

MISSIV**Handläggare**
Thomas Olsson**Datum**
2023-09-22**Diariennr**
22/00605

(En Bilaga)

Mål- och resursplan samt budget för 2024 med plan för 2025-2026**Förbundsdirektionen beslutar**

att fastställa Mål- och resursplan samt budget för 2024 med plan för 2025-2026.

Bakgrund

MRP är myndighetens styrdokument på mellanlång sikt. MRP ska utgå från aktuellt trafikförsörjningsprogram och specificera förväntad utveckling och prioriterade insatser för de kommande tre åren. Utifrån MRP tas årliga verksamhetsplaner fram där insatserna specificeras ytterligare.

Budgeten är utarbetad utifrån riktlinjer i nuvarande förbundsordning samt utifrån den fördelningsmodell som beskrivs i samarbetsavtalet. Trafikavtalen utgör den största delen av myndighetens bruttokostnader och justeras årligen efter förutbestämda indexmodeller.

Nuvarande trafikavtal sträcker sig till 2025 för särskilda persontransporter och till 2026 eller 2027 för linjelagd trafik. Avtalens utformning i kombination med förbundsordning gör det svårt att genomföra större förändringar under pågående avtalsperiod. Arbete för att utveckla och effektivisera pågår dock löpande.

Myndighetens bedömning

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens totala kostnader ökar med 53,3 mnkr och nettokostnaderna ökar med 47,8 mnkr mellan budget 2023 och budget 2024. I posten trafikkostnader är den största anledningen främst indexökningen på trafikkostnaderna. Indexkostnadsökningarna är 20,1 mnkr.

Säko-kostnaderna ökar med 14,1 mnkr i jämförelse budget 23 – 24. Orsaken är att indexhöjningar inte hade slagit igenom riktigt i budgeten för 2023 och att jämförelsen gjordes med resandet 2021 då det låg mycket lägre på grund av den dåvarande pandemin. För budget 2024 följer kostnaden för Säkostnaderna tertial 1 2023 då det bedöms att den nivån beräknas ligga på en mer stabil nivå än tidigare både vad gäller resandets volym och indexutvecklingen.

MISSIV

Förvaltningskostnaderna beräknas öka med 6,3 mnkr. I budget för 2023 beräknades inte vakanta tjänster fullt ut vilket gjorde att budgeten hamnade nästan 3 mnkr lägre. För T1 2023 ligger förvaltningskostnaderna i paritet med budget 2023 just beroende på dessa vakanta tjänster. I budget 2024 tillkommer även kostnader för delvis dubbla system då det sker en övergång från gamla system till nya men avtalskostnader för det gamla följer med en stund till. Personalkostnader har också uppräknats med 3,3 % efter branschens ”märke”. Pensionskostnader har också en högre nivå då det skett ett avtalsbyte som inte var med i 2023 års budget.

De kommunala biljettsubventionerna förväntas minska med 10,6 mnkr, beroende på att den återhämtningsgrad som applicerades för budget 2023 med en återhämtningsgrad av 95% av år 2019, som användes som senaste normalår, inte infriats under tertial 1 2023.

Kostnaden för Norrtåg AB ökar med 1,0 mnkr. Aktiviteter kopplade till arbetet med upphandling av ett nytt trafikavtal från och med 2025–12 förväntas leda till kostnader på 7,7 mnkr.

I budget 2023 återfinns även coronabidrag från Trafikverket på 5,5 mnkr men inget i budget 2024.

Verksamhetens intäkter ökar totalt med 5,5 mnkr jämfört med budget 2023. Sett till höjda biljettintäkter på 7,5 mnkr till följd av höjda biljettp priser.

Vad gäller MRP så har endast en årlig justering av indikatorer och texter genomförts. Målvärdet på vissa indikatorer är justerade utifrån utvecklingen de senaste åren.

Förvaltningen utgår ifrån att såväl nytt trafikförsörjningsprogram som ny förbundsordning kommer att antas inom snar framtid vilket kommer få effekter på MRP och budget. Inför denna process så kommer myndigheten att genomföra ett omfattande arbete att fastställa årshjul med tillhörande processer samt formen för styrnings- och uppföljningsdokument så som MRP, verksamhetsplan, tertialrapporter och årsredovisning.

Charlotta Hellhoff
Förbundsdirektör

Bilaga:

Mål- och resursplan samt budget för 2024 med plan för 2025–2026

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
Förbundets revisorer

Thomas Olsson

Mål- och resursplan samt budget för 2024 med plan för 2025-2026

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

Förslag till förbundsdirektionen 2023-09-28

Innehåll

Politisk viljeinriktning	3
Inledning med Omvärldsanalys och förväntad utveckling	3
Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken.....	6
Vision.....	6
Övergripande målområden	8
Mål för god ekonomisk hushållning	8
Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov	9
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	9
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	10
Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	10
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	11
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	12
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	12
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	13
Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	14
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	14
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	14
Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	16
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	16
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	16
Ekonomiska konsekvenser och finansiering.....	17
Indexuppräkningsar	17

Politisk viljeinriktning

En hållbar och innovativ kollektivtrafik som inkluderar hela Västernorrland med resenären i fokus

En hållbar och innovativ kollektivtrafik som inkluderar hela Västernorrland med resenären i fokus, är visionen för vår kollektivtrafik. Vi vill bygga en smart, högkvalitativ och kostnadseffektiv kollektivtrafik för hela Västernorrland som är både tillgänglig och når våra högt ställda ambitioner för en hållbar miljö.

Mål- och resursplanen (MRP) för 2024 med plan för 2025-2026 är det samlade styrdokumentet för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. MRP tar sin utgångspunkt i det trafikförsörjningsprogram förbundsdirektionen antog 2018. Stommen i kollektivtrafiknätet utgörs av den busstrafik som består av tätortstrafik, landsbygdstrafik och anropsstyrd trafik. Norrtåg trafikerar sex av sju kommuner i länet och utgör ett populärt sätt att resa framförallt mellan våra kommuncentra och grannlän, men även en viktig del i arbetspendlandet.

Under 2020 påbörjades den omorganisation som direktionen 2019 tog initiativ till med syfte att få en effektivare kollektivtrafikmyndighet med ett större fokus på trafik, för att därigenom ge resenärerna bättre möjligheter att resa kollektivt. Den nya myndighetens organisation är nu införd innebärande att ett större fokus ligger på trafikområdet.

