

KOMMUNALFÖRBUNDET
KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
I VÄSTERNORRLANDS LÄN



DIN TUR



MÅL OCH RESURSPLAN 2026 – 2028 MED BUDGET 2026

KOMMUNALFÖRBUNDET KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN I VÄSTERNORRLANDS LÄN

Fastställt av:
*Förbundsdirektionen för Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län*
Fastställt vid:
Förbundsdirektionen sammanträde 2025-06-24

Dokument:
Mål-och resursplan 2026 - 2028 med budget 2026
Senast reviderad



Tillsammans reser vi smartare

Innehållsförteckning

Politisk viljeinriktning	2
Omvärldsanalys och förväntad utveckling	3
Vision och mål för framtidens kollektivtrafik.....	4
Fokusområden i MRP 2026 - 2028	5
Målområde: Nöjd resenär	6
Mål: Enkelt	6
Mål: Tryggt	6
Mål: Attraktivt	6
Målområde: Hållbar organisation	7
Mål: Effektiv.....	7
Mål: Attraktiv	7
Mål: Ekonomi i balans	7
Ekonomiska konsekvenser och finansiering	8
Budgetförutsättningar	8
Index och trafikavtal	8
Särskild persontrafik.....	8
Förvaltning och Kundcenter.....	8
Biljettintäkter.....	8
Resultatbudget 2025 – 2027	9
Investeringsbudget.....	11
Fördelning av verksamhetens nettokostnad	12
Avgifter.....	13

Politisk viljeinriktning

Det är med glädje som vi presenterar Kollektivtrafikmyndighetens mål- och resursplan för 2026. 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 fortfarande osäkert vilket gör att det är svårt att bedöma hur omvärldsfaktorer kan komma att påverka myndighetens verksamhet. Bland annat pågår fortfarande Rysslands invasionskrig i Ukraina där Europa med Sverige är tvungna att höja sin militära och civila beredskap. Samtidigt har USA förändrat sin utrikespolitik och inför tullar mot omvärlden inklusive Sverige. Därtill är vädret stundtals extremt runt om i Europa med perioder av kraftig nederbörd, hetta och torka som samhället på sikt måste anpassa sig till.

Även om klimatkatastrofer och säkerhetsläget är negativt så ger det också följd effekter för Västernorrland. Bland annat ökar anslagen till Försvarsmakten som utvecklar sin verksamhet i länet med återetablering av regementet i Sollefteå samt utökad verksamhet i Härnösand. MSB har åter börjat med civilpliktsutbildning i Kramfors och den höjda militära beredskapen runt om i Europa och världen gör att försvarsindustrin går på högvarv vilket påverkar sysselsättningsgraden positivt i vårt län.

Klimatförändringarnas effekter gör att gröna industrisatsningar växer fram i Norrland. Detta gäller även Västernorrland där industriområden för ny industri har skapats i flera av länets kommuner. Regionen har tagit fram en rapport som visar att det kan skapas 14 000 nya jobb som kräver 19 000 fler invånare i länet om planerna förverkligas. Under det senaste året har dock det visat sig finnas stora osäkerheter även inom detta område, bland annat genom Northvolts konkurs i Skellefteå, Unipers avbrutna planer för Hamre i Sollefteå, den avbrutna satsningen på grönt fartygsbränsle i Örnsköldsvik och PTLs avbrutna planer för en anodfabrik i Torsboda. Även om just dessa satsningar som tillsammans hade skapat flera tusen arbetstillfällen inte blir av så finns siterna och dess tillgång till grön el kvar vilket gör att nya satsningar mycket väl kan komma att ske. Därtill finns flera planerade investeringar, exempelvis i Ånge kommun, där processen fortskrider allt närmare genomförande.

Sammantaget så innebär utvecklingen inom försvarsmakt, försvarsindustri och grön industri nya krav på samhällsservice vilket betyder att kollektivtrafiken måste vara väl fungerande och attraktiv för att kunna sörja för de nya transportbehov som kan uppstå till följd av den utveckling som sker. Att genomföra de ambitioner som finns i regionala trafikförsörjningsprogrammet och i Norrtågs vision för 2040 kommer att kräva ökad finansiering från samhället.

Om ingen utveckling sker inom kollektivtrafiken så kan det innebära att länets attraktionskraft inte blir tillräckligt stark för att locka människor att bo och arbeta i länet vilket skulle vara begränsande för den framtida utvecklingen. Dilemmat är också att befolkningen i länet är åldrande där allt färre ska försörja allt fler samtidigt som befolkningen i delar av länet fortsatt minskar. Att utveckla länets kollektivtrafik under dessa förutsättningar är en utmaning som måste hanteras under kommande år.

