendebeskrivning AI-policy.pdf

 Bilaga 7.1 § 10 AI-policy.pdf

§ 11

Information

Val nomineringar

Cecilia Hjorth

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar tacka för informationen och tillställer den Direktionen

Sammanfattning av ärendet

Verksamhetskoordinator Cecilia Hjorth informerade om vilka avsägelser och val som genomförts sedan senaste Direktionsmötet.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 8 § 11 Ärendebeskrivning val och nomineringar.pdf

§ 12

Beslut

Genomgång av Länstrafiken i Norrbotten AB:s ägardirektiv

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår Direktionen besluta att:

1. Godkänna förslaget till reviderade ägardirektiv 2026.
2. Föreslå att ägardirektivet fastställs vid bolagets årsstämma våren 2026.
3. Uppdra åt myndighetschefen att översända direktivet och beslutsunderlagen till Länstrafiken och medlemmarna inför årsstämman.

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om Länstrafiken i Norrbotten AB:s ägardirektiv







This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
B119F174750F4DA2A4D416CF3FF166C2

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Länstrafiken i Norrbotten AB

-  Bilaga 9 § 12 Ärendebeskrivning genomgång av Länstrafiken i Norrbotten AB ägardirektiv 2026.pdf
-  Bilaga 9.1 § 12 Komplette förslag ägardirektiv Länstrafiken Norrbotten AB 2026.pdf
-  Bilaga 9.2 § 12 Ägardirektiv förändringar 2025 vs 2026.pdf
-  Bilaga 9.3 § 12 Ägardirektiv Länstrafiken i Norrbotten AB 2025.pdf

§ 13

Beslut

Verksamhetsutveckling

Crister Lundgren

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet tackar för informationen och uppdrar till myndigheten att informera Direktionen vid nästkommande Direktionsmöte 2026-03-24

Sammanfattning av ärendet

Biträdande myndighetschef Crister Lundgren informerade om det pågående utvecklingsarbetet Regionala kollektivtrafikmyndigheten bedriver, med exempelvis arbetsgrupper ute i medlemskommunerna där man arbetar aktivt för att genomföra utvecklingsområden från VEP-dagarna i januari 2025, med fokus på strategier i Trafikförsörjningsprogrammet, inklusive pilotprojekt, standardisering av resenärskategorier, länsbiljett, marknadskampanj, hållplatshandbok och trafikpliktsprocessen.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 10 § 13 Verksamhetsutveckling.pdf

§ 14

Beslut

Synpunkter från medborgare

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut

- Arbetsutskottet tackar för inkomna synpunkter och lägger informationen till handlingarna.
- Arbetsutskottet uppdrar till myndigheten att genomföra en analys av inkomna förslag och beakta dessa i det fortgående genomförandet av Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2023–2035 (TFP), särskilt avseende:
 - Tåguppehåll i Fjällåsen,
 - Förbättrade resmöjligheter Kiruna–Gällivare och byarna längs Malmbanan,
 - Möjligheterna kring helgturer till Kåbdalis.
- Arbetsutskottet uppdrar vidare myndigheten att återkoppla resultatet av analysen till Direktionen under 2026.
- Arbetsutskottet tackar för informationen i de inkomna skrivelserna rörande Länstrafiken/Nobina samt inställda turer, och överlämnar ärendet till Länstrafiken att hantera enligt gällande rutiner.
- Myndigheten återkopplar skriftligt till samtliga avsändare enligt gällande rutin.
- Arbetsutskottet ger myndighetschefen i uppdrag att skapa en rutin för hantering av inkomna synpunkter och klagomål.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.








Document ID:
B119F174750F4DA2A4D416CF3FF166C2

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade inkomna klagomål och förslag från medborgare. Synpunkterna omfattar önskemål om stärkta kollektivtrafikalternativ i norra länet, fler avgångar och bättre information vid inställda turer

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 11 §14 Ärendebeskrivning inkomna medborgarsynpunkter.pdf
-  Bilaga 11.1 § 14 Inkommet brev IW.pdf
-  Bilaga 11.2 § 14 Svar IW.pdf
-  Bilaga 11. 5 § 14 Medborgarförslag Synpunkter från medborgare.pdf
-  Bilaga 11.6 § 14 Medborgarförslag Luleå- Kåbdalis.pdf
-  Bilaga 11.3 § 14 Inkommen synpunkt från medborgare.pdf
-  Bilaga 11.4 § 14 Medborgarförslag Förfrågan om att åtgärda problemet med Tåg-kommunikationen som avvecklar landsbygden i Kaitumälvdal.pdf

§ 15

Information

Information årsredovisning Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut


Arbetsutskottet tackar för informationen och uppdrar till myndighetschefen att lägga fram en komplett årsredovisning för beslut vid Direktionsmötet i mars

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om preliminärt resultat av årsredovisningen, som beräknas vara klar i slutet av februari för beslut i mars och kommer sedan att granskas av revisorer med återkoppling till direktionen i maj 2026

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 12 § 15 Ärendebeskrivning Information årsredovisning Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten.pdf

§ 16

Information

Information Budget och verksamhetsplan Kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken

Crister Lundgren

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar att godkänna informationen och uppdrar till myndighetschefen att lägga fram förslag till Verksamhetsplan och budget 2027–2029, till Direktionen i mars.

Sammanfattning av ärendet

Biträdande myndighetschef Crister Lundgren och myndighetschef Crister Lundgren informerade om budget och verksamhetsplan.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

-  Bilaga 13 § 16 Ärendebeskrivning Verksamhetsplan och budget 2027-2029 Kollektivtrafikmyndigheten.pdf



This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
B119F174750F4DA2A4D416CF3FF166C2

§ 17

Silverexpressen

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår att Direktionen vid sitt sammanträde den 24 mars 2026 beslutar att avsluta utredningsuppdraget från Arbetsutskottet den 13 november 2025 (Arbetsutskottet § 58) om att undersöka förutsättningarna för att återuppta kollektivtrafiklinjen Silverexpressen mellan Bodö och Skellefteå.

Att notera, Nordland fylkeskommune meddelat att det i nuläget saknas såväl intresse som ekonomiska förutsättningar att medverka i en re etablering av trafik på sträckan.

Att ärendet avslutas, men kan tas upp på nytt om förutsättningarna i Norge förändras.


Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om Nordlands fylkeskommune inställning till reetablering av Silverexpressen

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 14 § 17 Silverexpressen.pdf

 Bilaga 14.1 § 17 Inkommet svar från Nordland fylkeskommune (Tone Øverli).pdf

§ 18

Myndighetschefens rapport

Mats Aspemo

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet tackar för informationen och beslutar tillstålla den till Direktionen.

Sammanfattning av ärendet

Myndighetschef Mats Aspemo informerade om händelser i verksamheten gällande:

- Försäljning av aktier i Norrtåg AB och AB Transitio
- Utskick inför möten
- Färdtjänstavtalet
- Fakturering av rabatterade färdtjänstresor
- Luleå Resecentrum
- Dokumenthanteringssystem

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 15 § 18 Myndighetschefens rapport.pdf

§ 19

Trafikplik

Crister Lundgren

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet tackar för informationen och uppdrar till myndighetschefen att informera Direktionen.

Sammanfattning av ärendet



This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.


Document ID:
B119F174750F4DA2A4D416CF3FF166C2

Biträdande myndighetschef Crister Lundgren informerade om kommande beslut gällande Trafikplikt.

Beslutet ska skickas till

Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 16 § 19 Trafikplikt.pdf

 Bilaga 16.1 § 19 Beslut KS 2026-01-12 Utökning av kollektivtrafik till Brändön och Klöverträsk.pdf

§ 20

Tillsyn av diskrimineringsombudsmannen (DO)

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslås besluta att:


1. besvara Diskrimineringsombudsmannens tillsynsärende genom att översända Regionala kollektivtrafikmyndighetens yttrande, där myndigheten antar Bodens kommuns yttrande som sitt eget, varvid ärendet undertecknas av myndighetschefen samt anmäls till direktionen vid nästkommande sammanträde, samt
2. uppdra åt myndigheten att ta fram ett avtal som ska tillämpas vid delegation av upphandling, i syfte att säkerställa Regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar, kravställning och kontroll vid delegerade upphandlingar.
3. uppdra åt myndigheten att utreda och redovisa i vilka situationer upphandling kan delegeras samt till vilka aktörer sådan delegation i förekommande fall bör kunna ske.