Den ekonomiska situationen i länets kommuner och regionen gör att förändringar av trafiken kommer att behöva göras de kommande åren. Förändringar i trafik har genomförts hos ett antal av kommunalförbundets medlemmar, fokus vid förändringarna har varit att i möjligaste mån freda turer som är viktiga för arbets- och skolresor.

Vid en nationell utblick utmärker sig Västernorrland som ett län med relativt höga kostnader för trafiken, bland det lägsta resandet i landet, den lägsta självfinansieringsgraden via biljetter i Sverige. Här krävs krafttag för att bryta den negativa trenden.

Vi vill förstärka och förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken att vara det självklara valet för arbetsresor, studiependling men även för vardagslivets behov av transporter.

Vi vill utveckla och förbättra trafiken i Västernorrland och få till ett sömlöst resande i länet med såväl buss som tåg, eller en kombination av dessa.

Vi vill förenkla utbudet av kort och biljetter, erbjuda dessa till ett konkurrenskraftigt pris så att resenärerna känner att man får valuta för pengarna och därmed väljer att resa kollektivt.

Vi vill öka resandet och självfinansieringsgraden i vårt kollektiva resande.

Vi vill minska administrationen och öka insatserna inom trafikområdet de närmaste åren.

Varmt välkommen ombord på resan mot en bättre kollektivtrafik och miljö!

Undertecknas av samtliga ordinarie ledamöter i förbundsdirektionen

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Omvärldsläget är fortsatt instabilt. Det är främst kriget i Ukraina som påverkar oss men även klimatkatastrofer och oroligheter i andra världsdelar påverkar såväl världsekonomin som säkerhetsläget.

Säkerhetsläget i Sverige höjdes nyligen och ett specifikt uppdrag att se över beredskapen i kollektivtrafik gavs till Trafikverket och Transportstyrelsen. Alla platser där många människor samlas är viktiga att hantera. Större bytespunkter i kollektivtrafiken är ett sådant exempel. Vi behöver även hantera risken för att någon stjälar ett bussfordon och använder som vapen. Här i vårt län så har organisationen påbörjat ett arbete att tillsammans med trafikbolagen se över rutiner och planera för övningar där förmågan att hantera incidenter ska höjas.

Kollektivtrafikens kostnader ökade kraftigt under 2022. Den ekonomiska utvecklingen berodde till största delen på kriget i Ukraina och den har fått földeffekter i form av inflation och konjunktursvängning. Under 2023 så har kostnadsökningen stabiliserats men kostnadsnivån är fortsatt hög. Sverige har nu gått in i en lågkonjunktur som förespås påverka oss fram till 2025. Kostnadsökningarna skulle behöva kompenseras med lika stora intäktsökningar i form av höjda biljettpreiser, men i rådande konjunktur är det riskabelt att öka priset för mycket utan att riskera minskat antal resenärer och resor. Hantering av prissättning och produktutbud är därför väldigt viktigt för att minimera den negativa ekonomiska effekten för kollektivtrafiken.

För att fler ska välja kollektivtrafik så behövs förbättrat trafikutbud. Detta visar sig tydligt i statistiken där Härnösands stadstrafik skiljer sig från all annan trafik i länet. Inför 2022 utökades trafiken i Härnösands stad och resandet där ligger nu på en högre nivå än 2019 medan resten av länet ligger knappt 20 procent under 2019 års nivå. Att göra sådana satsningar i rådande läge är såklart en svår prioritering för politiken. Ett sätt att få ut mer trafik för satsade medel kan vara nya former, exempelvis den anropsstyrda trafik med namnet PAXA som nu ska testas i Sundsvall och Sollefteå. När den trafiktypen testades i Säffle så ökade resandet med åtta gånger trots att kostnaden endast var marginellt högre.

Antalet resor i länets kollektivtrafik ligger fortsatt 15 – 20 procent under nivåerna innan pandemin. Under 2023 så har något fler resor än 2022 genomförts men resandeökningen är inte på den nivå som önskats. Den största anledningen är troligen förändrat arbetsupplägg där fler arbetar på distans och inte behöver resa lika ofta till jobbet. Att kollektivtrafikens omfattning på vissa håll reducerats samt att nya mobilitetslösningar så som elscooter introducerats påverkar också jämförelsen med 2019. Inför kommande upphandling är det viktigt att vara överens om ambition och hur denna ambition ska nås.

Vår organisation är inne i ett stort antal utvecklingsprocesser så som framtagande av nya styrdokument, upphandling av olika IT-system samt upphandling av särskilda persontransporter. Under hösten 2023 och under hela 2024 ska även den stora bussupphandlingen planeras. Alla dessa processer är viktiga för organisationens och verksamhetens utveckling. De kräver dock en stor mängd resurser vilket är svårt i en liten organisation. Resurssättning och prioritering kommer därför vara viktigt under 2024.

Upphandlingen av busstrafik 2027 och framåt påbörjas nu på allvar. Innan upphandlingen kan publiceras i slutet av 2024 så behöver hela länets trafiksystem genomlysas och uppdateras. Fordonsupplägg är ett annat stort och viktigt arbete där fordonsklasser, fordonsutrustning, drivmedel och infrastruktur behöver fastställas. Stora delar av organisationen kommer i någon utsträckning att behöva bidra till detta arbete under 2024. Ett bra upphandlingsunderlag är ett måste för att uppnå en attraktiv och effektiv kollektivtrafik i nästa avtalsperiod.

Även 2023 har varit ett år där klimatförändringarna gör sig allt mer påtagliga. Extremhetta och extrem nederbörd rapporteras runt om i världen. Resultaten är ofta stora skador på egendom och förlorade människoliv. Här i vårt län så är det främst nederbördsmängder som skapar problem både vintertid och sommartid. Det är därför av yttersta vikt att vår verksamhet och den infrastruktur vi använder i större utsträckning anpassas för förändrat klimat och extrema väder. För att komma till rätta med klimatförändringarna krävs radikala minskningar av växthusgasutsläpp och där kan

kollektivtrafiken vara med och bidra. Om fler personer delar på fordonsresurser och fordonsresurserna dessutom drivs fossilfritt eller till och med emissionsfritt så minskar vårt klimatavtryck.

större utsträckning kombineras vilket skapar behov av att långsiktigt samplanera alla trafikupphandlingar för linjelagd buss- och tågtrafik såväl som särskilda persontransporter.

