

MISSIV**Handläggare**
Kristina van Loveren**Datum**
2026-06-01**Diariernr**
25/00512

(En Bilaga)

Mål- och resursplan samt budget för 2027 med plan för 2028-2029**Förbundsdirektionen beslutar**

att fastställa Mål- och resursplan samt budget för 2027 med plan för 2028-2029.

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. En ny kostnadsfördelningsmodell är framtagen och beslutad om och budget för 2027 som lämnas nu är framtagen enligt den nya modellen. Trafikavtalen utgör den största delen av myndighetens bruttokostnader och justeras årligen efter förutbestämda indexmodeller.

Nuvarande trafikavtal för linjelagd busstrafik sträcker sig till 2027. 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 nettokostnader ökar med 80,7 mnkr mellan budget 2026-2027. Kostnaderna ökar med 83,7 mnkr och intäkterna med 4,6 mnkr.

Inför övergången till nya trafikavtal på linjetrafiken blir det aktuellt att byta den ombord utrustning som hör till biljett- och betalsystemet. I förslaget i budget 2027 ligger en mer omfattande investering än tidigare plan. Utrustningen avser hårdvara för biljett- och betalsystem samt för realtidssystem, hållplatsutrop och destinationsskyltning. I samband med detta kommer också ny mjukvara för biljett- och betalsystemet att behöva upphandlas då avtal för befintlig mjukvara löper ut i mars 2028.

Total kostnad för samtlig hårdvara bedöms till ca 20,1 mnkr. Förslaget är att investeringen ska ske genom lånefinansiering. Avskrivningar har fördelats över 5 år vilket ger kostnader på 4 mnkr per år. Därtill kommer finansieringskostnader vilket vid 5% ränta skulle innebära ytterligare 0,5 mkr per år i genomsnitt över perioden. Investeringen ska ske i samband med trafikstart på de nya avtalen i december 2027 och i budget för 2027 har avskrivning och räntekostnad på lånet tagits med på halvårsbasis.

Biljettintäkter är den största intäktsposten och utgör ungefär 60% av intäkterna. Biljettintäkterna har budgeterats efter ett förslag att frångå den indexkorg som ligger till grund för en eventuell prishöjning för beslut. Förslaget innebär att biljettpriset vid köp ombord på

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**Postadress:**
Box 143
841 22 Ånge**Besöksadress:**
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors**Telefon:** 0775-50 77 70**Org. nr:**
222000-2923**Webb/e-post:**
registrator@dintur.se
www.dintur.se

MISSIV

buss ska höjas med 10% jämfört med det som köps via andra försäljningskanaler som till exempel app eller webbsidan.

Kostnaden för Norrtåg ökar med 20,5 mnkr. Det beror bland annat på minskad statlig medfinansiering, ökade trafik kostnader i nytt avtal och fem ytterligare fordon. Norrtåg 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 2026 då Regeringens höstbudget tas. Den medfinansiering som beräknas i budget är den som gäller för prognosen 2026, 56,0 mnkr, tills nya besked ges är det även beräknat för åren 2028–2029 i budget. Det är en minskning från budget 2026 med 42 mnkr i Norrtågs budget. Västernorrlands medfinansiering av Norrtåg uppgår till 36%.

Kostnaden för biljettsamverkan med X-trafik ligger i budget för 2027 enligt nytt avtal som började gälla 2026 på totalt 6,9 mnkr. I budget 2026 var det uppräknat till 6,0 mnkr. Din tur har under lång tid samverkat med X-trafik för att finansiera förlängningen av tåg- och busstrafik till Sundsvall.

Serviceresornas kostnader minskar med 6,4 mnkr i jämförelse med budget 2026 – 2027. För budget 2026 var det budgeterat för de nya avtalen som startade i juni 2025 men där det inte fanns något utfall att luta sig mot. De nya avtalen har en annan områdesindelning och delvis andra villkor vilket gjorde det svårt att beräkna innan det finns ett utfall att titta på. Beräkningarna för budget 2027 är gjorda med de nya avtalen där utfall halva 2025 och T1 2026 använts som underlag.