Sammanfattning av ärendet


Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten har mottagit en anmälan från Diskrimineringsombudsmannen (DO) om otillgänglighet i Bodens lokaltrafik för personer med funktionshinder. Eftersom myndigheten är trafik huvudman och ansvarig enligt lag, ska den svara på anmälan


Beslutet ska skickas till


Medlemmarna i kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

 Bilaga 17 § 20 Ärendebeskrivning Tillsyn Diskrimineringsombudsmannen (DOS).pdf

 Bilaga 17.1 § 20 Begäran om yttrande.pdf

 Bilaga 17.2 § 20 Yttrande från Bodens kommun ref anmälan om diskriminering.pdf

 Bilaga 17.3 § 20 Begäran om komplettering DOS.pdf

 Bilaga 17.4 § 20 Utkast Försättsblad RKM Svar DO Bodens kommun.pdf

§ 21

Nästa möte 2026-05-13

Johannes Sundelin

Johannes Sundelin informerar om nästa möte som sker enligt sammanträdesplanen för 2026

Information

§ 22

Mötet avslutas

Johannes Sundelin

Johannes Sundelin förklarade mötet avslutat.

Information



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
B119F174750F4DA2A4D416CF3FF166C2



Kollektivtrafikmyndigheten
i Norrbotten

Årshjul 2026

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten:s årshjul, en sammanfattning över viktiga mötesdatum – Arbetsutskott- och Direktionsmöten samt beredande möten.





Årshjul 2026

Övergripande information

Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet årshjul, en sammanfattning över viktiga mötesdatum.

Direktionens arbetsutskott (förkortas AU) träffas cirka fyra gånger per år.

Arbetsutskottsmöten är beredande möten inför Direktionsmöten. Samma ärenden som tas på Arbetsutskottsmöten går vidare till Direktionen för beslut, förutom de som hanteras direkt av arbetsutskottet – exempelvis remisser.

Direktionen träffas cirka fyra gånger per år.

Cirka sju veckor innan varje Arbetsutskottsmöte görs en intern förberedning med berörda tjänstepersoner på Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten och Länstrafiken i Norrbotten av frågor inför kommande arbetsutskotts- samt direktionsmöten.

Cirka tre veckor innan varje Arbetsutskottsmöte bokas det 2 dialogmöten med Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten:s medlemmar – tjänstemän, där de får ta del av dagordningen inför kommande möten och ge sina synpunkter.

Slutlig beredning med ordförande och vice ordförande hålls cirka 2 veckor innan varje Arbetsutskottsmöte.

Kallelser samt underlag skickas ut cirka 10 dagar innan föreslaget datum. Samma underlag som skickas ut till politiken inför möten finns tillgängligt även för tjänstemännen för genomläsning och eventuella synpunkter. Signerade protokollen delges medlemmar.

Årligen besöker Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten samtliga medlemmar – både politiker och tjänstemän, för en dialog kring kollektivtrafiken



Sammanfattning

Intern beredning	Deadline	Dialogmöte	Presidie beredning	Kallelse	Sammanträden
2026-01-08	2026-02-10	2026-02-11 2026-02-12	2026-02-12	2026-02-13	Arbetsutskott nr 1 2026-02-23
	2026-03-11			2026-03-13	Direktionsmöte nr 1 2026-03-24
2026-03-26	2026-04-20	2026-04-21 2026-04-22	2026-04-23	2026-04-29	Arbetsutskott nr 2 2026-05-13
	2026-05-18			2026-05-19	Direktionsmöte nr 2 2026-05-26
2026-08-13	2026-09-03	2026-09-07 2026-09-08	2026-09-09	2026-09-11	Arbetsutskott nr 3 2026-09-23
	2026-10-08			2026-10-12	Direktionsmöte nr 3 2026-10-22
2026-10-23	2026-11-06	2026-11-10 2026-11-11	2026-11-12	2026-11-20	Arbetsutskott nr 4 2026-12-01
	2026-12-08			2026-12-10	Direktionsmöte nr 4 2026-12-17



Januari

- **Torsdag 8 januari:** Intern beredning inför Arbetsutskotts- och Direktionsmöte nr 1

Februari

- **Tisdag 10 februari:** Deadline för ärendebeskrivningar till Arbetsutskottsmöte nr 1
- **Onsdag 11 februari och torsdag 12 februari:** Dialogmöten med medlemmar inför Arbetsutskottsmöte nr 1
- **Onsdag 12 februari:** Slutlig beredning med ordförande och vice ordförande inför Arbetsutskottsmöte nr 1
- **Fredag 13 februari:** Kallelse till Arbetsutskottsmöte nr 1

- **Tisdag 17 februari – Onsdag 18 februari:** Strategidagar med Arbetsutskottet (lunch till lunch)
- **Måndag 23 februari: Arbetsutskottsmöte nr 1:**
 - Information om årsredovisning Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten
 - Information budget och verksamhetsplan Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken i Norrbotten AB
 - Preliminärt bokslut
 - Val av bolagsstämmorepresentanter Länstrafiken i Norrbotten samt instruktion till denne, samt representant till Svensk kollektivtrafiks årsstämma; genomgång av ägardirektiv
 - Utveckling



Mars

- **Onsdag 11 mars:** Deadline ärendebeskrivningar till Direktionsmöte nummer 1
- **Freitag 13 mars:** Kallelse till Direktionsmöte nr 1.
- **Tisdag 24 mars: Direktionsmöte nummer 1:** Beslut från Arbetsutskott nr 1.
- **Torsdag 26 mars:** Intern beredning inför Arbetsutskott- och direktionsmöte nr 2

April

- **Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten besöker samtliga medlemmar under april-maj 2026**
- **Måndag 20 april:** Deadline för ärendebeskrivningar till Arbetsutskottsmöte nr 2
- **Tisdag 21 april och onsdag 22 april:** Dialogmöten med medlemmar inför Arbetsutskottsmöte nr 2
- **Torsdag 23 april:** Slutlig beredning med ordförande och vice ordförande inför Arbetsutskottsmöte nr 2
- **Onsdag 29 april:** Kallelse till Arbetsutskottsmöte nr 2

Maj

- **Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten besöker samtliga medlemmar under april-maj 2026**
- Onsdag 13 maj, **Arbetsutskottmöte nr 2:**
 - Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten och Länstrafiken i Norrbotten 2026
 - Ekonomisk rapport och prognos nr 1 Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten och Länstrafiken i Norrbotten
 - Lekmannarevisorernas rapport 2026
 - Planeringsförutsättningar budget och verksamhetsplan 2028
 - Utveckling



- **Måndag 18 maj:** Deadline för ärendebeskrivningar till Direktionsmöte nr 2
- **Tisdag 19 maj:** Kallelse till Direktionsmöte nr 2
- **Direktion 26 maj Direktionsmöte nr 2:** Beslut från Arbetsutskottsmöte nr 2,
 - Tätortstrafiken informerar
 - Norrtåg AB informerar

Juni

Juli

Augusti

- **Torsdag 13 augusti:** Intern beredning inför Arbetsutskotts- och Direktionsmöte nr 3

September

- **Torsdag 3 september:** Deadline för ärendebeskrivningar till Arbetsutskottsmöte nr 3
- **Måndag 7 september och Tisdag 8 september:** Dialogmöten med medlemmar inför Arbetsutskottsmöte nr 3
- **Onsdag 9 september:** Slutlig beredning med ordförande och vice ordförande inför Arbetsutskottsmöte nr 3
- **Fredag 11 september:** Kallelse till AU nr 3
- **Onsdag 23 september: Arbetsutskottsmöte nr 3:**
 - Delårsrapport 2 Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten och Länstrafiken i Norrbotten
 - Uppföljning av internkontrollplan 2026 Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten



- Taxor 2027
- Utveckling

Oktober

- **Torsdag 8 oktober:** Deadline för ärendebeskrivningar till Direktionsmöte nr 3
- **Måndag 12 oktober:** Kallelse till Direktionsmöte nr 3
- **Torsdag 22 oktober: Direktionsmöte nr 3:** beslut från Arbetsutskottsmöte nr 3
- **Fredag 23 oktober:** Intern beredning inför Arbetsutskotts- och Direktionsmöte nr 4

November

- **Fredag 6 november:** Deadline för ärendebeskrivningar till arbetsutskottsmöte nr 4
- **Tisdag 10 november och onsdag 11 november:** Dialogmöten med medlemmar inför Arbetsutskottsmöte nr 4
- **Torsdag 12 november:** Slutlig beredning med ordförande och vice ordförande inför Arbetsutskottsmöte nr 4
- **Fredag 20 november:** Kallelse skickas för Arbetsutskottsmöte nr 4

Kommentar [CH1]: Höstlov, blir ingen tid att skriva ärendebeskrivningar. Hitta nya datum

December

- **Tisdag 1 december, Arbetsutskottsmöte nr 4:**
 - Beslut Internkontrollplan 2027 Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten
 - Årshjul 2027
 - Beslut om budget för 2028
 - Utveckling



Kollektivtrafikmyndigheten
i Norrbotten

- **Tisdag 8 december:** Deadline för ärendebeskrivningar till Direktionsmöte nr 4
- **Torsdag 10 december:** Kallelse till Direktionsmöte nr 4
- **Torsdag 17 december, Direktionsmöte nr 4:** beslut från Arbetsutskottsmöte nr 4,
 - Information från Bussgods i Norr AB
 - Information från tätortstrafiken

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Kungsgatan 23B
972 31 Luleå
www.rkmnorrboten.se

Telefon

0920-23 38 33

E-post

info@rkmnorrboten.se
fardtjanst@rkmnorrboten.se



Kollektivtrafikmyndigheten
i Norrbotten

Kontakta oss

Mats Aspemo

Myndighetschef

Telefon: 0920-23 38 30

E-mail: mats.aspemo@rkmnorrboten.se

Cecilia Hjorth

Verksamhetskoordinator

Telefon: 0920-23 38 36

E-mail: cecilia.hjorth@rkmnorrboten.se



§ 142

Luleåförslaget Staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena

Ärendenr 2025/163-1.5.2.1

Kommunstyrelsens förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att avslå Luleåförslaget om en staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena.
2. Uppdra åt kultur- och fritidsnämnden att utreda och besluta om staty eller annat minnesmärke för Jan Anders Jampa Eriksson.