Fokus på ökat resande

Kommunalförbundet ska stärka sin kompetens inom marknads- och affärsutveckling. Genom denna satsning ska utvecklingsinsatser som möter olika kundgruppers behov identifieras och implementeras i syfte att öka det kollektiva resandet. Insatserna kan exempelvis röra produkter, prissättning och trafikupplägg.

Ökad kundnöjdhet

Det krävs särskilda satsningar för att öka kundnöjdheten med länets kollektivtrafik. Vid kundnöjdhetsmätningar visar länets resenärer och presumtiva resenärer på en relativt låg nöjdhet. Länet ligger lågt i jämförelse med nationella mått vilket kräver förändring. Aktiviteter ska genomföras i syfte att öka kundnöjdheten och närma sig det nationella snittet i kundnöjdhetsmätningar.

Vi ska ge våra medlemmar en funktionell administration

Kommunalförbundets nya organisation ska tillsammans med fortsatt system- och processutveckling leda till att administrationen effektiviseras samtidigt som servicen till medlemmarna ökar i form av utvecklad verksamhet och förbättrade beslutsunderlag.

Ökat fokus på sömlöst resande

Kopplingar mellan linjer och trafikslag ska fortsatt förbättras med utgångspunkt i tidtabellsarbetet. Ett mer strategiskt arbete med att utveckla bytespunkter ska implementeras så byten kan ske på ett enkelt och tryggt sätt. På sikt så ska nya tjänster som underlättar det kollektiva resandet knytas till kollektivtrafiken.

Ny kostnadsfördelningsmodell för kommunalförbundet

En ny förbundsordning med ny kostnadsfördelningsmodell är under framtagande och kommer skickas för beslut av kommunalförbundets medlemmar. Syftet är att skapa en mer sammanhållen regional kollektivtrafik vars kostnader fördelas rättvist mellan kommunalförbundets medlemmar. Den nya förbundsordningen ger goda förutsättningar att utveckla länets kollektivtrafik i linje med det föreslagna nya trafikförsörjningsprogrammet.

Antagande av nytt trafikförsörjningsprogram

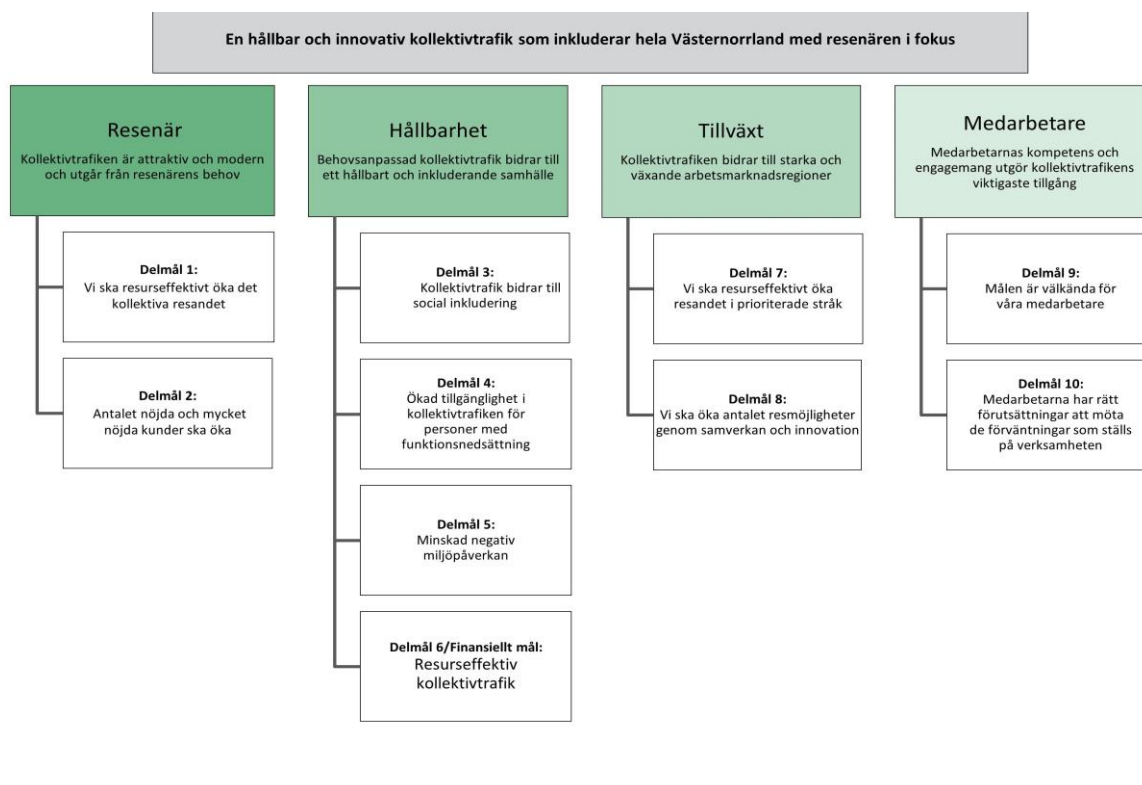
Förslag till nytt trafikförsörjningsprogram med tillhörande bilagor har tagits fram och varit på remiss hos kommunalförbundets medlemmar, myndigheter och andra intressenter. Programmet innehåller förutom nya mål och indikatorer även flera bilagor med strategiskt innehåll exempelvis hållplatshandbok och trafikplan. Förutsatt att programmet antas så kommer verksamhet med tillhörande planering och uppföljning att anpassas utifrån programmet.

Övergripande målområden

Utifrån vision har fyra övergripande målområden arbetats fram. *Resenär, Hållbarhet, Tillväxt och Medarbetare*. Inom varje målområde finns övergripande mål som anger ett önskat tillstånd 2030.

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska utgå från resenärens behov, bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. För att åstadkomma det krävs att kompetenta och engagerade medarbetare får rätt förutsättningar att verka.

Tio delmål konkretiserar de övergripande målen. Delmålen följs upp vid delårsbokslut och årsbokslut.



Metod

Målen ska utvärderas utifrån graden av uppfyllande. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhetsmål och finansiellt mål som sammanfattningsvis ger underlag för måluppfyllnad. Många av dessa indikatorer hämtas från Kollektivtrafikbarometern som är ett nationellt instrument för att mäta upplevd kvalitet i kollektivtrafiken. Myndigheten anger riktvärden för dessa indikatorer, att sträva emot för att uppnå beslutade delmål.