Indexkostnaderna bedöms öka med 67,6 mnkr jämfört med budget 2026. Den budgeten lades när världsläget såg annorlunda ut och en stabilisering på en lägre indexnivå antogs. Efter det så har krigsutbrottet i Iran och stängningen av Hormuzundet lett till en global oljekris. Priset på HVO följer världsmarknadspriset på råolja om än inte helt linjärt. I den prognos som gjorts i tertial 1 2026 ligger indexkostnaderna på en mycket högre nivå än i budgeten för 2026. I budget för 2026 har index på 41% använts jämfört med nu i budget 2027 på över 58,5% i snitt.

För budget 2027 har det på trafiksidan tillkommit trafikavtalskostnader för utökning på L90 med 2,6 mnkr. På det läggs också indexkostnad. Birstalinjen utgick redan i mars 2026 och är alltså helt borttagen till en kostnad av 4,0 mnkr i budget 2027.

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. 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 lönerrevision på 3,0 % har gjorts i budget för 2027. Personalkostnaderna ligger på 36,8 mnkr i budget 2027 mot 36,1 mnkr i budget 2026. En ökning med 0,7 mnkr.

Inför trafikstart på de nya avtalen i december 2027 så har marknadsföringsbudgeten höjts med 0,8 mnkr. I budget 2027 ligger kostnad för Consat trafikledningssystem med på 0,9 mnkr. Det

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

MISSIV

var inte budgeterat i 2026 års budget. Byte av telefonväxel i Ånge och nytt kundsynpunktsystem ger ökade kostnader vid skifte då dubbla system är i drift innan uppsägning av gamla avtal.

Avskrivningarna mellan budget 2026 och budget 2027 ökar med 1,7 mnkr. Ett nytt fordon för hållplats- och fordonskontroll köps in under 2026 på grund av en omflyttning av tjänster. Investeringen på ny ombord utrustning förväntas tas i bruk under senare halvan av 2027 och därmed öka avskrivningarna med 1,5 mnkr.

Thomas Olsson
Förbundsdirektör

Bilaga:

Mål- och resursplan samt budget för 2027 med plan för 2028–2029

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
Förbundets revisorer

KOMMUNALFÖRBUNDET
KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
I VÄSTERNORRLANDS LÄN



DIN TUR



MÅL OCH RESURSPLAN 2027 – 2029 MED BUDGET 2027

KOMMUNALFÖRBUNDET KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN I VÄSTERNORRLANDS LÄN

Fastställt av:
*Förbundsdirektionen för Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län*
Fastställt vid:
Förbundsdirektionen sammanträde 2026-XX-XX

Dokument:
Mål-och resursplan 2027 – 2029 med budget 2027
Senast reviderad

ARBETSDOKUMENT



Tillsammans reser vi smartare

Innehållsförteckning

Politisk viljeinriktning	2
Omvärldsanalys och förväntad utveckling	3
Vision och mål för framtidens kollektivtrafik.....	4
Fokusområden i MRP 2027 - 2029	5
Målområde: Nöjd resenär	5
Mål: Enkelt	5
Mål: Tryggt	5
Mål: Attraktivt	5
Målområde: Hållbar organisation	6
Mål: Effektiv.....	6
Mål: Attraktiv	6
Mål: Ekonomi i balans	6
Ekonomiska konsekvenser och finansiering	8
Budgetförutsättningar	8
Resultatbudget 2027 – 2029	8
Investeringsbudget	8
Verksamhetens intäkter	9
Biljettintäkter.....	9
Verksamhetens kostnader	9
Index och trafikavtal	9
Särskild persontrafik.....	12
Norråg, biljettsamverkan.....	12
Förvaltning och Kundcenter.....	13
Avskrivningar.....	13
SKRIV TEXT	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Fördelning av verksamhetens nettokostnad	14
Avgifter.....	15

Politisk viljeinriktning

Det är med tillförsikt som vi presenterar Kollektivtrafikmyndighetens mål- och resursplan för 2027. Under året fortsätter arbetet med att utveckla och stärka kollektivtrafiken i Västernorrland med fokus på effektivitet, tillgänglighet och hållbara resor för länets invånare. Samtidigt påverkas verksamheten av omvärldsläget, vilket innebär ökade kostnader, bland annat genom högre indexuppräknningar.