Sammanfattning av ärendet

Kommunfullmäktige har 2023-03-10 § 110 beslutat om förändrat arbets sätt för att omhänderta medborgares idéer. I det nya arbets sättet ska kommunfullmäktige fatta beslut om att bifalla eller avslå inkomna förslag, i de fall förslagsställaren önskar en politisk prövning. Medborgaren har begärt en politisk prövning av arbetsgruppens beslutsförslag gällande Luleåförslaget Staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena vilket är anledningen till att ärendet nu behandlas politiskt.

Det har kommit ett Luleåförslag 2025-09-09 som lyder:

"Jampa Eriksson "Jampa" är den person som betytt mest av alla för basketsporten i Luleå och Norrbotten.

Han bildade basketsektionen i Gammelstads IF i början av 60 talet. Han bidrog till elitlagen Plannja Basket (nu BC Luleå) och Luleå BBK. Han var med i uppbyggnaden av Luleå Basketcentrum (nu 18 klubbar) och att Riksbasketgymnasiet hamnade i Luleå. Jampa blev 89 år och gav idrotten allt från tidiga ungdomsår"

Arbetsgruppens rekommendation

Marken utanför Luleå Energi Arena tillhör Luleå kommun vilket innebär att förslaget är möjligt att genomföra men att låta resa en staty över en person är något som tillhör det ovanliga. I Luleå finns en porträttbyst av Gustaf II Adolf i stadsparken och en annan av S.G. Hermelin i Hermelins-parken utförda i brons respektive sten. De båda tillkom för ca 100 år sedan. Det har mer nyligen tillkommit en staty av författaren Torbjörn Säfve i samband med att det utlystes en tävling om utsmyckning av Örnäsets centrum.



Kostnaden för att skapa en staty är även relativt hög. Som stöd vid handläggningen av ärendet har beredningsgruppen rådfrågat personal med kompetens inom konstområdet. Den beräknade kostnaden för en staty är ca 1 miljon kronor vilket skulle motsvara Luleåförslagets halva budget för år 2026. I konkurrens med andra inkomna förslag föreslås inte medel avsättas för en staty. Det finns även en bifallen motion om att Luleå kommun ska utreda möjligheten att skapa en plats för att minnas och hylla personer som betytt mycket för Luleå inom olika områden. Motionen bifölls under 2025 och kultur- och fritidsförvaltningen har utrett frågan och återrapporterat resultatet till kultur- och fritidsnämnden under våren 2026.

I dagsläget finns inget beslut om att skapa en plats av det slag som beskrivs i motionen. En hyllning av Jan Anders Eriksson skulle dock kunna ingå i ett sådant sammanhang. Luleåförslaget kommer även att skickas vidare till kultur- och fritidsförvaltningen som ett inspel i ett eventuellt framtida arbete. Frågan om vem eller vilka som ska uppmärksammas behöver däremot hantearas av en jurygrupp eller motsvarande.

Arbetsgruppen rekommenderar kommunfullmäktige att avslå Luleåförslaget.

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit kommunfullmäktige besluta att avslå Luleåförslaget om en staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena.

Samhällsbyggnadsutskottet har 2026-05-18 § 51 föreslagit kommunfullmäktige besluta att avslå Luleåförslaget om en staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena, och att uppdraga åt kultur- och fritidsnämnden att utreda och besluta om staty eller annat minnesmärke för Jan Anders Jampa Eriksson.

Sammanträdet

Jan Peter Kostet (S) anmäler jäv och deltar inte vid behandling av ärendet.

Beslutsgång

Ordföranden ställer samhällsbyggnadsutskottets förslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Dialog

Dialog har förts inom arbetsgruppen för Luleåförslag.



Beslutsunderlag

- Luleåförslag om staty KLF Hid: 2025.9671
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut avseende Luleåförslaget Staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena, KLF Hid: 2026.5449
- Samhällsbyggnadsutskottets beslut 2026-05-18 § 51, KLF Hid: 2026.5603



§ 51

Luleåförslaget Staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena

Ärendenr 2025/163-1.5.2.1

Samhällsbyggnadsutskottets förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att avslå Luleåförslaget om en staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena.
2. Uppdra åt kultur- och fritidsnämnden att utreda och besluta om staty eller annat minnesmärke för Jan Anders Jampa Eriksson.

Sammanfattning av ärendet

Kommunfullmäktige har 2023-03-10 § 110 beslutat om förändrat arbets sätt för att omhänderta medborgares idéer. I det nya arbets sättet ska kommunfullmäktige fatta beslut om att bifalla eller avslå inkomna förslag, i de fall förslagsställaren önskar en politisk prövning. Medborgaren har begärt en politisk prövning av arbetsgruppens beslutsförslag gällande Luleåförslaget Staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena vilket är anledningen till att ärendet nu behandlas politiskt.

Det har kommit ett Luleåförslag 2025-09-09 som lyder:

"Jampa Eriksson "Jampa" är den person som betytt mest av alla för basketsporten i Luleå och Norrbotten.

Han bildade basketsektionen i Gammelstads IF i början av 60 talet. Han bidrog till elitlagen Plannja Basket (nu BC Luleå) och Luleå BBK. Han var med i uppbyggnaden av Luleå Basketcentrum (nu 18 klubbar) och att Riksbasketgymnasiet hamnade i Luleå. Jampa blev 89 år och gav idrotten allt från tidiga ungdomsår"

Arbetsgruppens rekommendation

Marken utanför Luleå Energi Arena tillhör Luleå kommun vilket innebär att förslaget är möjligt att genomföra men att låta resa en staty över en person är något som tillhör det ovanliga. I Luleå finns en porträttbyst av Gustaf II Adolf i stadsparken och en annan av S.G. Hermelin i Hermelins-parken utförda i brons respektive sten. De båda tillkom för ca 100 år sedan. Det har mer nyligen tillkommit en staty av författaren Torbjörn Säfve i samband med att det utlystes en tävling om utsmyckning av Örnäsets centrum.



Kostnaden för att skapa en staty är även relativt hög. Som stöd vid handläggningen av ärendet har beredningsgruppen rådfrågat personal med kompetens inom konstområdet. Den beräknade kostnaden för en staty är ca 1 miljon kronor vilket skulle motsvara Luleåförslagets halva budget för år 2026. I konkurrens med andra inkomna förslag föreslås inte medel avsättas för en staty. Det finns även en bifallen motion om att Luleå kommun ska utreda möjligheten att skapa en plats för att minnas och hylla personer som betytt mycket för Luleå inom olika områden. Motionen bifölls under 2025 och kultur- och fritidsförvaltningen har utrett frågan och återrapporterat resultatet till kultur- och fritidsnämnden under våren 2026.

I dagsläget finns inget beslut om att skapa en plats av det slag som beskrivs i motionen. En hyllning av Jan Anders Eriksson skulle dock kunna ingå i ett sådant sammanhang. Luleåförslaget kommer även att skickas vidare till kultur- och fritidsförvaltningen som ett inspel i ett eventuellt framtida arbete. Frågan om vem eller vilka som ska uppmärksammas behöver däremot hantearas av en jurygrupp eller motsvarande.

Arbetsgruppen rekommenderar kommunfullmäktige att avslå Luleåförslaget.

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit kommunfullmäktige besluta att avslå Luleåförslaget om en staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena.

Sammanträdet

Kommunstyrelseförvaltningen föredrar ärendet.