Mål för god ekonomisk hushållning

Kommunallagen och lag om kommunal bokföring och redovisning, innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv. En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. Metoden för att bedöma om god ekonomisk hushållning uppnås är att de delmål som definierats som särskilt betydelsefulla ska ha uppnått godkänd nivå. De särskilt betydelsefulla målen är:

- Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet
- Minskad negativ miljöpåverkan

- Resurseffektiv kollektivtrafik

Detta följs upp vid delårsbokslut 2 och årsredovisning.

Målområde Resenär

Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov

Resenärernas behov står i fokus och vi ligger i framkant i utvecklingen. För att göra det krävs omvärldskunskap, mod att våga välja och långsiktighet i besluten.

Det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken. Resenärerna erbjuds en kollektivtrafik med god komfort anpassad för arbets- och studiependling. Produktutbudet är enhetligt, enkelt att förstå och relevant i hela länet. Produkterna ska också kunna användas för resor över länsgränserna. För att hela resan ska vara möjlig är det centralt att bil, gång och cykel planeras för att fungera tillsammans med kollektivtrafiken. Det ska vara enkelt att ta steget att börja resa kollektivt. Vi arbetar strategiskt och långsiktigt med beteendepåverkande insatser för att få fler bilister att börja resa kollektivt.

Genom anropsstyrd trafik eller samordning med den särskilda persontrafiken kompletteras den allmänna kollektivtrafiken och ger sammantaget en grundläggande tillgänglighet och kollektivtrafik i länet.

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

- Den regionala kollektivtrafiken kan konkurrera tidsmässigt med bilen. Med rätt utrustning i fordonen ger kollektivtrafiken möjlighet till effektivare tidsanvändning för resenären.
- Resenärer och potentiella resenärer får relevant och lättillgänglig information i prioriterade kanaler och vi arbetar ständigt för att förbättra vår information och kommunikation.
- Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som trafik med färre än fem resenärer/tur under en vanlig arbetsvecka.
- Bytespunkterna i länet är utformade på ett sätt som garanterar en trygg av- och på- och omstigning.
- Det kollektiva resandet ska öka med 1 procent årligen.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2024	Målvärde 2025	Målvärde 2026
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken i förhållande till föregående år. Förändring i %. Målvärdet anger lägst procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	+5%	+5%	+10%
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%). Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	65/45	70/50	
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm) (%). Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	72/69	74/72	80/78
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%). Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	69/44	70/45	72/47

2022-68/12

Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	73/62	75/64	77/66
---	-------	-------	-------

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

Genom digitalisering och en ständig utveckling av våra kommunikationskanaler minimeras risken för att resenärerna ska nås av felaktig information.

Kollektivtrafiken har en god tidhållning och resenären kan lita på att bussar och tåg kommer fram i tid.

Vår avtalsuppföljning säkerställer upphandlade kvalitetskrav.

Det är snabbt och enkelt både för resenären att föra fram synpunkter till kommunalförbundet och för oss att återkoppla till resenärerna. Utvecklade digitala kanaler och resenärsvårdar är exempel på viktiga faktorer för enkel och snabb kommunikation.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2024	Målvärde 2025	Målvärde 2026
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	58/41	60/43	62/45
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	79/79	80/80	81/81
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	30/20	31/21	32/22

Målområde Hållbarhet

Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

Planeringen av den regionala kollektivtrafiken beaktar resandet ur ett socialt, jämställdhets och icke-diskriminerande perspektiv. Den allmänna kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och trygg för alla resenärsgupper.

Ingen diskrimineras från att resa kollektivt. Däremot kan inte all linjelagd kollektivtrafik anpassas för alla. Den särskilda persontrafiken kompletterar den allmänna kollektivtrafiken för personer med

särskilda behov. Den linjelagda kollektivtrafiken kombinerad med anropsstyrd trafik och särskild kollektivtrafik ger en grundläggande tillgänglighet och trafikförsörjning i hela länet.

Att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken bidrar till att göra den inkluderande och användarvänlig för alla resenärer oavsett funktionsförmåga. På så sätt bidrar insatserna till att göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt resealternativ.

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska vara tillgänglig utifrån fyra perspektiv: fysisk tillgänglighet, social tillgänglighet, tillgänglig information samt geografisk tillgänglighet.

Kollektivtrafiken är socialt inkluderande vilket bland annat kan handla om att trafikera områden som inte alltid är ekonomiskt bärande och att vi kan erbjuda ett produktutbud som är relevant och som alla kan ta del av och förstå. En busslinje kan vara ekonomiskt försvarbar ur ett samhällsperspektiv trots ett lågt resande. En relevant kollektivtrafik påverkar människors möjlighet till sysselsättning. Därför går det inte endast att mäta antalet resande och kostnaden för kollektivtrafik för att värdera kollektivtrafikens samhällsnytta. Däremot är det hela tiden viktigt att värdera alternativa lösningar som kan vara mer kostnadseffektiva men ändå fylla samma behov. Tillsammans med våra medlemmar konsekvensbeskriver vi åtgärder i kollektivtrafiken ur ett socialt perspektiv.

Resenärer ska bemötas på ett serviceinriktat och respektfullt av de som arbetar inom kollektivtrafiken och kollektivtrafiken ska vara trygg. Genom samverkan med offentliga aktörer bidrar vi till en tryggare miljö i och omkring kollektivtrafiken.

Infrastrukturåtgärder stärker kollektivtrafiken. För att maximera effekten ska åtgärderna identifieras i ett tidigt skede tillsammans med trafikföretag, Trafikverket och kommunerna.

Vi arbetar med att skapa en kollektivtrafik som minimerar negativ miljöpåverkan och satsar på fossilfria och energieffektiva drivmedel. Vår strävan är en helt fossilfri linjelagd kollektivtrafik och en särskild persontrafik som till 50 procent drivs med fossilfria drivmedel.

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

Väl fungerande digitala system och kanaler ger resenären ökad frihet att planera, betala och genomföra resor med kollektivtrafiken efter sina egna förutsättningar.