Vision och mål för framtidens kollektivtrafik

Under 2024 antogs ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2024-2030. Visionen för framtidens kollektivtrafik är *Tillsammans reser vi smartare* vilken är nedbruten i tre olika målområden:

- Nöjd resenär
- Växande region
- Hållbart samhälle

De tre målområdena ska fånga upp den breda uppgift som kollektivtrafiken har i samhället och de olika perspektiv som finns från individnivå upp till övergripande samhällsnivå.



Bilden ovan visas trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

Förutom huvuddokumentet ingår också flera bilagor med strategiskt innehåll såsom hållplatshandbok och trafikplan.

Trafikförsörjningsprogrammets vision, mål och skrivningar är vägledande i myndighetens verksamhet.

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 målområdet Hållbar organisation med målen Effektiv och Ekonomi i balans ska ha uppnått målvärdena.

MRP med budget följs upp enligt nedan:

Ett fullständigt tertialbokslut efter april månads slut.

Ett fullständigt tertialbokslut efter augusti månads slut. Detta uppfyller lagkravet på delårsbokslut.
Ett fullständigt årsbokslut efter december månads slut.

Fokusområden i MRP 2026 - 2028

För perioden 2026-2028 prioriterar myndigheten trafikförsörjningsprogrammets målområde **Nöjd resenär**, vilket innebär att vi aktivt arbetar för att öka kundnöjdheten genom att erbjuda en enkel, trygg och attraktiv kollektivtrafikupplevelse.

Utöver trafikförsörjningsprogrammets målsättningar kommer fokus vara att arbeta med målområdet **Hållbar organisation** vilket syftar till att stärka kommunalförbundets roll som en attraktiv arbetsgivare.

Målområde: Nöjd resenär

Målområdet "Nöjd resenär" är kopplat till Trafikförsörjningsprogrammets mål om att skapa en kollektivtrafik som är enkel, trygg och attraktiv.

Mål: Enkelt

Vi arbetar med att öka kännedomen om kollektivtrafikens fördelar vilket gör det enklare för fler att välja kollektivt resande. Vi arbetar med att vidareutveckla biljett- och betalsystemet samt fortsatt digitalisering. Tillsammans ger detta förutsättningar att det blir enklare att planera och genomföra en resa med kollektivtrafiken.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Antal registrerade användare i appen Din Tur ska öka från föregående år	Power BI	ja	ja	ja
Andel sålda biljetter på Mina sidor och i appen Din Tur ska öka från föregående år	Power BI	ja	ja	ja

Mål: Tryggt

Vi säkerställer att kollektivtrafiken upplevs som trygg för våra resenärer genom förbättrad punktlighet och service. Vi jobbar aktivt med att utveckla realtidssystemet internt och med våra trafikföretag för våra resenärers trygghet.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken, Män/Kvinnor (kollektivtrafikresenärer och sällanresenärer)	KOLLBAR	79/73	80/74	81/75
Biljettkontroller har genomförts (i antal av länets kommuner)		7 av 7	7 av 7	7 av 7
Vilket betyg vill du ge förarens bemötande? (Andel som svarar 4 el 5) (sjukrese- och färdtjänstresenärer)	ANBARO	92%	95%	95%

Mål: Attraktivt

En attraktiv kollektivtrafik bidrar till nöjda resenärer. Attraktivitet uppnås genom ett relevant trafikutbud som är prisvärt och pålitligt. Vår trafik planeras utifrån resenärens behov med fokus på trafikutveckling utifrån behov och efterfrågan, i enighet med trafikförsörjningsprogrammets prioriterade målgrupper. Dessa insatser förväntas leda till ökat kollektivt resande.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Antal kollektivtrafikresenärer (buss) exkl skolresor	Power Bi	+ 3 %	+ 4 %	+ 5%
Nöjd Kund Index NKI, kunder, (värdet i nivå eller över nationellt snitt)	KOLLBAR	ja	ja	ja
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%) ska öka	KOLLBAR	ja	ja	ja

Målområde: Hållbar organisation

Målområdet Hållbar organisation innehåller två verksamhetsmål och ett finansiellt mål. För att stärka kommunalförbundets roll som en attraktiv arbetsgivare arbetar vi utifrån verksamhetsmålen effektiv och attraktiv. Budget ska vara i balans och resurserna ska användas för rätt ändamål och utnyttjas effektivt.

