

MISSIV**Handläggare**
Eva Westin**Datum**
2024-06-12**Diarienum**
23/00683

(En Bilaga)

Mål- och resursplan samt budget för 2025 med plan för 2026–2027**Förbundsdirektionen beslutar**

att fastställa Mål- och resursplan samt budget för 2025 med plan för 2026–2027,

att justeringen av biljettpriser 2025 sker enligt beslutet från 2018-12-13, där det fastställdes att priserna ska justeras årligen baserat på den föreslagna indexkorgen med september som basmånad,

att om indexkorgen minskar, kommer biljettpiserna för resenärer att förbli oförändrade.

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 3,4 mnkr och nettokostnaderna ökar med 3,5 mnkr mellan budget 2024 och budget 2025. I posten trafik kostnader ligger indexkostnader med en ökning på 5,2 mnkr gentemot budget 2024 och ökning trafik, fler trafikdagar utgör en ökning med 4,2 mnkr. Norrtågs driftsbidrag minskar med 6,1 mnkr.

Säko-kostnaderna ökar med 3,2 mnkr i jämförelse budget 24 – 25. En ny upphandling av avtalen för särskild persontrafik SÄKO med trafikstart juni 2025 gör det svårt att sätta om kostnadsutvecklingen. För budget 2025 är därför utgångsläget lika med dagsläget med lite höjd för om befintliga avtal måste förlängas eller direktupphandlas om det sker någon

MISSIV

överklagan i upphandlingsprocessen. Indexkostnaderna är liknande resonemang som med bussavtalen, en något lägre nivå under de väldigt höga nivåer som varit där HVO haft stort genomslag i indexkorgen.

Förvaltningskostnaderna beräknas minska med 1,6 mnkr mellan budget 24-25. I budget 2024 tillkom 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 uppräknats med en 3,0 %-ig lönerrevision. I övrigt ligger personalkostnaderna med kostnader efter den omorganisation som gjorts på Kundcenter Ånge.

De kommunala biljettsubventionerna förväntas minska med 6,1 mnkr. Det baseras på utfall tertial 1 2024 och den prognos som bygger på dessa siffror. Där ser man att framför allt Härnösands vuxenkort minskat sin försäljning vilket kan tros bero på den höjning av periodkortet som gjordes 1 januari 2024, från 50 kr till 200 kr för kunden. Subventionerna är dock uppräknade med samma procentsats som biljettintäkterna i ökat resande från 2024 års prognos.

Kostnaden för Norrtåg AB minskar med 6,1 mnkr mellan budget 24-25. Regionernas medfinansiering totalt förväntas minska med 18,3 mnkr och statlig medfinansiering bedöms öka med 40 mnkr mellan budget 24-25.

Verksamhetens intäkter ökar totalt med 1,1 mnkr jämfört med budget 2024. Inga biljettprishöjningar är planerade för 2025 och budgetens intäkter är baserade på prognosen i T1 där resandet minskat något jämfört med föregående år. Målet för verksamheten är att öka resandet med tre procent mellan åren så den höjningen avspeglas i budgeten för 2025.

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 ny fastställd förbundsordning såväl som att nytt trafikförsörjningsprogram 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. Målstrukturen för MRP kommer ändras och nytt beslut på vilka mål som ska följas upp kommer till direktionen i december 2024 under förutsättning att nytt trafikförsörjningsprogram antas.

Thomas Olsson
Tf. Förbundsdirektör

Bilaga:

Mål- och resursplan samt budget för 2025 med plan för 2026–2027

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
Förbundets revisorer

Thomas Olsson

Mål- och resursplan 2025-2027 med Budget 2025

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

Förslag till förbundsdirektionen 2024-06-26

Innehåll

Politisk viljeinriktning	3
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	4
Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken.....	6
Vision.....	6
Övergripande målområden	7
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
Budgetförutsättningar	17
Index och trafikavtal	17
Särskild persontrafik	17
Förvaltning och Kundcenter	17
Biljettintäkter	17
Resultatbudget 2025 – 2027	18
Investeringsbudget	20
Fördelning av verksamhetens nettokostnad	21
Fördelning av medlemsbidrag	22
Avgifter.....	24

Politisk viljeinriktning

Det är med glädje som vi presenterar kollektivtrafikmyndighetens mål- och resursplan för 2025. Året markerar en betydande milstolpe för oss, då vi implementerar våra nya styr- och ledningsdokument samt en förnyad finansieringsmodell fullt ut. Denna framåtsyftande förändring gör oss starkare då vi tillsammans tar ett gemensamt ansvar för att utveckla den regionala allmänna kollektivtrafiken.