Fler har möjlighet att göra sina sjukresor och färdtjänstresor med den linjelagda kollektivtrafiken. En högre grad av samordning innebär att andelen ensamåkande vid färdtjänst- och sjukresor minskar.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2024	Målvärde 2025	Målvärde 2026
Antalet användare av Din Tur-app <i>Målvärdet anger minst antal användare per månad i snitt för att målet ska vara uppfyllt (mars 2023 41 000)</i>	45 000	55 000	70 000
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande". Målvärdet anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	77/76	78/77	79/78
Köpa biljetter och kort: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort". Målvärdet anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt. 2022 68/69, 2023 77/78	80/74	82/75	84/77

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

- Tekniska system som realtidssystem, audiell och visuell information underlättar resan och ger ökad tillgänglighet i all trafik.
- Vi samverkar kring tekniska system med andra kollektivtrafikmyndigheter för att säkerställa tillgänglighet för funktionshindrade.
- Vi har lättillgänglig och tydlig information om hur man reser och nivån av tillgänglighet vilket gör det enklare att både planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2024	Målvärde 2025	Målvärde 2026
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande" (%). Målvärde anger lägst värde för att målet ska vara uppfyllt. 2023 67/67	68/68	69/69	70/70
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord" (%) Målvärde anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt. 2022 55/56, 2023 57/60	59/59	61/61	63/63
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)" (%) Målvärde anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	75/75	77/77	79/79

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

Företag erbjuds välfungerande koncept för att kunna använda kollektivtrafiken för tjänsteresor inom och i anslutning till länet.

Fordonens storlek anpassas efter transportens behov vilket leder till minskad total energianvändning i kollektivtrafiken.

Omställning till fossilfria drivmedel inom kollektivtrafik är genomförd. En omställning behöver ske för att nå det nationella målet om minskade utsläpp av växthusgaser med 70% procent i transportsektorn fram till 2030.

Fler har möjlighet att göra sina sjukresor i den linjelagda kollektivtrafiken och fler resenärer flyttas över från ensamåkande sjuk- och färdtjänstresor till en högre grad av samordning. Högre grad av samordning är möjlig eftersom den centrala bedömningen av sjukresor flyttas över till kommunalförbundet.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2024	Målvärde 2025	Målvärde 2026
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	11	12	13
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh). Målvärdet anger högst värde för att målet ska vara uppfyllt.	1,29	1,29	1,29
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km). Målvärdet anger ett högsta värde för måluppfyllnad.	3,0	3,0	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer av den totala förbrukningen i linjelagd trafik (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	99	99	99

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

Åtgärder i trafiken kombineras med strategisk marknadsföring för att skapa beteendeförändringar vilket leder till ökat nyttjande av kollektivtrafikutbudet. Biljettintäkter säkerställs genom korrekt biljettering och kontinuerliga biljettkontroller.

Kollektivtrafiken bedrivs utifrån de behov som finns. Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential prioriteras bort och ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som linjelagd kollektivtrafik med i genomsnitt färre än fem resenärer per tur under vanlig arbetsvecka.

Kommunalförbundet har en god kompetens och tillgång till resurser vid upphandling

För att nödvändiga åtgärder ska identifieras i ett tidigt stadium planeras kollektivtrafiken i nära samverkan med Trafikverket medlemmarna och trafikföretagen.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2024	Målvärde 2025	Målvärde 2026
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ¹ (%)	19,0	19,0	19,0
<i>Landsbygdstrafik</i>	15,5	15,5	15,5
<i>Tätortstrafik</i>	23,5	23,5	23,5
Målvärden anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt.			
Antal kollektivtrafiklinjer med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur. Målvärdet anger ett högsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	23	22	20
Andel samordnade sjukresor (%) Målvärde anger minsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	52	54	55
Andel samordnade färdtjänstresor (%) <i>Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun.</i> Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	55	56	57
Kostnad per produktionskilometer (kr). Målvärde anger högsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	28,5	29,5	31

¹ Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive särskild persontrafik, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

Målområde Tillväxt

Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

En väl fungerande kompetensförsörjning beror av tillgången till bostäder, en väl utbyggd infrastruktur och goda pendlingsmöjligheter. Dessa faktorer ökar förutsättningarna för att skapa attraktiva regioner där konkurrenskraftiga företag kan och vill verka. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för integreringen av arbetsmarknadsregioner. Förbättrad kollektivtrafik i form av kortare restider, ökad turtäthet eller fler linjer medför ökad tillgänglighet till arbetsplatser, lärosäten och service. En ökad rörlighet på arbetsmarknaderna och bättre kompetensförsörjning stärker företagens och offentliga sektorns möjligheter att hitta lämplig arbetskraft.

Kollektivtrafiken ger möjligheter till arbetspendling och arbetsresor. Arbetspendlare har tillgång till goda regionala pendlingsmöjligheter vilket gör att de känner sig trygga med att ta ett arbete på en annan ort. Därigenom skapas bättre förutsättningar för regionens utveckling. Möjligheterna till arbetsresor med kollektivtrafik marknadsförs och genom riktat arbete mot företag och organisationer ökar andelen tjänsteresor med kollektivtrafik.

Arbetsmarknadsregioner är inte alltid förenliga med administrativa gränser och för resenären är det viktiga att ta sig från en ort till en annan, inte vem som bedriver trafiken. Kommunalförbundet skapar samverkan med angränsande län och strävar mot enhetliga regelverk.

Att skapa goda pendlingsmöjligheter förutsätter en ändamålsenlig infrastruktur. Kommunalförbundet deltar i arbetet för infrastrukturförändringar som underlättar och förbättrar det kollektiva resandet i länet.

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

Den linjelagda kollektivtrafiken ska tidsmässigt konkurrera med bilen i de prioriterade stråken.

Bytespunkter i starka- och medelstarka stråk och trafikområden har hög kvalitet avseende tillgänglighet, information och komfort.

Indikatorer att följa upp målet	Målvärde 2024	Målvärde 2025	Målvärde 2026
Antalet resor i de prioriterade stråken. Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.	7 520 000	7 892 000	8 680 000
Regiontrafik och landsbygdstrafik (Linje 50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611). Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.	1 457 000	1 530 000	1 649 000
Sundsvall O14/15	4 602 000	4 830 000	5 208 000
Örnsköldsvik O6	997 000	1 046 000	1 128 000
Målvärde anger minsta antal för måluppfyllnad.			
Regional tågtrafik (Norrtåg, alla produkter)	460 000	483 000	520 000
Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.			

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

Vi samverkar med angränsande län kring produktutbud, teknikutveckling och kommunikation.

Gemensamma biljett- och betalsystem med öppna gränssnitt och öppen data har undanröjt tekniska hinder för resande över länsgränser.