Carina Sammeli (S) och Sana Suljanovic (M) föreslår följande tillägg till beslutet: *Uppdra åt kultur- och fritidsnämnden att utreda och besluta om staty eller annat minnesmärke för Jan Anders Jampa Eriksson.*

Beslutsgång

Ordföranden ställer kommunstyrelseförvaltningen förslag under proposition och finner att samhällsbyggnadsutskottet bifaller förslaget.

Ordföranden ställer därefter Carina Sammelis tilläggsförslag under proposition och finner att samhällsbyggnadsutskottet bifaller förslaget.

Dialog

Dialog har förts inom arbetsgruppen för Luleåförslag.



Beslutsunderlag

- Luleåförslag om staty KLF Hid: 2025.9671
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut avseende Luleåförslaget Staty av Jan Anders "Jampa" Eriksson utanför Luleå Energi Arena, KLF Hid: 2026.5449



§ 131

Motion (L) om att köpa en frystork till Luleå kommun

Ärendenr 2025/459-1.1.1.5

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att bifalla motionen.

Sammanfattning av ärendet

Fredrik Hjalte (L), Thomas Söderström (L) och Ylva Mjärdell (L) har lämnat in en motion om att köpa in en frystork till Luleå kommun. Motionen har väckts vid kommunfullmäktige 2025-03-24 § 44.

Motionärerna föreslår att:

- Luleå kommun undersöker möjlighet och behov av ett lager av frystorkad mat gjord av mat som blivit över i kommunal verksamhet.
- Om det skulle bli en kostnadseffektiv lösning med en egen frystork, samt undersöka vilken storlek som behövs.
- Undersöka möjlighet att samverka med andra aktörer.
- Samt kontrollera om projektet kan få ekonomiskt stöd likt det gjort i andra kommuner.

Kommunstyrelseförvaltningens svar

Luleå kommuns förmåga till måltidsförsörjning är av avgörande betydelse för kommunens beredskap inför fredstida krissituationer och höjd beredskap. Inte minst är måltidsförsörjningen avgörande för särskilt hjälpbehövande personers livsuppehälle och kommunens och privata aktörers möjligheter att kunna upprätthålla samhällsviktig verksamhet såsom skola och vissa särskilda boendeformer. Om inte denna förmåga finns är det uppenbart att det kan uppstå en mycket svår situation. Exempelvis om förhållandena i ett akut skede vid ett väpnat angrepp eller en mycket omfattande och svårartad fredstida krissituation tidvis omöjliggör eller i hög grad försvårar livsmedelstransporter inom hela eller stora delar av landet.

Luleå kommun bedriver ett systematiskt arbete med att analysera kommunens risker och sårbarheter. Kommunen planerar och genomför åtgärder i syfte att stärka kommunens motståndskraft inom samtliga beredskapsområden inför fredstida krissituationer och höjd beredskap.



I dagsläget bedömer förvaltningen att Luleå kommun har en god livsmedelsberedskap i förhållande till de författningskrav som ställs på kommunen.

Samtidigt bereds också en statlig utredning (SOU 2024:65) med förslag till ny lagstiftning om kommuners och regioners grundläggande beredskap inför fredstida krissituationer och höjd beredskap (LKRB). På temat livsmedelsberedskap föreslår utredningen bland annat att riksdagen ska lagstadga att kommuner ska ha förmåga att med användning av endast egna tillgängliga resurser, under cirka två veckor, kunna upprätthålla sin måltidsverksamhet för skolverksamheter enligt skollagen (2010:800) och verksamheter avseende särskilda boendeformer enligt 5 kap. 5 och 7 §§ socialtjänstlagen (2001:453) eller 9 § lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Denna beredskap ska även omfatta privata aktörers utövande av dessa verksamheter. I sammanhanget är det också viktigt att särskilt betona att utredningen ser det som nödvändigt att denna beredskap även omfattar måltidsverksamhet för gymnasieskolor, även om det i författning inte ställs krav på att huvudmän för gymnasieskolor under normala förhållanden ska erbjuda skolmåltider.

Vidare föreslår utredningen att staten medfinansierar delar av de materialförvärv och investeringar kommunen behöver göra för att bygga upp en livsmedelsberedskap för kommunens måltidsverksamhet genom ett generellt statsbidrag fördelat på åren 2027–2028.

Sammantaget kan förvaltningen konstatera att frågan om livsmedelsberedskap är högst aktuell för Luleå kommun och att kommunen kommer att få ett utökat ansvar om en ny lag röstas igenom av riksdagen. Med bakgrund i detta föreslår förvaltningen att kommunfullmäktige bifaller motionen. Frågan hanteras därefter i Luleå kommuns systematiska arbete med risk- och sårbarhetsanalys, kontinuitetsplanering och övriga beredskapsstärkande insatser.

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit kommunfullmäktige besluta att bifalla motionen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-04-07 § 56 beslutat att bordlägga ärendet.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-05-04 § 63 föreslagit kommunfullmäktige besluta att bifalla motionen.

**Sammanträdet**

Thomas Söderström (L), Nicklas Kemppainen (KD), Ylva Mjärdell (L), Sana Suljanovic (M), Arvid Persson (M), Bo Larsson (-), ordföranden (S), Evelina Rydeker (MP) och Ulrika Lundberg (V) föreslår bifalla motionen.

Beslutsgång

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Dialog

Motionssvaret bygger på dialog med socialförvaltningens säkerhetssamordnare, arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningens säkerhetssamordnare såväl som verksamhetschef för kostverksamhet, samt kommunstyrelseförvaltningens livsmedelsstrateg.

Beslutsunderlag

- Motion (L) om att köpa in en frystork till Luleå kommun, KLF Hid: 2025.27383
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande motion (L) om att köpa en frystork till Luleå kommun, KLF Hid: 2026.4044
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-04-07 § 56, KLF Hid: 2026.4201
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-05-04 § 63, KLF Hid: 2026.5239



§ 63

Motion (L) om att köpa en frystork till Luleå kommun

Ärendenr 2025/459-1.1.1.5

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att bifalla motionen.

Sammanfattning av ärendet

Fredrik Hjalte (L), Thomas Söderström (L) och Ylva Mjärdell (L) har lämnat in en motion om att köpa in en frystork till Luleå kommun. Motionen har väckts vid kommunfullmäktige 2025-03-24 § 44.

Motionärerna föreslår att:

- Luleå kommun undersöker möjlighet och behov av ett lager av frystorkad mat gjord av mat som blivit över i kommunal verksamhet.
- Om det skulle bli en kostnadseffektiv lösning med en egen frystork, samt undersöka vilken storlek som behövs.
- Undersöka möjlighet att samverka med andra aktörer.
- Samt kontrollera om projektet kan få ekonomiskt stöd likt det gjort i andra kommuner.

Kommunstyrelseförvaltningens svar

Luleå kommuns förmåga till måltidsförsörjning är av avgörande betydelse för kommunens beredskap inför fredstida krissituationer och höjd beredskap. Inte minst är måltidsförsörjningen avgörande för särskilt hjälpbehövande personers livsuppehälle och kommunens och privata aktörers möjligheter att kunna upprätthålla samhällsviktig verksamhet såsom skola och vissa särskilda boendeformer. Om inte denna förmåga finns är det uppenbart att det kan uppstå en mycket svår situation. Exempelvis om förhållandena i ett akut skede vid ett väpnat angrepp eller en mycket omfattande och svårartad fredstida krissituation tidvis omöjliggör eller i hög grad försvårar livsmedelstransporter inom hela eller stora delar av landet.

Luleå kommun bedriver ett systematiskt arbete med att analysera kommunens risker och sårbarheter. Kommunen planer och genomför åtgärder i syfte att stärka kommunens motståndskraft inom samtliga beredskapsområden inför fredstida krissituationer och höjd beredskap.



I dagsläget bedömer förvaltningen att Luleå kommun har en god livsmedelsberedskap i förhållande till de författningskrav som ställs på kommunen.

Samtidigt bereds också en statlig utredning (SOU 2024:65) med förslag till ny lagstiftning om kommuners och regioners grundläggande beredskap inför fredstida krissituationer och höjd beredskap (LKRB). På temat livsmedelsberedskap föreslår utredningen bland annat att riksdagen ska lagstadga att kommuner ska ha förmåga att med användning av endast egna tillgängliga resurser, under cirka två veckor, kunna upprätthålla sin måltidsverksamhet för skolverksamheter enligt skollagen (2010:800) och verksamheter avseende särskilda boendeformer enligt 5 kap. 5 och 7 §§ socialtjänstlagen (2001:453) eller 9 § lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Denna beredskap ska även omfatta privata aktörers utövande av dessa verksamheter. I sammanhanget är det också viktigt att särskilt betona att utredningen ser det som nödvändigt att denna beredskap även omfattar måltidsverksamhet för gymnasieskolor, även om det i författning inte ställs krav på att huvudmän för gymnasieskolor under normala förhållanden ska erbjuda skolmåltider.