Under året ska vi jobba med framtiden genom att noggrant följa och utvärdera de pilotprojekt som pågår, Paxa och närtrafik. På det sättet erhåller vi värdefull information inför den kommande trafikupphandlingen och trafikstarten år 2027. Vår strävan mot hållbarhet för våra resenärer, vår ekonomi och klimatet är centralt i allt vi gör och genomsyrar de beslut vi fattar.

Tillsammans med våra samarbetspartners och intressenter är vi fast beslutna att forma en mer effektiv, hållbar och tillgänglig kollektivtrafik för alla invånare i regionen. Vi vill ta ansvar och vara delaktiga i den utveckling som sker i vårt län och där kollektivtrafiken har en viktig roll för ett hållbart samhällsbygge.

Tillsammans skapar vi en bättre och mer hållbar framtid för kollektivtrafiken i Västernorrland.

Undertecknas av samtliga ordinarie ledamöter i förbundsdirektionen

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Omvärldsläget är fortsatt instabilt. Det är främst kriget i Ukraina och Gaza 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 har getts 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 olika typer av risker gällande kollektivtrafiken, tex. risken för att någon stjäla 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 har de senaste åren ökat kraftigt, vi ser en stor ökning inte minst på fordonsbränsle tex. HVO100 som är ett frekvent använt fossilfritt bränsle i kollektivtrafiken. Den ekonomiska utvecklingen berodde till största delen på kriget i Ukraina och den har fått följd effekter i form av inflation och konjunktursvängning. Under 2024 så har kostnadsökningen stabiliserats men kostnadsnivån är fortsatt hög. Sverige har den senaste tiden befunnit sig i en lågkonjunktur som påverkat oss negativt, dock ser vi nu en ljusning då inflation, ränteläge och de ekonomiska tongångarna i samhället är numer något mer positiva. Kostnadsökningarna behöver fortsatt kompenseras med lika stora intäktsökningar i form av höjda biljettpriser, 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. 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 något under nivåerna innan pandemin. Hittills under 2024 första månader har något färre resor i kollektivtrafiken utförts jämfört med 2023. Det som tros påverka denna trend är medias rapportering om prissättning i kollektivtrafiken samt lägre kostnader för bränsle för privat bilister. 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 2024 planeras den stora bussupphandlingen som träder i kraft i december 2027. 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 fortsatt vara viktigt under kommande år.

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 hela 2024 och delar av kommande år. Ett bra upphandlingsunderlag är ett måste för att uppnå en attraktiv och effektiv kollektivtrafik i nästa avtalsperiod.

Även 2024 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 om fordonsresurserna dessutom drivs fossilfritt eller till och med emissionsfritt så minskar vårt klimatavtryck och vi kan bidra till en bättre miljö för alla.

Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken

Vision

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. Visionen har sin utgångspunkt i det trafikförsörjningsprogram som förbundsdirektionen antog 2018.