Den kommande trafikupphandlingen utgör en central del i arbetet med att utveckla ett modernt och attraktivt kollektivtrafiksystem.

I samband med uppgraderingen av biljett- och betalsystem samt utvecklingen av realtidsinformation förbättras resenärernas möjligheter till enkla, trygga och tillgängliga resor. Genom digital utveckling och moderna lösningar stärker vi både servicen och kollektivtrafikens attraktivitet i hela länet.

Under året sker även viktiga satsningar på trafikutveckling. Linje 90 kommer att bidra till en ökad tillgänglighet och förbättrade möjligheter till arbetspendling, studier och resor inom regionen. Samtidigt fortsätter utvecklingen av Norrtåg, där trafiken successivt växlas upp för att skapa bättre regional och interregional tillgänglighet.

Kollektivtrafiken är en avgörande del av ett hållbart och växande Västernorrland. Därför fortsätter vi även det politiska påverkansarbetet gentemot staten för att öka förståelsen för behovet av långsiktig och stärkt medfinansiering av regional kollektivtrafik, inte minst för Norrtåg och den regionala tågtrafikens utveckling.

Tillsammans med våra samarbetspartners och övriga intressenter fortsätter vi att utveckla en kollektivtrafik som bidrar till hållbar regional utveckling, minskad klimatpåverkan och ökad livskvalitet för invånarna i Västernorrland.

Tillsammans skapar vi en mer hållbar, tillgänglig och attraktiv 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. Under året har därtill ett krig mellan USA och Iran startat vilket har fått till följd att bland annat drivmedelspriset har rusat. Därtill är det fortsatt osäkert kring USA och dess tullar och hur det kommer inverka på kostnadsbilden för kollektivtrafiken. Under fjolåret var vädret ostadigt med extremhetta i delar av Europa, kraftiga regn i Västernorrland följt av väldigt intensivt snöfall i januari.

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 kan utvecklingen inom drivmedelspriser, försvarsmakt, försvarsindustri och grön industri ställa 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. Samtidigt så kan ökade drivmedelspriser göra att fler väntar sig ett attraktivt utbud av kollektivtrafik. 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 Effektivt 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 2027 - 2029

För perioden 2027–2029 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 2027	Målvärde 2028	Målvärde 2029
Antal aktiva användare i appen Din Tur ska öka från föregående år	Apple(iOS)/ Google (android)	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 2027	Målvärde 2028	Målvärde 2029
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 2027	Målvärde 2028	Målvärde 2029
Antal kollektivtrafikresor (buss) exkl skolresor	Power Bi	+4 %	+ 5 %	+ 5%
Nöjd Kund Index NKI, kunder, (värdet i nivå eller över nationellt snitt)	KOLLBAR	ja	ja	ja
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserande 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 arbetsätt genom digitalisering och tydliga rutiner som förenklar vardagen för medarbetarna.

Indikatorer för att följa upp inriktningsmålet	Datakälla	Målvärde 2027	Målvärde 2028	Målvärde 2029
Antalet upprättade och implementerade processer		3	3	3
Medarbetarna vet vad som förväntas av dem i sitt arbete (värdet i nivå med eller högre än index)	HME	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 2027	Målvärde 2028	Målvärde 2029
Sjukfrånvaron lägre än målvärdet	Agda	5,5%	5,0%	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 2027	Målvärde 2028	Målvärde 2029
Budgetföljsamhet (%) ¹		4%	4%	4%
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad (%) ²		18	19	20
<i>varav tätortstrafik³</i>		23	24	25
<i>varav landsbygdstrafik⁴</i>		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 2027 som lämnas nu är framtagen enligt den nya modellen.