Mål: Effektiv

Vi skapar smidiga och strukturerade arbetssätt genom digitalisering och tydliga rutiner som förenklar vardagen för medarbetarna.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Antalet upprättade och implementerade processer	HME	3	3	3
Medarbetarna vet vad som förväntas av dem i sitt arbete (värdet i nivå med eller högre än index)		70	70	70
Medarbetarnas befattningsbeskrivningar är genomarbetade och kända		100%	100%	100%

Mål: Attraktiv

Tydliga roller och rätt förutsättningar ger en hållbar arbetsmiljö. En hållbar arbetsmiljö främjar hälsa och bidrar till att verksamhetens mål nås.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Sjukfrånvaron lägre än målvärdet	Agda	5,5%	5,5%	5,0%
Andel medarbetare som nyttjar friskvårdsbidrag ska öka från föregående år	Agda	ja	ja	ja
Medarbetarna upplever sitt arbete som meningsfullt, (värdet i nivå med eller högre än index)	HME	70	70	73

Mål: Ekonomi i balans

Den fastställda budgeten följs upp kontinuerligt, för att minimera avvikelser och skapa tydliga, effektiva ekonomiska processer. Kostnader för trafik och verksamhet analyseras för resurseffektivitet. Biljettintäkterna är en viktig del i att öka självfinansieringsgraden.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Målvärde 2026	Målvärde 2027	Målvärde 2028
Budgetföljsamhet (%) ¹		4%	4%	4%
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (%) ²		18	19	20
varav tätortstrafik ³		23	24	25
varav landsbygdstrafik ⁴		15	16	17

¹ Budget ska inte avvika mer än målvärdet

² Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive SÄKO, som täcks av externa verksamhetsintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention

³ Trafikområden O3,O6,O10,O14-15

⁴ Övriga trafikområden

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 2026 som lämnas nu är framtagen enligt 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 (konsumentprisindex), 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 39% med basis från 2014 års start när bussavtalen började gälla. Under 2024 har index haft en trend neråt och för varje kvartal har det minskat något alternativt legat någorlunda still. Med dessa aspekter i beaktande så har index för budget 2026 lagts med 41% på de två största indexkorgarna. Prognosen för KPI bygger på konjunkturinstitutets prognos med ett årsgenomsnitt på 1,5%. Ränteläget bedöms oförändrat, arbetskraftskostnad ökar samtidigt som HVO är svåranalyserat. Under 2024 gick HVO-index ner kraftigt vilket medförde betydligt lägre nivåer på indexkostnaderna.

Särskild persontrafik

En ny upphandling av avtalen för särskild persontrafik SÄKO med trafikstart juni 2025 gör det svårt att sätta om kostnadsutvecklingen. För budget 2026 är beräkningar gjorda efter de nya avtalen som börjar gälla och med uppräknings från dagens prisnivå med de index som hör till avtalen. Kostnaden fördelas utifrån hur mycket trafik som respektive medlem ansvarar för. Men förändringen har också med tidigare avtalspriser och trafikområdesindelning att göra.

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. Personalbudgeten har utökats med en ny tjänst som beredskapssamordnare. Kundcenter i Ånge har övergått till externt tjänsteköp kvällar och helger vilket innebär lägre personalkostnader och en IT-tjänst i Kramfors ingår i driftsbudgeten för biljett- och betalssystemprojektet i stället för att ligga i den egna personalbudgeten. Uppräkning av personalkostnader med beräknad lönerevision på 3,0 % har gjorts i budget för 2026.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna är svårprognostiserade och införandet av det nya biljett- och betalssystemet har bidragit med fler osäkerhetsfaktorer. Utfall tertiäl 3 2024 ligger som underlag för uppräkning med 3,0%. Den indexkorg som ligger till grund för en eventuell höjning bedöms ligga på den nivån.

Resultatbudget 2026 – 2028

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens nettokostnader ökar med 15,1 mnkr mellan budget 2025 och budget 2026. Verksamhetens intäkter ökar totalt med 3,0 mnkr jämfört med budget 2025. Budgetens intäkter är baserade på utfallet i T3 2024. I målområde nöjd resenär är ett delmål att öka resandet med 3% till 2026. Ökat resande behöver per automatik inte innebära ökade biljettintäkter beroende på hur det ökade resandet är tänkt att finansieras. Men i intäkternas ökning med 3% rymmer den aspekten också enligt försiktighetsprincipen. Biljettprisökningar bestäms i första hand av den indexkorg som tas fram i september månad. Är indexen minus jämfört med föregående år så görs ingen höjning om inte annat beslut läggs fram för direktionen.