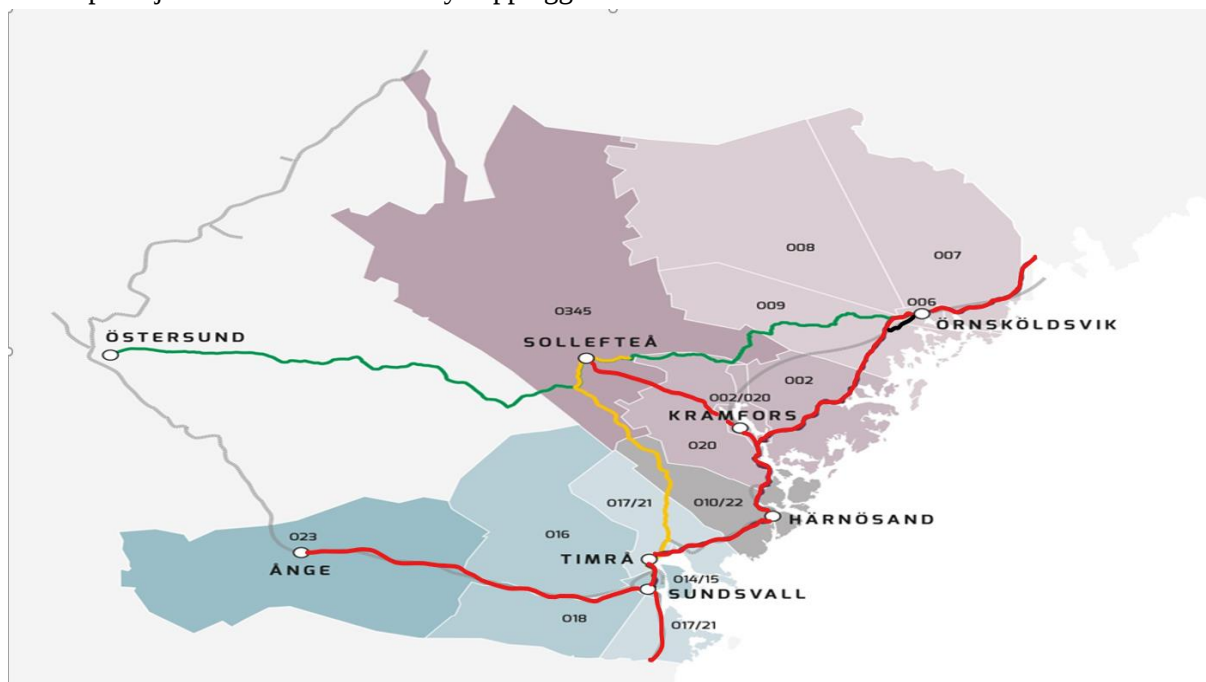
Kollektivtrafiken är en förutsättning för att uppnå ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken skapar möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför boendeorten. Det leder till en bättre matchad arbetsmarknad och bättre förutsättningar för individer och organisationer att utvecklas i regionen. Dessutom skapar kollektivtrafiken möjligheter för en rik och aktiv fritid.

Politisk ambition

Den politiska ambitionen för planeringsperioden lägger särskilt fokus vid att prioritera följande områden:

Prioritering starka stråk

I nuvarande trafikförsörjningsprogram så prioriteras vissa stråk och områden. I förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram så har detta upplägg ersatts med ett principupplägg som ska utmynna i ett jämlikt kollektivtrafiksystem i hela länet baserat på befolkning och målpunkter. Under 2023 kommer arbete påbörjas att ställa om till det nya upplägget.



Ändamålsenlig organisation som är väl rustad att möta kommande upphandling

Kommunalförbundet ska ha en organisation som har kompetens och resurser att i samråd med kommunalförbundets medlemmar genomföra upphandlingar av trafik. I framtiden så ska trafikslag i

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 har antagits 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.

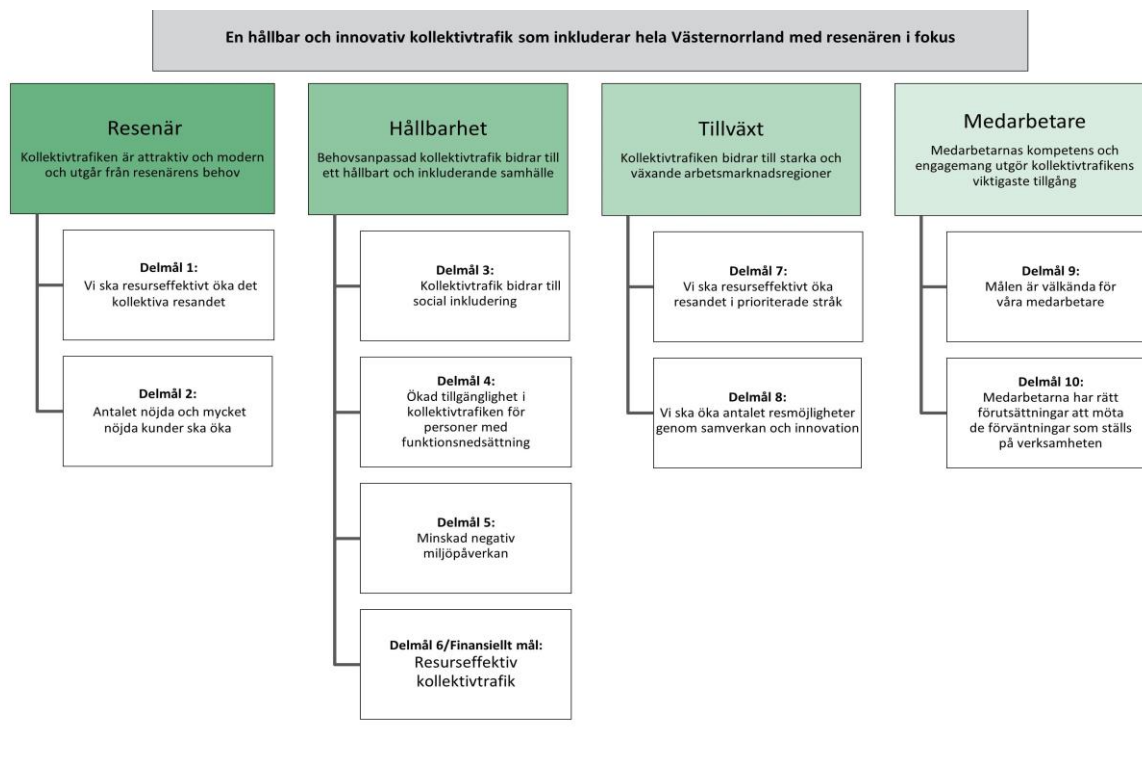
Antagande av nytt trafikförsörjningsprogram