Vidare föreslår utredningen att staten medfinansierar delar av de materialförvärv och investeringar kommunen behöver göra för att bygga upp en livsmedelsberedskap för kommunens måltidsverksamhet genom ett generellt statsbidrag fördelat på åren 2027–2028.

Sammantaget kan förvaltningen konstatera att frågan om livsmedelsberedskap är högst aktuell för Luleå kommun och att kommunen kommer att få ett utökat ansvar om en ny lag röstas igenom av riksdagen. Med bakgrund i detta föreslår förvaltningen att kommunfullmäktige bifaller motionen. Frågan hanteras därefter i Luleå kommuns systematiska arbete med risk- och sårbarhetsanalys, kontinuitetsplanering och övriga beredskapsstärkande insatser.

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit kommunfullmäktige besluta att bifalla motionen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-04-07 § 56 beslutat att bordlägga ärendet.

Sammanträdet

Kommunstyrelseförvaltningen föredrar ärendet.

**Beslutsgång**

Ordföranden ställer kommunstyrelseförvaltningens förslag under proposition och finner att arbetsutskottet bifaller förslaget.

Dialog

Motionssvaret bygger på dialog med socialförvaltningens säkerhetssamordnare, arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningens säkerhetssamordnare såväl som verksamhetschef för kostverksamhet, samt kommunstyrelseförvaltningens livsmedelsstrateg.

Beslutsunderlag

- Motion (L) om att köpa in en frystork till Luleå kommun, KLF Hid: 2025.27383
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande motion (L) om att köpa en frystork till Luleå kommun, KLF Hid: 2026.4044
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-04-07 § 56, KLF Hid: 2026.4201



§ 56

Motion (L) om att köpa en frystork till Luleå kommun

Ärendenr 2025/459-1.1.1.5

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att bordlägga ärendet.

Sammanfattning av ärendet

Fredrik Hjalte (L), Thomas Söderström (L) och Ylva Mjärdell (L) har lämnat in en motion om att köpa in en frystork till Luleå kommun. Motionen har väckts vid kommunfullmäktige 2025-03-24 § 44.

Motionärerna föreslår att:

- Luleå kommun undersöker möjlighet och behov av ett lager av frystorkad mat gjord av mat som blivit över i kommunal verksamhet.
- Om det skulle bli en kostnadseffektiv lösning med en egen frystork, samt undersöka vilken storlek som behövs.
- Undersöka möjlighet att samverka med andra aktörer.
- Samt kontrollera om projektet kan få ekonomiskt stöd likt det gjort i andra kommuner.

Kommunstyrelseförvaltningens svar

Luleå kommuns förmåga till måltidsförsörjning är av avgörande betydelse för kommunens beredskap inför fredstida krissituationer och höjd beredskap. Inte minst är måltidsförsörjningen avgörande för särskilt hjälpbehövande personers livsuppehälle och kommunens och privata aktörers möjligheter att kunna upprätthålla samhällsviktig verksamhet såsom skola och vissa särskilda boendeformer. Om inte denna förmåga finns är det uppenbart att det kan uppstå en mycket svår situation. Exempelvis om förhållandena i ett akut skede vid ett väpnat angrepp eller en mycket omfattande och svårartad fredstida krissituation tidvis omöjliggör eller i hög grad försvårar livsmedelstransporter inom hela eller stora delar av landet.

Luleå kommun bedriver ett systematiskt arbete med att analysera kommunens risker och sårbarheter. Kommunen planer och genomför åtgärder i syfte att stärka kommunens motståndskraft inom samtliga beredskapsområden inför fredstida krissituationer och höjd beredskap.



I dagsläget bedömer förvaltningen att Luleå kommun har en god livsmedelsberedskap i förhållande till de författningskrav som ställs på kommunen.

Samtidigt bereds också en statlig utredning (SOU 2024:65) med förslag till ny lagstiftning om kommuners och regioners grundläggande beredskap inför fredstida krissituationer och höjd beredskap (LKRB). På temat livsmedelsberedskap föreslår utredningen bland annat att riksdagen ska lagstadga att kommuner ska ha förmåga att med användning av endast egna tillgängliga resurser, under cirka två veckor, kunna upprätthålla sin måltidsverksamhet för skolverksamheter enligt skollagen (2010:800) och verksamheter avseende särskilda boendeformer enligt 5 kap. 5 och 7 §§ socialtjänstlagen (2001:453) eller 9 § lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Denna beredskap ska även omfatta privata aktörers utövande av dessa verksamheter. I sammanhanget är det också viktigt att särskilt betona att utredningen ser det som nödvändigt att denna beredskap även omfattar måltidsverksamhet för gymnasieskolor, även om det i författning inte ställs krav på att huvudmän för gymnasieskolor under normala förhållanden ska erbjuda skolmåltider.

Vidare föreslår utredningen att staten medfinansierar delar av de materialförvärv och investeringar kommunen behöver göra för att bygga upp en livsmedelsberedskap för kommunens måltidsverksamhet genom ett generellt statsbidrag fördelat på åren 2027–2028.

Sammantaget kan förvaltningen konstatera att frågan om livsmedelsberedskap är högst aktuell för Luleå kommun och att kommunen kommer att få ett utökad ansvar om en ny lag röstas igenom av riksdagen. Med bakgrund i detta föreslår förvaltningen att kommunfullmäktige bifaller motionen. Frågan hanteras därefter i Luleå kommuns systematiska arbete med risk- och sårbarhetsanalys, kontinuitetsplanering och övriga beredskapsstärkande insatser.

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit kommunfullmäktige besluta att bifalla motionen.

Sammanträdet

Ordföranden (S) föreslår att bordlägga ärendet.

Beslutsgång

Ordföranden ställer eget förslag under proposition och finner att arbetsutskottet bifaller förslaget.

**Dialog**

Motionssvaret bygger på dialog med socialförvaltningens säkerhetssamordnare, arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningens säkerhetssamordnare såväl som verksamhetschef för kostverksamhet, samt kommunstyrelseförvaltningens livsmedelsstrateg.

Beslutsunderlag

- Motion (L) om att köpa in en frystork till Luleå kommun, KLF Hid: 2025.27383
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande motion (L) om att köpa en frystork till Luleå kommun, KLF Hid: 2026.4044



Motion om att köpa in en frystork till Luleå kommun

I dessa tider när krisen står på andra sidan tröskeln vill vi Liberaler börja förbereda oss för det värsta. I andra kommuner i Sverige förbereder man sig genom att frystorka överbliven skolmat för att spara till en eventuell kris. Den frystorkade skolmaten skulle kunna användas till skolor, äldreboenden och andra utsatta i samhället som behöver mat i händelse av kris.

Det skulle inte bara bli billigare att göra egen frystorkad mat än att köpa den, det skulle också hjälpa till med att minska matsvinnet i kommunen under ett antal år när ett lager byggs upp. Kostnaden för lagerhållning bör kunna hållas låg då maten är vakuumpförpackad och inte tar stor plats när den är frystorkad.

Beroende på storlek på frystorken så skulle kommunen eventuellt kunna samverka med andra kommuner och myndigheter om att frystorka deras överblivna mat också och på det sättet finansiera del av projektet.

Därför vill Liberalerna Luleå att:

- Luleå kommun undersöker möjlighet och behov av ett lager av frystorkad mat gjord av mat som blivit över i kommunal verksamhet
- Om det skulle bli en kostnadseffektiv lösning med en egen frystork, samt undersöka vilken storlek som behövs
- Undersöka möjlighet att samverka med andra aktörer
- Samt kontrollera om projektet kan få ekonomiskt stöd likt det gjort i andra kommuner



Fredrik Hjalte
Thomas Söderström
Ylva Mjärdell



§ 132

Motion (KD) om ett trevligare äldreboende

Ärendenr 2025/922-1.1.1.5

Kommunstyrelsens förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att bifalla motionen.
2. Hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.

Sammanfattning av ärendet

Samuel Ek (KD) och Anne Wångblad (KD) har 2025-04-28 inkommit med en motion om ett trevligare äldreboende med syftet att öka trivseln för de boende och skapa en mer välkomnande miljö för anhöriga. Motionen har anmälts vid kommunfullmäktige 2025-05-19 § 93.

Motionärerna föreslår att:

- Socialförvaltningen ges i uppdrag att införa helgarbete för ungdomar så att äldreboenden även på helger kan ha öppet sina caféterior.

Socialförvaltningens svar

Syftet med motionen är att stärka trivsel, social samvaro och skapa en mer välkomnande miljö för både boende och anhöriga. Socialförvaltningen delar motionärernas bedömning att tillgång till sociala mötesplatser är en viktig del i att stärka trivsel, gemenskap och livskvalitet för de boende samt att skapa en mer inbjudande miljö för anhöriga. Förvaltningen ser särskilt positivt på att inleda ett arbete med helgöppen caféverksamhet vid Bergvikens och Kronans vård- och omsorgsboende, där det redan finns etablerade mötesplatser och goda förutsättningar för social samvaro. Förslaget bedöms vara genomförbart inom ordinarie verksamhet, men kan utformas på olika sätt beroende på lokala förutsättningar.