Genom biljettsamverkan med andra kollektivtrafikaktörer utanför Din Tur och Norrtåg AB ökar antalet resmöjligheter.

Vi har en kunddriven teknikutveckling där vi i upphandling av tekniska system strävar efter gränslösa tekniska lösningar, öppna gränssnitt och öppen data.

Genom en ökad samverkan mellan näringsliv och civilsamhället identifieras möjliga lösningar för att utveckla tillgängligheten till besöksnäringen.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2024	Målvärde 2025	Målvärde 2026
Utbudsförändringar genom biljettsamverkan			
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	2	2
<i>SJ Botniabanan/ostkustbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	1	4
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss/må-fre)</i>	22	22	25
Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.			
Andel produkter som är digitaliserade (%). Målvärde anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	100	100	100

Målområde medarbetarna

Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Tydliga roller och rätt förutsättningar ger en hållbar arbetsmiljö. En arbetsmiljö som främjar hälsa bidrar till att verksamhetens mål nås. Vi strävar efter ett aktivt medarbetarskap där medarbetarna tar ett eget ansvar för verksamhetens utveckling.

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

Målen i trafikförsörjningsprogrammet är vägledande för kommunalförbundet och dess medlemmar.

Vi har en verksamhetsplan som leder till uppfyllnad av de övergripande målen.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2024	Målvärde 2025	Målvärde 2026
Andelen medarbetare som känner till myndighetens övergripande mål (%). Målvärde anger minsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	65	70	75
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%). Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.	80	90	100

Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030

Kommunalförbundet är en attraktiv arbetsgivare. Genom att erbjuda stimulerande och utvecklande arbetsuppgifter, god arbetsmiljö, kompetensutveckling, flexibla arbetsvillkor och friskvård kan vi rekrytera och behålla medarbetare med hög kompetens.

Förväntningarna på kommunalförbundet ska balanseras mot tilldelade resurser.

Beredning före beslut gör att medarbetarna kan leverera ett resultat av hög kvalitet.

Medarbetarna ska utrustas med de tekniska lösningar som arbetsuppgifterna kräver och myndigheten ska verka för en flexibel och mobil kontorslösning.

Kommunalförbundet ska underlätta kollektivt arbetspendlande.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2024	Målvärde 2025	Målvärde 2026
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%) Målvärde anger minsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	70	70	70
Sjuktal (%) Målvärde anger största värde för att målet ska vara uppfyllt.	3,5	3,5	3,5
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårdsbidrag (%) Målvärde anger minsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	50	60	70

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Budgetförutsättningar

Budgeten är utarbetad utifrån riktlinjer i förbundsordningen samt utifrån den fördelningsmodell som beskrivs i samarbetsavtalet. En ny kostnadsfördelningsmodell är framtagen men ännu inte beslutad, vilket kan komma att förändra nettokostnaderna mellan medlemmarna.

Indexuppräknings

Trafikavtalen, vilka utgör större delen av kommunalförbundets bruttokostnader, justeras normalt årligen utifrån avtalade indexkorgar. Indexkorgarna består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja) samt i förekommande fall ränta STIBOR 3M. Budgeten för indexkostnaderna 2024 baseras på senast kända indexvärde som är juni 2023.

Avseende personalkostnader och övriga administrativa kostnader baseras budgeten på faktiskt utfall juni 2023 och bedömningar av faktiska kostnader 2024. Uppräkning av personalkostnader med beräknad lönerevision på 3,3 % är efter branschens märke.

Biljettintäkterna är svårprognostiserade och den återhämtningsgrad som tidigare använts med 2019 som basår har inte överensstämmt med verkligheten. Utfall tertial 1 har använts som utgångsläge och volymerna som beräknats efter det ligger då lite högre än beräknat utfall för 2023 då de fyra första månaderna ligger på högre volymer än sommarmånader. Priserna på enkelbiljetter och flexbiljetter planeras att höjas med 13% och den prisökningen avspeglar sig i biljettintäkterna för 2024. Höjningen motsvarar ungefär 7,5 mkr allt annat lika. Intäkter från Paxa bussarna i Sollefteå och Sundsvalls tätort har beräknats till 0,5 mkr per område.

Övriga intäkter exklusive bidrag från Trafikverket utgår från prognos T1 2023, men även här råder en stor osäkerhet kring den allmänna prisutvecklingen.

I diagrammet nedan visas indexutvecklingen fram till juni 2023 för trafikavtal och är det antagande som är gjorda i budgeten för 2024.

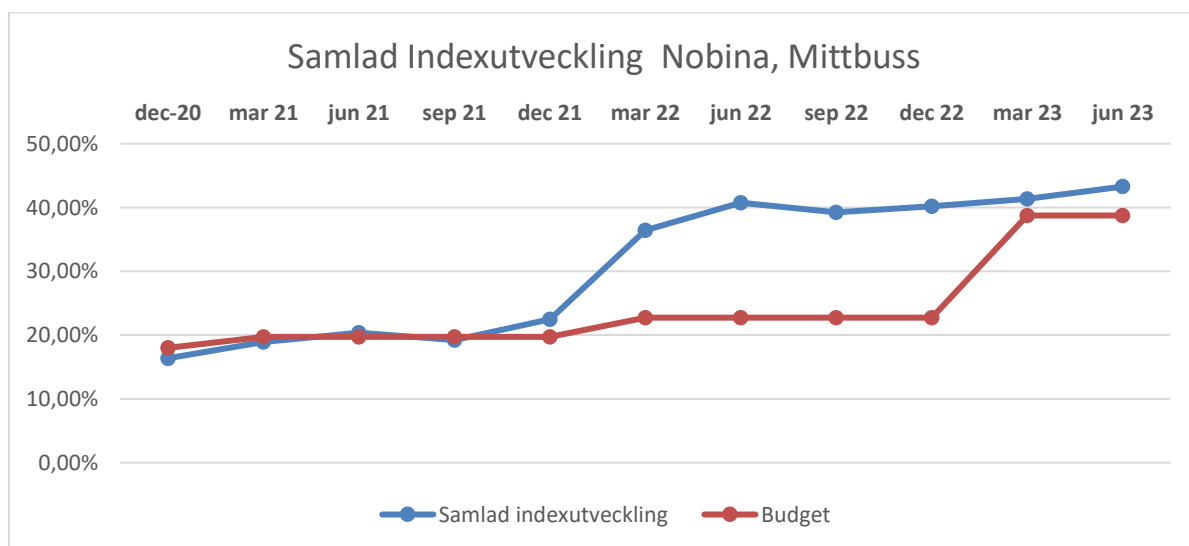


Diagram: Samlad Indexutveckling för respektive indexkorg och trafikavtal

Resultatbudget 2024 - 2026

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens nettokostnader ökar med 47,8 mnkr mellan budget 2023 och budget 2024.