Resultatbudget 2027 – 2029

Av resultatbudgeten framgår att verksamhetens nettokostnad ökar med 80,7 mnkr mellan budget 2026 och budget 2027. Verksamhetens intäkter ökar totalt med 20,6 mnkr jämfört med budget 2026.

Tabell över budgetens resultat (mnkr)

RESULTATBUDGET (MNKR)	Utfall 2025	Budget 2026	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029
Verksamhetens intäkter	174,6	174,6	179,2	197,4	199,6
Verksamhetens kostnader	-859,7	-921,7	-1005,4	-1030,9	-1043,2
Avskrivningar	-1,4	-3,2	-4,9	-4,9	-4,9
Verksamhetens nettokostnader	-686,6	-750,3	-831,0	-838,4	-848,5
Kommunala biljettsubventioner	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Medlemsbidrag	684,8	749,0	829,0	836,4	846,5
Verksamhetens resultat	-1,8	-1,3	-2,0	-2,0	-2,0
Finansiella intäkter	2,1	1,3	2,0	2,0	2,0
Finansiella kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter finansiella poster	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster	-0,3	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. I förslaget i budget 2027 ligger en mer omfattande investering än tidigare plan. Utrustningen avser hårdvara för biljett- och betalsystem samt för realtidssystem, hållplatsutrop och destinationsskyltning. I samband med detta kommer också ny mjukvara för biljett- och betalsystemet att behöva upphandlas då avtal för befintlig mjukvara löper ut i mars 2028.

Total kostnad för samtlig hårdvara bedöms till ca 20,1 mnkr. Förslaget är att investeringen ska ske genom lånefinansiering. Avskrivningar har fördelats över 5 år vilket ger kostnader på 4 mnkr per år. Därtill kommer finansieringskostnader vilket vid 5% ränta skulle innebära ytterligare 0,5 mkr per år i genomsnitt över perioden. Beräkningarna baseras på de kostnader som är fastställda i ramavtalet med leverantören Consat, samt uppgifter från andra leverantörer för biljett- och betalsystem. Totalt är det 275 fordon som kommer att nyttjas i trafiken samt att det behövs ytterligare 25 uppsättningar i reservkapacitet.

Investeringen ska ske i samband med trafikstart på de nya avtalen i december 2027 och i budget för 2027 har avskrivning och räntekostnad på lånet tagits med på halvårsbasis.

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.

Tabell med översikt av investeringar

MNKR	Utfall 2025	Budget 2026	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029
Biljettmaskiner	0,1	3,4	13,8	0,0	0,0
Trafikledning reallid/hårdvara	0,0	0,0	6,3	0,0	0,0
Inventarier/möbler/datorer	0,0	0,5	0,3	0,3	0,3
Grafisk profil	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0
BOB - biljettsystem	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0
Ärendehanteringssystem	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Pågående immateriella	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Pågående materiella	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMMA	2,5	5,4	20,5	0,3	0,3

Verksamhetens intäkter

Biljettintäkter

Biljettintäkter är den största intäktsposten och utgör ungefär 60% av intäkterna. Biljettintäkterna har budgeterats efter ett förslag att frångå den indexkorg som ligger till grund för en eventuell prishöjning för beslut. Förslaget innebär att biljettpriset vid köp ombord på buss ska höjas med 10% jämfört med det som köps via andra försäljningskanaler som till exempel app eller webbsidan. Biljettintäkterna låg i utfall helår 2025 lägre än budgeterat. För tertial 2026 ligger de högre än budgeterat men sett till att årets första månader har högre försäljning än kommande sommarmånader så ligger de budgeterade biljettintäkterna för 2027 på samma nivå som 2026. Då har även hänsyn tagits till den beräknade högre intäkten på cirka 2 mnkr som ett högre biljettpris ombord förväntas ge.