Genomförandet kan exempelvis ske genom anställning av ungdomar, samverkan med aktörer såsom Ung Omsorg, användning av egen personal eller genom att involvera pensionärer. Förvaltningen bedömer att det är viktigt att pröva verksamheten under en inledande period och därefter följa upp och utvärdera intresse, nyttjande och mervärde innan eventuella beslut om långsiktig organisering fattas.



Med anledning av beskrivning ovan föreslår socialförvaltningen att bifalla motionen. Hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.

Socialnämnden har 2026-02-26 § 31 rekommenderat kommunfullmäktige besluta att bifalla motionen, och att hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-04-07 § 57 beslutat att bordlägga ärendet.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-05-04 § 79 föreslagit kommunfullmäktige besluta att bifalla motionen. Hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.

Sammanträdet

Nicklas Kemppainen (KD), Bo Larsson (-), Thomas Söderström (L), Ylva Mjardell (L), Sana Suljanovic (M), Arvid Persson (M), Bodil Wennerbrandt Sevastik (S), Evelina Rydeker (MP) och Ulrika Lundberg (V) föreslår bifalla arbetsutskottet förslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Beskrivning av ärendet

Motionen "Ett trevligare äldreboende" tar fasta på betydelsen av sociala mötesplatser inom äldreomsorgen. Motionärerna lyfter att caféverksamheten vid flera vård- och omsorgsboende idag är begränsad till vardagar, vilket kan minska möjligheten till social samvaro under helger, då många anhöriga har möjlighet att besöka de boende.

Socialförvaltningen instämmer i motionärernas intentioner och bedömer att helgöppen caféverksamhet kan bidra till ökad trivsel, stärkt gemenskap och en mer levande boendemiljö. Förvaltningen ser särskilt Bergvikens och Kronans vård- och omsorgsboende som lämpliga att inleda ett sådant arbete vid, då dessa redan fungerar som naturliga mötesplatser för boende och anhöriga.

Förvaltningen bedömer att ett helgöppet café kan organiseras på olika sätt, exempelvis genom anställning av ungdomar, samverkan med Ung Omsorg, användning av egen personal eller genom att involvera pensionärer. Val av modell behöver anpassas utifrån verksamhetens förutsättningar och tillgängliga resurser.



Socialförvaltningen anser vidare att verksamheten bör följas upp och utvärderas efter en inledande prövotid, i syfte att bedöma om intresset och nyttjandet motsvarar de förväntningar som finns samt för att säkerställa ett hållbart och ändamålsenligt genomförande över tid.

Mot denna bakgrund bedömer socialförvaltningen att motionens intentioner är välgrundade och ligger i linje med förvaltningens mål om att stärka social samvaro och livskvalitet inom äldreomsorgen.

Dialog

Motionen har remitterats till socialförvaltningen för beredning. Förvaltningen har analyserat förslaget i dialog med berörda verksamhetsområden inom äldreomsorgen. Bedömningen har grundats på aktuell forskning, erfarenheter från verksamheten och relevanta styrdokument.

Beslutsunderlag

- Motion (KD) om ett trevligare äldreboende, KLF Hid: 2025.5269
- Kommunfullmäktiges beslut 2025-05-19 § 93, KLF Hid: 2025.5598
- Socialnämndens beslut 2026-02-26 § 31, KLF Hid: 2026.2978
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-04-07 § 57, KLF Hid: 2026.4202
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-05-04 § 79, KLF Hid: 2026.5254



§ 79

Motion (KD) om ett trevligare äldreboende

Ärendenr 2025/922-1.1.1.5

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att bifalla motionen.
2. Hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.

Sammanfattning av ärendet

Samuel Ek (KD) och Anne Wångblad (KD) har 2025-04-28 inkommit med en motion om ett trevligare äldreboende med syftet att öka trivseln för de boende och skapa en mer välkomnande miljö för anhöriga. Motionen har anmälts vid kommunfullmäktige 2025-05-19 § 93.

Motionärerna föreslår att:

- Socialförvaltningen ges i uppdrag att införa helgarbete för ungdomar så att äldreboenden även på helger kan ha öppet sina caféterior.

Socialförvaltningens svar

Syftet med motionen är att stärka trivsel, social samvaro och skapa en mer välkomnande miljö för både boende och anhöriga. Socialförvaltningen delar motionärernas bedömning att tillgång till sociala mötesplatser är en viktig del i att stärka trivsel, gemenskap och livskvalitet för de boende samt att skapa en mer inbjudande miljö för anhöriga. Förvaltningen ser särskilt positivt på att inleda ett arbete med helgöppen caféverksamhet vid Bergvikens och Kronans vård- och omsorgsboende, där det redan finns etablerade mötesplatser och goda förutsättningar för social samvaro. Förslaget bedöms vara genomförbart inom ordinarie verksamhet, men kan utformas på olika sätt beroende på lokala förutsättningar.

Genomförandet kan exempelvis ske genom anställning av ungdomar, samverkan med aktörer såsom Ung Omsorg, användning av egen personal eller genom att involvera pensionärer. Förvaltningen bedömer att det är viktigt att pröva verksamheten under en inledande period och därefter följa upp och utvärdera intresse, nyttjande och mervärde innan eventuella beslut om långsiktig organisering fattas.



Med anledning av beskrivning ovan föreslår socialförvaltningen att bifalla motionen. Hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.

Socialnämnden har 2026-02-26 § 31 rekommenderat kommunfullmäktige besluta att bifalla motionen, och att hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2026-04-07 § 57 beslutat att bordlägga ärendet.

Sammanträdet

Socialförvaltningen föredrar ärendet.

Samuel Ek (KD) föreslår bifalla motionen.

Beslutsgång

Ordföranden ställer socialnämndens förslag under proposition och finner att arbetsutskottet bifaller förslaget.

Beskrivning av ärendet

Motionen "Ett trevligare äldreboende" tar fasta på betydelsen av sociala mötesplatser inom äldreomsorgen. Motionärerna lyfter att caféverksamheten vid flera vård- och omsorgsboende idag är begränsad till vardagar, vilket kan minska möjligheten till social samvaro under helger, då många anhöriga har möjlighet att besöka de boende.

Socialförvaltningen instämmer i motionärernas intentioner och bedömer att helgöppen caféverksamhet kan bidra till ökad trivsel, stärkt gemenskap och en mer levande boendemiljö. Förvaltningen ser särskilt Bergvikens och Kronans vård- och omsorgsboende som lämpliga att inleda ett sådant arbete vid, då dessa redan fungerar som naturliga mötesplatser för boende och anhöriga.

Förvaltningen bedömer att ett helgöppet café kan organiseras på olika sätt, exempelvis genom anställning av ungdomar, samverkan med Ung Omsorg, användning av egen personal eller genom att involvera pensionärer. Val av modell behöver anpassas utifrån verksamhetens förutsättningar och tillgängliga resurser.

Socialförvaltningen anser vidare att verksamheten bör följas upp och utvärderas efter en inledande prövotid, i syfte att bedöma om intresset och nyttjandet motsvarar de förväntningar som finns samt för att säkerställa ett hållbart och ändamålsenligt genomförande över tid.



Mot denna bakgrund bedömer socialförvaltningen att motionens intentioner är välgrundade och ligger i linje med förvaltningens mål om att stärka social samvaro och livskvalitet inom äldreomsorgen.

Dialog

Motionen har remitterats till socialförvaltningen för beredning. Förvaltningen har analyserat förslaget i dialog med berörda verksamhetsområden inom äldreomsorgen. Bedömningen har grundats på aktuell forskning, erfarenheter från verksamheten och relevanta styrdokument.

Beslutsunderlag

- Motion (KD) om ett trevligare äldreboende, KLF Hid: 2025.5269
- Kommunfullmäktiges beslut 2025-05-19 § 93, KLF Hid: 2025.5598
- Socialnämndens beslut 2026-02-26 § 31, KLF Hid: 2026.2978
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2026-04-07 § 57, KLF Hid: 2026.4202



§ 57

Motion (KD) om ett trevligare äldreboende

Ärendenr 2025/922-1.1.1.5

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att bordlägga ärendet.

Sammanfattning av ärendet

Samuel Ek (KD) och Anne Wångblad (KD) har 2025-04-28 inkommit med en motion om ett trevligare äldreboende med syftet att öka trivseln för de boende och skapa en mer välkomnande miljö för anhöriga. Motionen har anmälts vid kommunfullmäktige 2025-05-19 § 93.