Verksamhetens totala kostnader ökar med 18,4 mnkr. I posten trafik kostnader ligger indexminskningen på 14,8 mnkr mellan budget 2025 - 2026. Differensen mellan Nobinas och Mittbuss indexkorg i budget 2025–2026 är en minskning med 3,0%. I budget för 2025 har index på 44% använts jämfört med nu i budget 2026 på 41%. Sänkningen gentemot 2025 års budget är efter hänsyn tagen till att indexkorgarnas värden gått ner totalt i utfall för såväl större delen av 2024 och framåt i T1 2025.

Trafikkostnaderna som index beräknas på är även 6,1 mnkr lägre i 2026 års budget jämfört med 2025 års. Färre antal trafikdagar och trafikförändringar som Sollefteå stadstrafik med minskat linjeutbud är orsaker till det.

Säko-kostnaderna ökar med 9,5 mnkr i jämförelse med budget 2025 – 2026. För budget 2026 är det nya avtal som börjar i juni 2025. De nya avtalen har en annan områdesindelning och delvis andra villkor vilket gör det svårt att beräkna innan det finns ett utfall att titta på. Beräkningarna är gjorda med de avtal som ligger nu med hänsyn till resande och kostnadsnivå. Indexkorgarnas utveckling är beräknad på liknande sätt som i linjebussavtalen. En ökning med 2% från 2025 till 2026.

Förvaltningskostnaderna beräknas öka med 1,8 mnkr mellan budget 2025–2026. Driftsbudgeten för det nya biljett- och betalsystemet ligger 1,4 mnkr högre än budget 2025. Utbildningskostnader är 0,4 mnkr högre. Personalkostnader har uppräknats med en 3,0 %-ig lönerrevision men ligger ändå 1,7 mnkr lägre än budget 2025. Det är på förvaltningssidan i Kramfors en IT-tjänst som ingår i driftsbudgeten för biljett- och betalsystemet och lägre lönenivåer på vissa ny tillträdde tjänster. I övrigt ligger personalkostnaderna med kostnader efter den omorganisation som gjorts på Kundcenter Ånge. Kvälls- och nattetid är öppettiderna förändrade på Kundcenter och extern tjänst anlitas för inkommande samtal under dem tiderna. Detta betyder lägre personalkostnader och i stället externt tjänsteköp via ett nytt avtal i stället som är beräknat initialt till 1,0 mnkr. De externa avtal som genererat intäkter till Kundtjänst upphör också helt och intäktsminskningen där är 0,5 mnkr.

De kommunala biljettsubventionerna utgår i budgeten för 2026 efter den omräkning som gjordes i budget 2025. Medlemsbidraget debiteras efter nettokostnad i stället och den fakturering som gjorts månatligt av subventionerna upphör. I nettokostnaden ligger sen förut lägre biljettintäkter på kommuner som har subventioner.

Kostnaden för Norrtåg AB ökar för Västernorrlands del med 26,2 mnkr mellan budget 2025–2026. Regionernas totala medfinansiering ökar med 64,5 mnkr. Under 2026 etableras en marknadsavdelning som hanterar ett eget biljettsystem och marknadsinsatser. Genom att paketera erbjudanden på ett effektivt sätt bedöms resandet öka och därmed öka intäkterna. Under 2026 har bolaget 21 fordon och har även budgeterat för att emot ytterligare fem fordon. Detta beräknas öka fordonshyran med 10 mnkr. Trafikavtalen kostnad förväntas öka med 36 mnkr från budget 2025-2026. Kostnaden är budgeterad efter de nya trafikavtalen och

beräknad med en indexhöjning på 3% per år från 2024-2028. Bolaget kommer att fortsätta förhandlingar med Trafikverket om ett Samverkansavtal med en avtalslängd på tre år. Dock saknar Trafikverket besked om finansiering som anges i statens årliga budget. Slutligt besked kommer tidigast först i september 2025 då Regeringens höstbudget tas. Den medfinansiering som beräknas i budget är den som gäller för prognosen 2025, 98 mnkr, tills nya besked ges är det även beräknat för åren 2026–2028 i budget. Det är en minskning från budget 2025 med 40 mnkr.

Din tur har under lång tid samverkat med X-trafik för att finansiera förlängningen av tåg- och busstrafik till Sundsvall. Nuvarande avtal tecknades 2020 och löper ut i december 2025. I det nya avtalsförslaget från X-trafik ligger en kostnadsökning om 6,5 mnkr från nuvarande 4,0 mnkr till 10,5 mnkr.