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 och tåg kompletteras den allmänna kollektivtrafiken vilket sammantaget ger en grundläggande tillgänglighet och attraktiv 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.
- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka med 1 procent årligen.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken i förhållande till föregående år. Förändring i %. Målvärdet anger lägst procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	+3%	+3%	+5%
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" (%). Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	58/35	60/40	62/42
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%). Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	75/70	77/70	79/70
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet "Det är enkelt att resa med Din Tur" (%). Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt. 2023 68/43	69/44	70/45	71/46
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att resa med Din Tur" (%). Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	72/61	74/63	76/65

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 resenärsvärdar är exempel på viktiga faktorer för enkel och snabb kommunikation.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	58/42	59/42	60/43
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.	78/78	79/79	80/80
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.	30/18	32/20	34/22

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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
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>	65 000	70 000	72 000
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet ”Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande”. Målvärdet anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	77/77	78/78	79/79
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	70/65	75/70	80/75

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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
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	69/69	70/70	71/71
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	62/60	64/62	66/64
Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser mm)" (%) Målvärde anger lägsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	77/75	79/77	81/79

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 flyttats över till kommunalförbundet.

Indikatorer för att följa upp målet	Målvärde 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%) Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	12	13	14

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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ¹ (%)	19,0	19,0	
<i>Landsbygdstrafik</i>	15,5	15,5	
<i>Tätortstrafik</i>	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.	22	20	20
Andel samordnade sjukresor (%) Målvärde anger minsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	53	54	55
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun. Målvärde anger lägsta procentsats för att målet ska vara uppfyllt.	56	57	57
Kostnad per produktionskilometer (kr). Målvärde anger högsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	31	30	30

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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Antalet resor i de prioriterade stråken. Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.	7 680 000	7 860 000	8 123 000
Regiontrafik och landsbygdstrafik (Linje 50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611). Målvärde anger minsta antal för att målet ska vara uppfyllt.	1 485 000	1 515 000	1 553 000
Sundsvall O14/15	4 715 000	4 830 000	4 975 000
Örnsköldsvik O6	1 010 000	1 035 000	1 065 000
Målvärde anger minsta antal för måluppfyllnad.			
Regional tågtrafik (Norrtåg, alla produkter)	470 000	480 000	530 000
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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Utbudsförändringar genom biljettsamverkan			
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>SJ Botniabanan/ostkustbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss/må-fre)</i>	<i>22</i>	<i>22</i>	<i>22</i>
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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Andelen medarbetare som känner till myndighetens övergripande mål (%). Målvärde anger minsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	70	75	80
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 2025	Målvärde 2026	Målvärde 2027
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%) Målvärde anger minsta värde för att målet ska vara uppfyllt.	70	71	72
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

Diagram: Indexutvecklingen för respektive indexkorg och trafikavtal

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 och beslutad om och budget för 2025 som lämnas nu och är framtagen enligt gamla modellen kommer att omarbetas för att anpassas till den nya modellen.