Motionärerna föreslår att:

- Socialförvaltningen ges i uppdrag att införa helgarbete för ungdomar så att äldreboenden även på helger kan ha öppet sina caféterior.

Socialförvaltningens svar

Syftet med motionen är att stärka trivsel, social samvaro och skapa en mer välkomnande miljö för både boende och anhöriga. Socialförvaltningen delar motionärernas bedömning att tillgång till sociala mötesplatser är en viktig del i att stärka trivsel, gemenskap och livskvalitet för de boende samt att skapa en mer inbjudande miljö för anhöriga. Förvaltningen ser särskilt positivt på att inleda ett arbete med helgöppen caféverksamhet vid Bergvikens och Kronans vård- och omsorgsboende, där det redan finns etablerade mötesplatser och goda förutsättningar för social samvaro. Förslaget bedöms vara genomförbart inom ordinarie verksamhet, men kan utformas på olika sätt beroende på lokala förutsättningar.

Genomförandet kan exempelvis ske genom anställning av ungdomar, samverkan med aktörer såsom Ung Omsorg, användning av egen personal eller genom att involvera pensionärer. Förvaltningen bedömer att det är viktigt att pröva verksamheten under en inledande period och därefter följa upp och utvärdera intresse, nyttjande och mervärde innan eventuella beslut om långsiktig organisering fattas.

Med anledning av beskrivning ovan föreslår socialförvaltningen att bifalla motionen. Hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.



Socialnämnden har 2026-02-26 § 31 rekommenderat kommunfullmäktige besluta att bifalla motionen, och att hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.

Sammanträdet

Ordföranden (S) föreslår att bordlägga ärendet.

Beslutsgång

Ordföranden ställer eget förslag under proposition och finner att arbetsutskottet bifaller förslaget.

Beskrivning av ärendet

Motionen "Ett trevligare äldreboende" tar fasta på betydelsen av sociala mötesplatser inom äldreomsorgen. Motionärerna lyfter att caféverksamheten vid flera vård- och omsorgsboende idag är begränsad till vardagar, vilket kan minska möjligheten till social samvaro under helger, då många anhöriga har möjlighet att besöka de boende.

Socialförvaltningen instämmer i motionärernas intentioner och bedömer att helgöppen caféverksamhet kan bidra till ökad trivsel, stärkt gemenskap och en mer levande boendemiljö. Förvaltningen ser särskilt Bergvikens och Kronans vård- och omsorgsboende som lämpliga att inleda ett sådant arbete vid, då dessa redan fungerar som naturliga mötesplatser för boende och anhöriga.

Förvaltningen bedömer att ett helgöppet café kan organiseras på olika sätt, exempelvis genom anställning av ungdomar, samverkan med Ung Omsorg, användning av egen personal eller genom att involvera pensionärer. Val av modell behöver anpassas utifrån verksamhetens förutsättningar och tillgängliga resurser.

Socialförvaltningen anser vidare att verksamheten bör följas upp och utvärderas efter en inledande prövotid, i syfte att bedöma om intresset och nyttjandet motsvarar de förväntningar som finns samt för att säkerställa ett hållbart och ändamålsenligt genomförande över tid.

Mot denna bakgrund bedömer socialförvaltningen att motionens intentioner är välgrundade och ligger i linje med förvaltningens mål om att stärka social samvaro och livskvalitet inom äldreomsorgen.



Dialog

Motionen har remitterats till socialförvaltningen för beredning. Förvaltningen har analyserat förslaget i dialog med berörda verksamhetsområden inom äldreomsorgen. Bedömningen har grundats på aktuell forskning, erfarenheter från verksamheten och relevanta styrdokument.

Beslutsunderlag

- Motion (KD) om ett trevligare äldreboende, KLF Hid: 2025.5269
- Kommunfullmäktiges beslut 2025-05-19 § 93, KLF Hid: 2025.5598
- Socialnämndens beslut 2026-02-26 § 31, KLF Hid: 2026.2978



§ 31

Motion (KD) om ett trevligare äldreboende

Ärendenr 2025/669-1.1.1.5

Socialnämndens beslut

1. Socialnämnden beslutar att rekommendera kommunfullmäktige att bifalla motionen.
2. Hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.

Sammanfattning av ärendet

Samuel Ek (KD) och Anne Wångblad (KD) har 2025-04-28 inkommit med en motion om ett trevligare äldreboende med syftet att öka trivseln för de boende och skapa en mer välkomnande miljö för anhöriga. Motionen har anmälts vid kommunfullmäktige 2025-05-19 § 93.

Motionärerna föreslår att:

- Socialförvaltningen ges i uppdrag att införa helgarbete för ungdomar så att äldreboenden även på helger kan ha öppet sina caféterior.

Socialförvaltningens svar

Syftet med motionen är att stärka trivsel, social samvaro och skapa en mer välkomnande miljö för både boende och anhöriga. Socialförvaltningen delar motionärernas bedömning att tillgång till sociala mötesplatser är en viktig del i att stärka trivsel, gemenskap och livskvalitet för de boende samt att skapa en mer inbjudande miljö för anhöriga. Förvaltningen ser särskilt positivt på att inleda ett arbete med helgöppen caféverksamhet vid Bergvikens och Kronans vård- och omsorgsboende, där det redan finns etablerade mötesplatser och goda förutsättningar för social samvaro. Förslaget bedöms vara genomförbart inom ordinarie verksamhet, men kan utformas på olika sätt beroende på lokala förutsättningar.

Genomförandet kan exempelvis ske genom anställning av ungdomar, samverkan med aktörer såsom Ung Omsorg, användning av egen personal eller genom att involvera pensionärer. Förvaltningen bedömer att det är viktigt att pröva verksamheten under en inledande period och därefter följa upp och utvärdera intresse, nyttjande och mervärde innan eventuella beslut om långsiktig organisering fattas.



Med anledning av beskrivning ovan föreslår socialförvaltningen att bifalla motionen. Hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.

Socialnämndens arbetsutskott har 2026-02-12 § 18 föreslagit socialnämnden besluta att rekommendera kommunfullmäktige att bifalla motionen. Hur bemanningen ska se ut beror på hur verksamheten utformar och organiserar den sociala mötesplatsen.

Sammanträdet

Socialförvaltningen föredrar ärendet.

Ylva Mjärdell (L), Andreas Skarvö (M), Carola Lidén (C) och Nina Markström (SD) föreslår bifalla arbetsutskottets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag under proposition och finner att socialnämnden bifaller förslaget.

Beskrivning av ärendet

Motionen "Ett trevligare äldreboende" tar fasta på betydelsen av sociala mötesplatser inom äldreomsorgen. Motionärerna lyfter att caféverksamheten vid flera vård- och omsorgsboende idag är begränsad till vardagar, vilket kan minska möjligheten till social samvaro under helger, då många anhöriga har möjlighet att besöka de boende.

Socialförvaltningen instämmer i motionärernas intentioner och bedömer att helgöppen caféverksamhet kan bidra till ökad trivsel, stärkt gemenskap och en mer levande boendemiljö. Förvaltningen ser särskilt Bergvikens och Kronans vård- och omsorgsboende som lämpliga att inleda ett sådant arbete vid, då dessa redan fungerar som naturliga mötesplatser för boende och anhöriga.

Förvaltningen bedömer att ett helgöppet café kan organiseras på olika sätt, exempelvis genom anställning av ungdomar, samverkan med Ung Omsorg, användning av egen personal eller genom att involvera pensionärer. Val av modell behöver anpassas utifrån verksamhetens förutsättningar och tillgängliga resurser.

Socialförvaltningen anser vidare att verksamheten bör följas upp och utvärderas efter en inledande prövotid, i syfte att bedöma om intresset och nyttjandet motsvarar de förväntningar som finns samt för att säkerställa ett hållbart och ändamålsenligt genomförande över tid.



Mot denna bakgrund bedömer socialförvaltningen att motionens intentioner är välgrundade och ligger i linje med förvaltningens mål om att stärka social samvaro och livskvalitet inom äldreomsorgen.

Dialog

Motionen har remitterats till socialförvaltningen för beredning. Förvaltningen har analyserat förslaget i dialog med berörda verksamhetsområden inom äldreomsorgen. Bedömningen har grundats på aktuell forskning, erfarenheter från verksamheten och relevanta styrdokument.

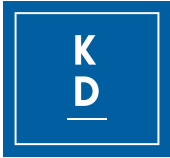
Beslutsunderlag

- Motion (KD) om ett trevligare äldreboende, SOC Hid: 2025.1675
- Kommunfullmäktiges beslut 2025-05-19 § 93, SOC Hid: 2025.1674
- Socialförvaltningens förslag avseende motion (KD) om ett trevligare äldreboende, SOC Hid: 2026.412
- Socialnämndens arbetsutskotts beslut 2026-02-12 § 18, SOC Hid: 2026.544

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige

Verksamhetschef vård och omsorg



Luleå, 28 april 2025

Motion till kommunfullmäktige Luleå

Ett trevligare äldreboende

Luleå kommun har byggt några moderna äldreboenden och fler ser ut att planeras byggas.