Bidrag från Trafikverket för Samverkande inland har minskat och ligger i budget för 2027 med 1,4 mnkr i stället för som tidigare års bidrag på 3,5 mnkr.

Intäkter tåghyra från Norrtåg ökar med 4,1 mnkr. Motsvarande ökar kostnaderna från Transitio AB. Under 2027 har Norrtåg 26 fordon varav 5 är nya fordon vilket ökar fordonskostnaden.

Verksamhetens kostnader

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.

Index är inte en prishöjning eller prissänkning utan är ett neutralt verktyg som följer hur kostnaderna rör sig i verkligheten. När kostnaderna ökar blir justeringen en höjning och när kostnaderna minskar blir justeringen en sänkning. Det är alltså inte en prisförhandling utan en avläsning av faktiska förutsättningar.

I budget 2027 så har utvecklingen fram till tertial 1 2026 tagits som ansats i indexbedömningen för 2027. Att göra en exakt sifferprognos för HVO-index är i princip omöjligt eftersom branschorganisationer och myndigheter klassar marknaden för ren HVO som extremt svåranalyserad. I tabellen nedan framgår prognoser som hämtats från myndigheter och marknadsaktörer och vad värdena blir när de omräknas till de indextal som används vid framräkning av indexkorgens värde.

Aktör och index	Prognoser 2027	Omräknade indextal 2027
Inflationsprognos KPI		
Sveriges Riksbank	2,10%	424,81
Konjunkturinstitutet	2,40%	426,06
STIBOR prognos		
Bankers genomsnitt	2,73%	2,73%
AKI prognos		
Konjunkturinstitutet	3,40%	162,65
ITPI 29-30 prognos		
Konjunkturinstitutet	2,50%	125,05
HVO prognos		
Partnersamverkan	265-280	270

Diagrammet nedan visar i den övre delen basindex för respektive trafikoperatör, det vill säga ingångsvärden och viktning av de olika indexen som ingår i indexkorgen. I den nedre delen visas framräknat indexvärde som används i budget för 2027, satt utifrån de prognoser som finns att tillgå från myndigheter och marknadsaktörer.

BUDGET 2027

NOBINA			L50			MITTBUSS		
Bas index			Bas index			Bas index		
Indexkorg		Vikt	Indexkorg		Vikt	Indexkorg		Vikt
AKI B-S exkl O	110,8	50,2%	AKI B-S exkl O	120,80	53,0%	AKI B-S exkl O	110,8	60,0%
ITPI 29-30	86,00	15,0%	ITPI 29-30	86,00	5,0%	ITPI 29-30	86,00	5,0%
HVO	119,99	14,2%	HVO	100,00	22,0%	HVO	119,99	20,0%
Stlbor	1,2134	1,1%						
KPI	312,00	19,5%	KPI	313,13	20,0%	KPI	312,00	15,0%
		100,0%			100,0%			100,0%
Index i budget			Index i budget			Index i budget		
	Index			Index			Index	
AKI B-S exkl O	162,65	23,5%	AKI B-S exkl O	162,65	18,4%	AKI B-S exkl O	162,65	28,1%
ITPI 29-30	125,05	6,8%	ITPI 29-30	125,05	2,3%	ITPI 29-30	125,05	2,3%
HVO	270,00	17,8%	HVO	270,00	37,4%	HVO	270,00	25,0%
Stlbor	2,73	1,4%						
KPI	424,81	7,1%	KPI	424,81	7,1%	KPI	424,81	5,4%
		56,5%			65,2%			60,8%

Nedan är en sammanfattande tabell, som enligt ovan framräknad indexkorg, visar grundavtalens uppräknings i procent för respektive trafikoperatör. I budget för 2026 har index på 41% använts jämfört med nu i budget 2027 på över 58,5% i snitt.