Index och trafikavtal

Trafikavtalen, vilka utgör större delen av kommunalförbundets bruttokostnader, justeras normalt årligen utifrån avtalade indexkorgar. Indexkorgarna består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumtprisindex), ITPI 29–30 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja) samt i förekommande fall ränta STIBOR 3M. Budgeten för indexkostnaderna baseras på det faktum att efter en lång period av kraftigt stigande priser och hög inflation så har flera faktorer i svensk ekonomi förändrats till det bättre. Riksbanken har aviserat om att inflationsmålet på 2% är nått, HVO-index har sänkts kraftigt och räntorna är på väg ner. KPI som ingår i indexkorgarna är ett mått på inflationstakten vilket betyder att det indexet stiger mer måttligt än vad som varit den senaste tiden när inflationen stabiliseras ner mot 2%. Senaste indexvärden som indexkorgarna har uppdaterats med är data som publiceras för mars månad. Både Nobinas och Mittbuss indexkorgar ligger då under 40% med basis från 2014 års start när bussavtalen började gälla. Toppen låg i september – november 2023 med runt 46 – 47% och perioden därefter, december 2023 – februari 2024 på runt 44 – 45%. Med dessa aspekter i beaktande så har index för budget 2025 lagts med 44% på de två största indexkorgarna. Den osäkraste faktorn i indexkorgarna är HVO som är svår att prognostisera då den har haft stor rörlighet både uppåt och nedåt.

Särskild persontrafik

En ny upphandling av avtalen för särskild persontrafik SÄKO med trafikstart juni 2025 gör det svårt att sja om kostnadsutvecklingen. För budget 2025 är därför utgångsläget lika med dagsläget med höjd för om befintliga avtal måste förlängas eller direktupphandlas om det sker någon överklagan i upphandlingsprocessen. Indexkostnaderna är liknande resonemang som med bussavtalen, en något lägre nivå under de väldigt höga nivåer som varit där HVO haft stort genomslag i indexkorgen.

Förvaltning och Kundcenter

Avseende personalkostnader och övriga administrativa kostnader baseras budgeten på faktiska beräknade kostnader och intäkter där varje post i möjligaste mån har bedömts enskilt. Vissa poster som kompetensutveckling och friskvård har schabloniserats för att förenkla processen något. Det finns inga inplanerade personalförändringar som ger utslag i budgeten utan eventuella förändringar görs inom ramen för den personalstyrka som är befintlig. Uppräkning av personalkostnader med beräknad lönerevision på 3,0 % har gjorts i budget för 2025 och hänsyn har tagits till den organisation som är i dagsläget, efter den omorganisation som gjordes på Kundcenter i Ånge.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna är svårprognostiserade och den återhämtningsgrad som tidigare använts med 2019 som basår har inte överensstämmt med verkligheten. Utfall tertial 1 2024 med prognosen för helåret 2024 ligger som underlag för uppräkning med 3% som är målet för ökat resande. Priserna på enkelbiljetter och flexbiljetter höjdes med 13% i januari 2024 och den prisökningen avspeglar sig i biljettintäkterna det första tertialet 2024. Statistiken visar att resandet minskat något jämfört med

samma period föregående år men intäkterna är trots det något högre. För budget 2025 har det beslutats i direktionen om att ingen höjning av någon produkts pris ska göras.

Resultatbudget 2025 – 2027

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens nettokostnader ökar med 3,5 mnkr mellan budget 2024 och budget 2025. Verksamhetens intäkter ökar totalt med 1,1 mnkr jämfört med budget 2024. Inga biljettprishöjningar är planerade för 2025 och budgetens intäkter är baserade på prognosen i T1 där resandet minskat något jämfört med föregående år. Målet för verksamheten är att öka resandet med tre procent mellan åren så den höjningen avspeglas i budgeten för 2025.

Verksamhetens totala kostnader ökar med 3,4 mnkr. I posten trafik kostnader ligger indexökningen på 5,7 mnkr mellan budget 24 - 25. Differensen mellan Nobinas index i budget 24–25 är 1,28 % och Mittbuss index 0,14%. Indexkorgarna har olika viktning av de index som ingår i indexkorgarna och när HVO nu gått ner mycket så ligger indexkorgarna på ungefär samma nivå. I budget för 2025 har samma indexsiffra på 44% använts på dessa två största trafikoperatörerna. Den måttliga höjningen gentemot 2024 års budget är efter hänsyn tagen till att indexkorgarnas värden gått ner totalt i utfall för T1 2024.