Verksamhetens intäkter ökar totalt med 5,5 mnkr jämfört med budget 2023. Sett till höjda biljettintäkter på 7,5 mnkr till följd av höjda biljettpriser på enkelbiljetter och flexbiljetter så beräknas däremot skolkortsintäkterna minska jämfört med budget 2023. Budgeten baseras på utfall T1 2023 där skolkortsintäkterna ligger lägre än budget 2023 och ingen höjning planeras av skolkortspriset. I budget 2023 återfinns även coronabidrag från Trafikverket på 5,5 mnkr men inget i budget 2024.

Verksamhetens totala kostnader ökar med 53,3 mnkr. I posten trafikkostnader är den största anledningen främst indexökningen på trafikkostnaderna. Indexkostnadsökningarna är 20,1 mnkr. Differensen mellan Nobinas index i budget 23–24 är 7,7 %. Detta får ett stort genomslag då Nobina bland annat har tätort Sundsvall och Örnsköldsvik där en stor andel av den totala trafiken ligger. Avtalens trafikkostnader ökar med 11,0 mnkr. 7,5 mnkr härrör sig till satsningen på Paxa bussar i Sundsvall med 4,0 mnkr och Sollefteå med 3,5 mnkr. Vissa optioner på bland annat hållplatsutrop och wifi tillkommer också gentemot budget 2023.

Säko-kostnaderna ökar med 14,1 mnkr i jämförelse budget 23 – 24. Orsaken är att indexhöjningar inte hade slagit igenom riktigt i budgeten för 2023 och att jämförelsen gjordes med resandet 2021 då det låg mycket lägre på grund av den dåvarande pandemin. För budget 2024 följer kostnaden för Säkokostnaderna tertial 1 2023 då det bedöms att den nivån beräknas ligga på en mer stabil nivå än tidigare både vad gäller resandets volym och indexutvecklingen.

Förvaltningskostnaderna beräknas öka med 6,3 mnkr. I budget för 2023 beräknades inte vakanta tjänster fullt ut vilket gjorde att budgeten hamnade nästan 3 mnkr lägre. För T1 2023 ligger förvaltningskostnaderna i paritet med budget 2023 just beroende på dessa vakanta tjänster. I budget 2024 tillkommer även kostnader för delvis dubbla system då det sker en övergång från gamla system till nya men avtalskostnader för det gamla följer med en stund till. Personalkostnader har också uppräknats med 3,3 % efter branschens ”märke”. Pensionskostnader har också en högre nivå då det skett ett avtalsbyte som inte var med i 2023 års budget.

De kommunala biljettsubventionerna förväntas minska med 10,6 mnkr, beroende på att den återhämtningsgrad som applicerades för budget 2023 med en återhämtningsgrad av 95% av år 2019, som användes som senaste normalår, inte infriats under tertial 1 2023.

Kostnaden för Norrtåg AB ökar med 1,0 mnkr. Aktiviteter kopplade till arbetet med upphandling av ett nytt trafikavtal från och med 2025–12 förväntas leda till kostnader på 7,7 mnkr. Totala trafikkostnader förväntas öka med 32,5 mnkr jämfört med budget för 2023. Ökad operatörsersättning och indexkostnader i samband med dessa är de största posterna. Resandet bedöms öka med 5% jämfört med 2023 och till det tillskrivs det en intäktshöjning på 37,0 mnkr men då sett från 2022.

Kostnaden för biljettsamverkan med X-trafik bedöms kvarstå på samma nivå som 2023.

Resultatbudget (mnkr)	Resultat 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026
Verksamhetens intäkter	157,8	165,9	171,5	177,2	182,5
Verksamhetens kostnader	-814,2	-844,8	-898,2	-909,8	-917,8
Avskrivningar	-1,4	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0
Verksamhetens nettokostnader	-657,8	-680,9	-728,7	-732,7	-735,4
Kommunala biljettsubventioner	87,8	112,0	101,4	105,7	110,2
Medlemsbidrag	569,9	568,9	627,3	627,0	625,2
Verksamhetens resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Investeringsbudget

Investeringsbehovet redovisas i tabell nedan med förklaringsposter i tabell 2.

Investeringar (kr)	2024	2025	2026
Utbyte stationära datorer till bärbara samt skärmar	157 500		
BOB Betalsystem Norrland	2 250 000		
Ombordutrustning platta, skrivare, m.m. för nya BOB		3 375 000	1 125 000
Ny leverantör Realtid/presentation/Trafikledning	1 500 000		
Reseplanerare	270 000		
Kommunikation router (Bussen)		8 500 000	2 900 000
Totalt	4 177 500	11 875 000	4 025 000

Utbyte stationära datorerna samt skärmar Ånge	Stationära datorerna är ca 4+ år gamla inkl. 6 bärbara. Utbyte av skärmar i Kundservice Ånge
BOB Betalsystem Norrland	Pågår nytt betalsystem
Ombordutrustning platta, skrivare, m.m. för nya BOB	FLVvalidator, Plattor: 7.500 SEK, Skrivare: 4.700SEK
Kommunikation router (Bussen)	Fordonsdator + Förardisplay + Antenn(GSM/GNSS) och räknas på anbudkostnaden på 300 fordon. Fördelat 75 och 25
Reseplanerare	Ersätter den gamla reseplaneraren på dintur.se
Kommunikation router (Bussen)	Behövs då ny ombordsutrustning installeras Plattor + skrivare

Fördelning av verksamhetens nettokostnad

I tabellen nedan exkluderas de kommunala subventionerna. Jämfört med budget 2023 sker en ökning av nettokostnaden med totalt 47,8 mnkr, främst till följd av de ökade indexerade kostnaderna. Den totala kostnaden räknas upp med 2,5% för plan 2025 och 2026 och intäkterna räknas upp med 5% i ökat resande och prishöjningar mot budget 2024.