Vid dessa äldreboenden ser man att det finns caféer i de allmänna utrymmena utanför avdelningarna. Där kan boende sitta och träffas och umgås på dagarna och ofta sitter besökare och anhöriga till de boende där när de kommer och hälsar på.

Tyvärr är dessa caféer stänga på helgerna vilket medför att utrymmet känns mindre trevligt att vistas i. Det är på helger som många anhöriga och bekanta kommer och hälsar på de boende.

Visst vore det trevligt att kunna erbjuda besökare och de boende en öppen trevlig miljö även på helgerna där man kan ta en kopp kaffe istället för att som nu komma till en nedsläckt cafeteria med nedfällda ”metallgardiner”.

Därför yrkar Kristdemokraterna att Kommunfullmäktige beslutar att

- Socialförvaltningen ges i uppdrag att införa helgarbete för ungdomar så att äldreboenden även på helger kan ha öppet sina cafeterier.

Samuel Ek och Anne Wångblad

Kristdemokraterna Luleå

Snabbinterpellation (L) om omvandlingen av studentbostäder på Björkskatan till entreprenörsboende

Ärendenr 2026/886-1.1.1.6

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att interpellationen får ställas och besvaras av kommunstyrelsens ordförande tillika Luleå kommunföretags ordförande vid kommunfullmäktiges sammanträde 2026-06-15.

Sammanfattning av ärendet

Thomas Söderström (L) har lämnat in en interpellation ställd till kommunstyrelsens ordförande tillika Luleå kommunföretags ordförande Carina Sammeli (S) gällande omvandlingen av studentbostäder på Björkskatan till entreprenörsboende.

Följande frågor ställs i interpellationen:

1. *Hur motiverar kommunstyrelsens ordförande att 116 studentlägenheter tas bort från studenterna utan att någon ersättning presenterats, samtidigt som Luleå behöver bli bättre på att få studenter att välja Luleå, trivas här och stanna kvar efter examen?*
2. *Hur ser kommunstyrelsens ordförande på att Teknologkåren så sent som i höstas fick besked om att de renoverade lägenheterna skulle återföras till studentbostadskön, men att Lulebo nu i stället väljer att blockuthyra samtliga lägenheter till entreprenörsboende?*
3. *Anser kommunstyrelsens ordförande att information till omkring tio närliggande hushåll är tillräckligt för att leva upp till kommunstyrelsens beslut om tidig dialog med boende och verksamma i närområdet?*
4. *Vilka skäl anser kommunstyrelsens ordförande väger tyngre än gruppbestadens behov av trygghet, lugn och förutsägbarhet när ett entreprenörsboende med över hundra boende placeras i samma fastighet?*
5. *Vilken dialog har kommunen eller Lulebo haft med gruppbestaden, högstadieskolan, studentkårerna, universitetet och berörda boende innan planerna kom så här långt, och vilka konkreta trygghetsåtgärder finns för området?*
6. *Avser kommunstyrelsens ordförande att ta initiativ till att avbryta eller ompröva omvandlingen av studentbostäderna till entreprenörsboende?*

Beslutsunderlag

- Snabbinterpellation (L) Om omvandlingen av studentbostäder på Björkskatan till entreprenörsboende, KLF Hid: 2026.5945

Kristina Larsson
Kommunsekreterare

Snabbinterpellation: Om omvandlingen av studentbostäder på Björkskatan till entreprenörsboende

Till kommunstyrelsens ordförande tillika Luleå kommunföretags ordförande Carina Sammeli (S)

Lulebo har beslutat att blockuthyra 116 studentlägenheter på Björkskatan till SSAB för användning som entreprenörsboende.

Liberalerna är starkt emot detta förslag.

Beslutet innebär att 116 studentlägenheter försvinner från studentbostadsbeståndet samtidigt som Luleå tekniska universitet vill växa och kommunen återkommande lyfter kompetensförsörjningen som en av Luleås viktigaste framtidsfrågor. I höstas hade studenterna dessutom en riktig bostadskris i Luleå.

I kommunens bostadsförsörjningsprogram framgår att kommunen har ett etablerat samarbete med Luleå tekniska universitet och studentkårerna för att långsiktigt tillgodose tillgången till studentbostäder. Samtidigt uppger kårerna att de så sent som i höstas fick information om att de renoverade lägenheterna skulle återföras till studentbostadskön.

Kommunstyrelsen har haft långa diskussioner om hur Luleå ska undvika de problem som andra kommuner, bland annat Skellefteå och Boden, haft kring större entreprenörsboenden. Därför tog kommunstyrelsen 2024 ett särskilt inriktningsbeslut som slog fast att entreprenörsbostäder ska föregås av tidig dialog med boende och verksamma, samt att trygghet, säkerhet och ordning ska hanteras i nära dialog mellan aktören, kommunen och Polismyndigheten. Syftet var att fånga upp oro i tid, förebygga konflikter och säkerställa att etableringarna fungerar även för närområdet.

Så sent som i februari fick kommunfullmäktiges ledamöter och ersättare dessutom en presentation av Polismyndigheten om de negativa konsekvenser som kan följa med stora byggprojekt och större tillfälliga boenden om de inte hanteras på rätt sätt. Det gör det ännu svårare att förstå varför dialog, trygghetsanalys och förankring inte verkar ha varit centrala delar av processen på Björkskatan.

Just därför måste också kommunens bolag följa samma principer. Lulebo kan inte agera som en egen ö i en fråga som påverkar både bostadsförsörjningen och människors vardag.

Den 18 maj skickades enligt uppgift information från Lulebo ut till ett mycket begränsat antal grannar, omkring tio hushåll. Informationen har inte gått till hela berörda samfällighetsföreningar eller bostadsrättsföreningar, utan endast till de allra närmaste. Studentkårerna, universitetet, gruppboenden och oppositionen har fått kännedom om planerna först genom media den 29 maj, när planerna redan var långt gångna. Det är en mycket snäv syn på vilka som påverkas av ett entreprenörsboende med över hundra boende.

Det handlar dessutom om en fastighet i ett etablerat bostadsområde med barnfamiljer, studenter och äldre, bara några meter från ett högstadium och med en gruppboende i samma fastighet.

För de fem personer som bor i gruppboenden är detta dessutom inte en abstrakt planeringsfråga. Det handlar om deras hem, deras vardag och deras behov av trygghet, lugn och förutsägbarhet. Därför borde deras perspektiv ha vägt tungt redan från början.

När kommunen och Lulebo överväger en så stor förändring borde gruppboenden ha varit en av de första verksamheterna att involvera. I stället verkar deras perspektiv helt ha förbisetts. Det är anmärkningsvärt.

Jag och Liberalerna i Luleå vill vara tydlig med att kritiken inte handlar om industrins omställning eller om de människor som kommer till Luleå för att arbeta. Industrins utveckling är viktig för kommunen och arbetskraften behövs. Frågan är varför just denna plats valts, varför 116 studentboenden försvinner och varför så många berörda verkar ha ställts inför ett nästan färdigt beslut.

Mot denna bakgrund vill jag fråga kommunstyrelsens ordförande tillika Luleå kommunföretags ordförande:

1. Hur motiverar kommunstyrelsens ordförande att 116 studentlägenheter tas bort från studenterna utan att någon ersättning presenterats, samtidigt som Luleå behöver bli bättre på att få studenter att välja Luleå, trivas här och stanna kvar efter examen?
2. Hur ser kommunstyrelsens ordförande på att Teknologkåren så sent som i höstas fick besked om att de renoverade lägenheterna skulle återföras till studentboendeskön, men att Lulebo nu i stället väljer att blockuthyra samtliga lägenheter till entreprenörsboende?
3. Anser kommunstyrelsens ordförande att information till omkring tio närliggande hushåll är tillräckligt för att leva upp till kommunstyrelsens beslut om tidig dialog med boende och verksamma i närområdet?
4. Vilka skäl anser kommunstyrelsens ordförande väger tyngre än gruppboendens behov av trygghet, lugn och förutsägbarhet när ett entreprenörsboende med över hundra boende placeras i samma fastighet?
5. Vilken dialog har kommunen eller Lulebo haft med gruppboenden, högsta skolan, studentkårerna, universitetet och berörda boende innan planerna kom så här långt, och vilka konkreta trygghetsåtgärder finns för området?
6. Avser kommunstyrelsens ordförande att ta initiativ till att avbryta eller ompröva omvandlingen av studentboendena till entreprenörsboende?

Luleå 2026-06-01

Thomas Söderström (L)