Trafikoperatör	Index budget 2027
Mittbuss, övervägande del landsortstrafik	60,80%
Nobina, tätortstrafik	56,50%
Linje 50	65,00%

De ökade indexkostnaderna motsvarar 67,6 mnkr jämfört med budget 2026. Den budgeten lades när världsläget såg annorlunda ut och en stabilisering på en lägre indexnivå antogs. Efter det så har krigsutbrottet i Iran och stängningen av Hormuzsundet lett till en global oljekris. Priset på HVO följer världsmarknadspriset på råolja om än inte helt linjärt. I den prognos som gjorts i tertial 1 2026 ligger indexkostnaderna på en mycket högre nivå än i budgeten för 2026.

För budget 2027 har det på trafiksidan tillkommit trafikavtalskostnader för utökning på L90 med 2,6 mnkr. På det läggs också indexkostnad. Birstalinjen utgår redan i mars 2026 och är alltså helt borttagen till en kostnad av 4,0 mnkr i budget 2027.

Tabell över kostnader linjelagd trafik

MNKR	Utfall 2025	Budget 2026	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029
Avtalade Trafikkostnad	-398,5	-393,2	-392,2	-392,3	-392,5
Indexerade trafik kostnader	-149,0	-156,1	-223,7	-229,9	-236,4
Miljöincitament	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1
Förstärkningstrafik	-0,4	-0,2	-0,4	-0,4	-0,4
SUMMA	-549,0	-550,6	-617,4	-623,7	-630,4

Särskild persontrafik

En ny upphandling av avtalen för särskild persontrafik SÄKO har gjorts med trafikstart juni 2025. Avtalen skiljer sig åt per kommun och därmed också kostnadsutvecklingen då en del kommuner har fått lägre kostnader och en del högre. Kostnaden fördelas utifrån hur mycket trafik som respektive medlem ansvarar för. Men förändringen har också med tidigare avtalspriser och trafikområdesindelning att göra. För budget 2027 är beräkningar gjorda efter de nya avtalen där utfall halva 2025 och T1 2026 använts som underlag. Budget 2026 gjordes innan effekterna av det nya avtalet framgick, vilka det reviderades för i prognosen för tertial 1 2026.

Tabell med kostnader serviceresor per medlem

MNKR	Utfall 2025	Budget 2026	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029
Region Västernorrland	-65,6	-78,6	-73,0	-75,2	-77,4
Ånge kommun	-4,9	-5,5	-4,4	-4,5	-4,7
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Timrå kommun	-6,0	-7,7	-6,4	-6,5	-6,7
Härnösands kommun	-7,0	-6,4	-8,0	-8,2	-8,5
Kramfors kommun	-15,2	-15,4	-16,2	-16,6	-17,1
Sollefteå kommun	-8,0	-8,8	-9,5	-9,8	-10,1
Örnsköldsviks kommun	-15,3	-17,5	-16,2	-16,6	-17,1
SUMMA	-122,1	-139,9	-133,5	-137,5	-141,7

Norrtåg, biljettsamverkan

Regionernas totala medfinansiering till Norrtåg ökar med 56,8 mnkr mellan budget 2026 och 2027. Västernorrlands andel av Norrtåg är 36,0% enligt den antagna finansieringsmodellen som återfinns i bolagets styrande dokument, bilaga till aktieägaravtal.

Kostnaden för Norrtåg AB ökar för Västernorrlands del med 20,5 mnkr mellan budget 2026–2027. Men redan i prognos för 2026 har kostnaderna stigit med 19,7 mnkr. I budget för 2026 var inte effekten av Trafikverkets minskade anslag med. I prognosen blev det klart att inga mer medel kommer att tilldelas från Trafikverket för 2026 och för 2027 kommer besked att meddelas först i september 2026 när Regeringens höstbudget tas. I budgeten för åren 2027-2029 är det räknat på den nuvarande finansieringen som är 56,0 mnkr mot tidigare 97,2 mnkr för 2025. Norrtåg kommer att fortsätta förhandlingar med Trafikverket om ett samverkansavtal med en avtalslängd på tre år.