Trafikkostnaderna som index beräknas på är också 4,2 mnkr högre i 2025 års budget jämfört med 2024 års. Trafikförändringar som till exempel utökning linje 4 till Bredsand Sundsvall, fler antal trafikdagar och utökning L501 Härnösand är orsaker till det.

Säko-kostnaderna ökar med 2,9 mnkr i jämförelse med budget 24 – 25. För budget 2024 följer kostnaden för Säko-kostnaderna tertial 1 2024 med hänsyn till att index blir lite reviderat från de höga nivåer det legat på. Osäkerheten ligger i den nya upphandlingen av Säko-kostnaderna, dels kostnadsnivåerna, dels eventuella överklaganden som kan leda till mer kostnader.

Förvaltningskostnaderna beräknas minska med 1,6 mnkr mellan budget 24–25. I budget 2024 tillkom 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 uppräknats med en 3,0 %-ig lönerrevision. I övrigt ligger personalkostnaderna med kostnader efter den omorganisation som gjorts på Kundcenter Ånge.

De kommunala biljettsubventionerna förväntas minska med 61 mnkr. Det baseras på utfallet i tertial 1 2024 och den prognos som bygger på dessa siffror. Där ser man att framför allt Härnösands vuxenkort minskat sin försäljning vilket kan tros bero på den höjning av periodkortet som gjordes 1 januari 2024, från 50 kr till 200 kr för kunden. Subventionerna är dock uppräknade med samma procentsats som biljettintäkterna i ökat resande från 2024 års prognos.

Kostnaden för Norrtåg AB minskar med 6,1 mnkr mellan budget 24–25. Regionernas medfinansiering totalt förväntas minska med 18,3 mnkr och statlig medfinansiering bedöms öka med 40 mnkr mellan budget 24–25. Totala trafik kostnader förväntas öka med 38,9 mnkr jämfört med budget för 2024. Ökad operatörsersättning och tåghyror är de största posterna. Resandet bedöms öka med 5% jämfört med 2024 och till det tillskrivs det en intäktshöjning på 13,9 mnkr jämfört med budget för 2024.

Kostnaden för biljettsamverkan med X-trafik bedöms kvarstå på samma nivå som 2024 och biljettsamverkan SJ är ett avtal som ännu inte debiterats på grund av att den aktuella tåglinjen varit inställd i princip sen avtalet skrevs.

Resultatbudget (mnkr)	Resultat 2023	Budget 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Verksamhetens intäkter	159,3	170,5	171,6	175,8	180,2
Verksamhetens kostnader	-873,3	-898,4	-901,8	-916,3	-931,5
Avskrivningar	-1,2	-1,8	-3,1	-3,1	-3,1
Verksamhetens nettokostnader	-715,2	-729,7	-733,2	-743,6	-754,4
Kommunala biljettsubventioner	95,7	101,4	95,2	97,6	100,1
Medlemsbidrag	618,4	627,3	637,0	645,0	653,3
Verksamhetens resultat	-1,1	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0
Finansiella intäkter	2,8	1,0	1,0	1,0	1,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	-1,7	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)	2025	2026	2027
BOB Betalsystem Norrland	800 000		
Ny leverantör Realtid/presentation/Trafikledning			
Möbler Ånge Kundcenter	188 500		
Betalkortsterminaler i bussar	2 495 000		
Intäktsfördelningssystem	300 000		
Utbyte stationära datorer till bärbara samt skärmar	274 000		
Kommunikation router (Bussen)		8 500 000	2 900 000
Ombordutrustning platta, skrivare, m.m. för nya BOB		3 375 000	1 125 000
Reseplanerare			
Totalt	4 057 500	11 875 000	4 025 000

Kommentar
Pågående nytt biljett- och betalsystem
Kostnaden är i ett kommande projekt att överföra realtiden och presentationen från nuvarande leverantör till nya leverantören. Även integration andra system Tidsåtgång ca 1000 timmar a 1200 kr/tim.
nya betalkortsterminaler + installation i bussarna
Nytt intäktsfördelningssystem i nya BoB
Stationära datorerna är ca 4+ år gamla inkl. 6 bärbara. Utbyte av skärmar i Kundservice Ånge
Fordonsdator + Förardisplay + Antenn (GSM/GNSS) och räknas på anbudskostnaden på 300 fordon. Behövs då ny ombord utrustning installeras Plattor + skrivare
FLV validatorer, plattor 7 500 kr, skrivare 4 700 kr Fördelat 75 och 25
Ersätter den gamla reseplaneraren på dintur.se