För Region Västernorrland ökar nettokostnaderna med 17,6 mnkr mot budget 2023 där förvaltningskostnader ökar med 6,3 mnkr, indexkostnader trafik med 3,3 mnkr, Säkostnader med 5,7 mnkr och Norrtåg med 1,0 mnkr. För Sundsvalls kommun ökar nettokostnaderna med 13,8 mnkr vid en jämförelse med budget 2023. En utökning av trafiken med Paxa bussar sker med en budgeterad nettokostnad av 3,5 mnkr. För Sollefteå kommun ökar nettokostnaden med 4,6 mnkr där Säkostnader står för 1,3 mnkr och utökning av trafik i form av Paxabussar står för en nettoökning på 3,0 mnkr. För Örnsköldsviks kommun ökar nettokostnaderna med 5,7 mnkr. För övriga medlemmar är budget för 2024 något högre budget 2023.

Nettokostnad, exkl kommunernas subventioner (mnkr)	Resultat 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026
Region Västernorrland	-260,3	-287,8	-305,3	-308,2	-310,3
Sundsvalls kommun	-159,1	-158,2	-172,1	-171,1	-169,6
Örnsköldsviks kommun	-99,5	-96,9	-102,7	-103,2	-103,6
Härnösands kommun	-43,0	-43,5	-45,9	-46,7	-47,5
Kramfors kommun	-34,0	-32,9	-35,6	-36,2	-36,7
Timrå kommun	-22,2	-23,8	-22,8	-22,9	-22,8
Sollefteå kommun	-25,2	-24,3	-28,8	-29,1	-29,3
Ånge kommun	-14,3	-14,1	-15,5	-15,7	-15,9
Summa	-657,8	-681,4	-728,7	-732,7	-735,4

Fördelning av medlemsbidrag

I tabellen nedan redovisas fördelningen av kommunalförbundets medlemsbidrag.

Medlemsbidrag (mnkr)	Resultat 2022	Budget 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Region Västernorrland	257,3	-283,9	-302,4	-305,1	-307,0
Sundsvalls kommun	128,6	-112,0	-139,0	-136,3	-133,2
Örnsköldsviks kommun	72,2	-65,4	-72,4	-71,5	-70,4
Härnösands kommun	16,0	-13,3	-10,8	-10,6	-10,4
Kramfors kommun	34,0	-32,9	-35,6	-36,2	-36,7
Timrå kommun	22,2	-23,7	-22,8	-22,9	-22,8
Sollefteå kommun	25,2	-24,3	-28,8	-29,1	-29,3
Ånge kommun	14,3	-14,1	-15,5	-15,7	-15,9
Summa	569,9	-569,5	-627,3	-627,0	-625,2

Kommentarer gällande medlemsbidrag

Medlemsbidragen för budget 2024 förväntas öka med 12% procent jämfört med budget 2023. För plan 2025-2026 har antagandet om intäkter och kostnader med en ökning på 2,5% gjorts.

Trafikavtalens kostnader ligger oförändrade då inget antagande om volymökning eller volymminskning gjorts.

Balansräkning budget 2024 – 2026

Balansbudget (mnkr)	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026
Tillgångar			
<i>Anläggningstillgångar</i>			
Immateriella anläggningstillgångar			
Förvärvade system	3,7	3,2	2,2
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner och inventarier	2,4	2,6	2,6
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterbolag och intressebolag	17,1	17,1	17,1
Andra långfristiga värdepappersinnehav	0,0	0,0	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar	17,1	17,1	17,1
Summa anläggningstillgångar	23,4	22,9	21,9
<i>Omsättningstillgångar</i>			
- Kortfristiga placeringar	0,0	0,0	0,0
- Kortfristiga fordringar	102,8	107,9	107,9
- Kassa och bank	122,8	129,0	129,0
Summa omsättningstillgångar	225,6	236,9	236,9
SUMMA TILLGÅNGAR	249,0	259,8	258,8
Eget kapital, avsättningar och skulder			
<i>Eget kapital</i>	1,3	1,3	1,3
- därav resultat	0,0	0,0	0,0
<i>Avsättningar</i>			
- Avsättningar för pensioner	0,0	0,0	0,0
- Andra avsättningar	0,0	0,0	0,0
Summa avsättningar	0,0	0,0	0,0
<i>Skulder</i>			
- långfristiga skulder	0,0	0,0	0,0
- kortfristiga skulder	247,7	258,5	258,5
Summa Skulder	247,7	258,5	258,5
Summa Eget kapital, avsättningar och skulder	249,0	259,8	258,8

Avgifter

	2024	2023	2022
Utdebiterade timkostnader	775 kr/h	775 kr/h	700 kr/h
Tilläggsavgift vid biljettkontroll	1 500 kr	1 500 kr	1 500 kr
Administrativ avgift för återlösen av periodkort	75 kr/ärende	75 kr/ärende	75 kr/ärende
Avgift för kortämne, Reskort	30 kr	30 kr	20 kr
Avgift för kortämne, Enkelbiljett	10 kr	10 kr	5 kr

Utdebiterade timkostnader

Timkostnaden som ligger till grund för debitering för arbetsuppgifter som utförs utöver kollektivtrafikmyndighetens ansvarsområde är oförändrat 775 kronor per påbörjad timma.

Tilläggsavgift vid biljettkontroll

Beloppet för tilläggsavgiften som tas ut av resenär när inte en giltig resehandling kan uppvisas är oförändrat 1 500 kronor.

Administrativ avgift för återlösen av periodkort

För att återlösa eller återbetala värden som finns på Din Turs Reskort eller reskassa debiteras oförändrat en avgift på 75 kr/ärende. Denna avgift är densamma i de fyra nordliga länen.

Återlösen eller återbetalning gäller endast för registrerade kort. Att korten är registrerade innebär att förutsättningarna för utbetalning sker till behörig person ökar, att stulna eller upphittade kort inte återlöses samt att periodkort som ställts ut på rekvisition eller annan instans inte återlöses.

Avgift för kortämne Reskort

Beloppet som debiteras för att täcka framställnings- och handläggningskostnaderna för kortämnet som bär Din Turs produkter är oförändrat 30 kr per kort. I takt med att digitala produkter införs minskar behovet av kortämnena avsevärt.

Avgift för kortämne Enkelbiljett

Beloppet som debiteras för att täcka framställnings och handläggningskostnaderna för kortämnet till en Enkelbiljett är oförändrat 10 kr. Enkelbiljetter kan köpas på alla linjer i Din Tur app. Resenär som köper resa via Din Tur app står för sina egna kostnader för mobiltelefonen.