För att ett nytt trafikavtal ska kunna tecknas behövs ett beslut i direktionen. Frågan skulle behandlas under sammanträdet i maj månad och återremitterades. Inget beslut är alltså ännu taget men i budget för 2026 är 6,0 mnkr med, en ökning med 2,0 mnkr från nuvarande nivå.

SJ:s biljettsamverkan ligger oförändrat i budget 2026 på 0,4 mnkr.

Tabell över budgetens resultat (mnkr)

RESULTATBUDGET (MNKR)	Utfall 2024	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Verksamhetens intäkter	171,3	171,6	174,6	178,6	183,1
Verksamhetens kostnader	-875,9	-903,3	-921,7	-934,0	-945,7
Avskrivningar	-1,8	-3,2	-3,2	-3,2	-3,2
Verksamhetens nettokostnader	-706,4	-734,9	-750,3	-758,6	-765,7
Kommunala biljettsubventioner	86,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Medlemsbidrag	619,8	733,9	749,0	757,2	764,4
Verksamhetens resultat	-0,1	-1,0	-1,3	-1,3	-1,3
Finansiella intäkter	2,6	1,0	1,3	1,3	1,3
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	-2,5	0,0	0,0	0,0	0,0
ÅRETS RESULTAT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Investeringsbudget

Inför övergången till nya trafikavtal på linjetrafiken blir det aktuellt att byta den ombord utrustning som hör till biljett- och betalsystemet. Kostnaden i budget 2026 och plan för 2027 är beräknat på validatorer och plattor samt skrivare till bussarna.

Möbler och datorer till Kramforskontoret följer den plan som innebär att löpande förnya datorer samt att iordningsställa basarbetsplatser vid övergång till mer kontorsarbete. Fler personer i befintliga rum innebär att minska ner skrivbordsytorna och se över kontorsstolar.

Inför de nya trafikavtalens början ska Din Turs grafiska profil ses över och omformas.

Projektet biljett- och betalsystemets budget på utvecklingskostnader för 2026 ligger på 1,1 mnkr. Det avser utveckling på resenärsapp, olika flöden inom segment kunder och B2B.

Tabell med översikt av investeringar

MNKR	Utfall 2024	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Biljettmaskiner	0,1	0,0			
Trafikledning realtid	1,2	1,5			
Inventarier/möbler/datorer	0,3	0,5	0,5		
Reseplanerare	0,5	0,3			
Grafisk profil	0,0	0,0	0,5		
BOB - biljettsystem	3,3	0,8	1,1		
Betalkortsterminaler bussar	0,0	2,5			
Intäktsfördelningssystem	0,0	0,3			
Ombord utrustning			3,4	1,1	
Pågående immateriella	-1,4	0,0			
Pågående materiella	1,3	0,0			
SUMMA	5,3	5,8	5,4	1,1	0,0

Fördelning av verksamhetens nettokostnad

I tabellen nedan redovisas nettokostnad per kommun och Regionen för budget 2026 och plan 2027-2028. Jämfört med budget 2025 sker en ökning av nettokostnaden med totalt 15,6 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 utfall 2024 och budget 2025.

I den nya kostnadsfördelningsmodellen utgår subventionerna som tidigare medräknats i medlemsbidraget. Dessa subventioner har fakturerats månatligt utöver medlemsbidragets kvartalsfakturering. Medlemsbidraget är nu lika med nettokostnaden för varje medlem.

Tabell över medlemmarnas nettokostnad/medlemsbidrag

MNKR	Utfall 2024	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Region Västernorrland	-282,3	-295,3	-304,8	-308,5	-311,9
Ånge kommun	-16,0	-16,3	-15,6	-15,8	-16,0
Sundsvalls kommun	-167,6	-176,7	-175,8	-176,8	-177,7
Timrå kommun	-26,0	-25,9	-28,9	-29,2	-29,5
Härnösands kommun	-46,8	-48,2	-48,9	-49,4	-49,8
Kramfors kommun	-35,9	-36,6	-37,1	-37,7	-38,2
Sollefteå kommun	-28,4	-28,6	-29,8	-30,3	-30,7
Örnsköldsviks kommun	-103,3	-106,2	-108,5	-109,6	-110,5
SUMMA	-706,4	-733,9	-749,5	-757,2	-764,4

Avgifter

	2026	2025	2024
Utdebiterade timkostnader	775 kr/h	775 kr/h	775 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	0 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 är oförändrat 50 kr per kort. I takt med att digitala produkter införs minskar behovet av kortämnena avsevärt.

Avgift för Enkelbiljett

Enkelbiljetter skrivs ut på kvitto och är fortsatt kostnadsfria.