Trafikavtalens kostnad är indexuppräknad med 3% i enlighet med avtalad indexkorg som består av KPI och AKI. Total trafik kostnad uppgår till 615,8 mnkr i budget 2027 mot 594,1 mnkr i budget

2026. Resandeutveckling under 2027 bedöms i hög grad drivas av en positiv utveckling inom Norrtågs egna biljettprodukter. Intäkterna bedöms öka från budget 2026 till budget 2027 med 15,4 mnkr. Detta till följd av en utökning av trafik på vissa sträckor och ett aktivt arbete med utveckling av försäljningsflöden och förenkling av köpprocessen.

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 löpte ut i december 2025. Det nya avtalet som förhandlats fram ligger med en kostnadsökning om 2,9 mnkr från tidigare 4,0 mnkr till 6,9 mnkr. Mot budget 2026 är det en ökning på 0,9 mnkr då 6,0 mnkr var budgeterat för då. SJs biljettsamverkan ligger oförändrat i budget 2027 på 0,4 mnkr.

Tabell kostnader, intäkter Norrtåg

MNKR	Utfall 2025	Budget 2026	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029
Norrtåg					
Intäkter	4,1	5,9	3,1	3,2	6,3
Fordonshyra	35,3	35,9	40,0	40,0	40,0
INTÅKTER	39,4	41,8	43,1	43,2	46,3
Kostnad Drift Norrtåg	-83,0	109,4	-129,9	-127,3	-127,2
Kostnad Biljettgiltighet Norrtåg	-4,1	-5,9	-3,1	-3,2	-6,3
Kostnad fordonshyra	-33,0	-35,9	-40,0	-40,0	-40,0
KOSTNADER	-120,1	67,6	-173,0	-170,5	-173,5
NETTOKOSTNAD	-80,6	109,4	-129,9	-127,3	-127,2

Förvaltning och Kundcenter

Personalkostnader och övriga administrativa kostnader baseras i 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 följer tidigare år. 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 lönerrevision på 3,0 % har gjorts i budget för 2027. Personalkostnaderna ligger på 36,8 mnkr i budget 2027 mot 36,1 mnkr i budget 2026. En ökning med 0,7 mnkr.

Inför trafikstart på de nya avtalen i december 2027 så har marknadsföringsbudgeten höjts med 0,8 mnkr. I budget 2027 ligger kostnad för Consat trafikledningssystem med på 0,9 mnkr. Det var inte budgeterat i 2026 års budget. Byte av telefonväxel i Ånge och nytt kundsynpunktsystem ger ökade kostnader vid skifte då dubbla system är i drift innan uppsägning av gamla avtal.

Avskrivningar

Avskrivningarna mellan budget 2026 och budget 2027 ökar med 1,7 mnkr. Ett nytt fordon för hållplats- och fordonskontroll köps in under 2026 på grund av en omflyttning av tjänster.

Investeringen på ny ombord utrustning förväntas tas i bruk under senare halvan av 2027 och därmed öka avskrivningarna med 1,5 mnkr.

Fördelning av verksamhetens nettokostnad

I tabellen nedan redovisas nettokostnad per kommun och Regionen för budget 2027 och plan 2028-2029.

Tabell över medlemmarnas medlemsbidrag

MNKR	Utfall 2025	Budget 2026	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029
Region Västernorrland	272,2	304,7	335,4	336,5	340,9
Ånge kommun	14,1	15,6	16,0	16,1	16,3
Sundsvalls kommun	164,4	175,6	196,7	200,6	202,5
Timrå kommun	25,3	28,8	30,8	30,9	31,3
Härnösands kommun	46,4	48,9	56,0	56,4	57,1
Kramfors kommun	35,1	37,1	41,1	41,5	42,2
Sollefteå kommun	27,1	29,8	33,5	33,8	34,3
Örnsköldsviks kommun	100,1	108,5	119,7	120,5	122,0
SUMMA	684,8	749,0	829,0	836,4	846,5

Avgifter

	2027	2026	2025
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	50 kr	30 kr
Avgift för kortämne, Enkelbiljett	0 kr	0 kr	0 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.