Fördelning av verksamhetens nettokostnad

I tabellen nedan exkluderas de kommunala subventionerna. Jämfört med budget 2024 sker en ökning av nettokostnaden med totalt 3,4 mnkr. Den totala kostnaden räknas upp med 2,5% för plan 2026 och 2027 och intäkterna räknas upp med 2,5% i ökat resande och prishöjningar mot budget 2025.

För Region Västernorrland minskar nettokostnaderna med 8,1 mnkr mot budget 2024 där förvaltningskostnader minskar med 1,6 mnkr och Norrtåg med 6,1 mnkr. För Sundsvalls kommun ökar nettokostnaderna med 1,6 mnkr vid en jämförelse med budget 2024. En utökning av trafiken med linje 4 till Bredsand utgör största differensen. För Örnsköldsviks kommun ökar nettokostnaderna med 3,5 mnkr där kostnaderna för den särskilda persontrafiken utgör 1,2 mnkr.

Nettokostnad, exkl kommunernas subventioner (mnkr)	Resultat 2023	Budget 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Region Västernorrland	-287,3	-305,6	-297,5	-305,4	-313,5
Sundsvalls kommun	-173,1	-172,7	-174,3	-174,6	-174,8
Örnsköldsviks kommun	-104,9	-102,8	-106,3	-107,1	-108,0
Härnösands kommun	-45,5	-45,9	-46,8	-47,2	-48,1
Kramfors kommun	-35,3	-35,7	-36,6	-37,1	-37,6
Timrå kommun	-26,7	-22,8	-25,7	-25,9	-26,1
Sollefteå kommun	-26,3	-28,9	-28,7	-28,8	-29,1
Ånge kommun	-16,2	-15,5	-16,3	-16,5	-16,8
Summa	-715,2	-729,8	-733,2	-743,6	-754,4

Fördelning av medlemsbidrag

I tabellen nedan redovisas fördelningen av kommunalförbundets medlemsbidrag.

Medlemsbidrag (mnkr)	Resultat 2023	Budget 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Region Västernorrland	284,1	-302,4	-294,4	-302,2	-310,2
Sundsvalls kommun	141,5	-139,0	-139,5	-138,9	-138,3
Örnsköldsviks kommun	75,8	-72,5	-74,5	-74,5	-74,6
Härnösands kommun	12,6	-10,7	-21,2	-21,1	-20,8
Kramfors kommun	35,3	-35,7	-36,6	-37,1	-37,6
Timrå kommun	26,7	-22,8	-25,7	-25,9	-26,1
Sollefteå kommun	26,2	-28,9	-28,7	-28,8	-29,1
Ånge kommun	16,2	-15,5	-16,3	-16,5	-16,8
Summa	618,4	-627,3	-637,0	-645,0	-653,3

Kommentarer gällande medlemsbidrag

Medlemsbidragen för budget 2025 förväntas öka med 1,5% procent jämfört med budget 2024. För plan 2026-2027 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 2025 – 2027

Balansbudget (mnkr)	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Tillgångar			
<i>Anläggningstillgångar</i>			
Immateriella anläggningstillgångar			
Förvärvade system	5,0	3,2	2,2
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner och inventarier	5,4	14,2	18,0
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	27,5	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	118,7	110,0	108,0
Summa omsättningstillgångar	221,5	217,9	215,9
SUMMA TILLGÅNGAR	249,0	240,8	237,8
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	239,5	236,5

Avgifter

	2025	2024	2023
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	50 kr	30 kr	30 kr
Avgift för kortämne, Enkelbiljett	0 kr	10 kr	10 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 höjs i och med det nya biljett- och betalsystemet till 50 kr per kort. I takt med att digitala produkter införs minskar behovet av kortämnena avsevärt.

Avgift för Enkelbiljett

Beloppet som debiteras för att täcka framställnings och handläggningskostnaderna för enkelbiljett tas bort när det nya biljettsystemet är i drift hos försäljningsställena. Dessa biljetter kommer i det nya systemet skrivas ut på kvitto i stället för att läggas på ett reskort.