

Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken 2024 - 2026

1 Bakgrund

Enligt Lag om kollektivtrafik (2010:1065) som trädde i kraft 1 januari 2012 ska det i varje län/region finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. I Västerbotten är Kollektivtrafikmyndigheten sedan 2019 inrättad på Region Västerbotten. Region Västerbotten äger Länstrafiken i Västerbotten AB och dess delägda dotterbolag Bussgods i Norr AB. Region Västerbotten är även delägare i Norrtåg AB liksom Samtrafiken AB samt AB Transitio.

En kostnads- och ansvarsfördelningsmodell för Länstrafiken utformades 2005, den så kallade Västerbottensmodellen, som reglerade förhållandet mellan finansiärerna av kollektivtrafiken. I och med övergången till den nya lagstiftningen och de förändringar som skett avseende Länstrafikbolagets funktion i planeringsfrågor så har Region Västerbottens roll att planera den trafik som regionen avser att finansiera tydliggjorts. Förändringen innebär ökat politiskt ansvar för och inflytande över trafiken för regionens del.

Regionbildningen 2019 innebar att den regionala kollektivtrafikmyndigheten placerades hos Region Västerbotten i ett första skede som en övergångslösning men från 2020 som den långsiktiga lösningen genom att en delskatteväxling av de så kallade gemensamma kostnaderna till Region Västerbotten genomfördes. Under 2020 var Västerbottensmodellen föremål för utvärdering. Länets kommuner och Region Västerbotten fattade då beslut om att Västerbottensmodellen 2021 framgent gäller för ansvarsfördelning och finansiering av den allmänna kollektivtrafiken i Västerbotten.

Enligt Västerbottensmodellen 2021 har Region Västerbotten ansvarar för linjetrafik med buss och tåg och viss anropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift mellan kommuncentra samt sjukresor. R respektive kommun ansvarade för linjer och anropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift inom kommunen samt färdtjänst, riksfärdtjänst, kommunala resor och skolskjutsar. Region Västerbotten finansierar utöver beställd trafik även de så kallade gemensamma kostnaderna som omfattar kundtjänst, administration, marknadsföring och IT-system. Från och med 2021 så innehåller budget från Länstrafiken även kostnaderna för den gemensamma beställningscentralen för serviceresor. Kommunerna har kostnadsansvar för den trafik som respektive finansiär beställer.

Från och med 2008 innehåller regionens trafikbeställning förutom regional busstrafik och viss anropsstyrd trafik även regional tågtrafik. Tågtrafiken administreras av Norrtåg AB, som bildades av trafikhuvudmännen i de fyra nordligaste länen för att samordna tågtrafiken i länen och genomföra ambitionerna i Norrtågsförsöket.

Planeringsförutsättningarna tillförsäkrar regionfullmäktige inflytande över utformningen av den kollektivtrafik som Region Västerbotten finansierar. Planeringsförutsättningarna innehåller regionens trafikpolitiska prioriteringar och mål samt en ekonomisk prognos för buss- och tågtrafiken, samt den gemensamma beställningscentralen under perioden som planeringsförutsättningarna avser. Prognos för tågtrafiken baseras på fastställd budget för Norrtåg AB för beställd trafik från mitten av december 2022 till mitten av december 2023, inklusive stationsavgifter hänförliga till tågtrafiken. Prognos för busstrafiken baseras på fastställd budget för Länstrafiken i Västerbotten AB för beställd busstrafik från mitten av december 2022 till mitten av december 2023. Budget för Länstrafiken i Västerbotten

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2022-08-25

innehåller även kostnaderna för IT-system, administration, marknadsföring, kundtjänst och beställningscentralen.

Planeringsförutsättningarna ska ligga till grund för Region Västerbottens kollektivtrafikplan för perioden 2024 – 2026. Kollektivtrafikplanen innehåller beställning av buss- och tågtrafik samt i viss begränsad anropsstyrd trafik. Kollektivtrafikplanen innehållande trafikbeställning utgör grund för budget för trafikåret 2024 från Norrtåg och Länstrafiken. Region Västerbottens anslag för kollektivtrafik bör baseras på bolagens budget för kollektivtrafiken samt beställningscentralen då dessa speglar den beställning som Region Västerbotten som finansierar sänder till Länstrafiken och Norrtåg.

Kollektivtrafikplanen bereds i Regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott och fastställs av Regionala utvecklingsnämnden som även är Regional Kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten.

2 Region Västerbottens trafikpolitiska prioriteringar och mål

I det regionala kollektivtrafikprogrammet som antagits i Region Västerbottens fullmäktige pekas på att transport- och resandemöjligheterna har stor betydelse för att det ska vara attraktivt och möjligt för människor att bo och verka i Västerbotten. Vidare har den regionala kollektivtrafiken betydelse för den regionala utvecklingen. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet hade ingen vision i den regionala utvecklingsstrategin att förhålla sig till då framtagandet av RUS:en inte slutförts innan det regionala trafikförsörjningsprogrammet fastställdes. Utgångspunkten i arbetet med trafikförsörjningsprogrammet var att visionen blir likartad tidigare vision i RUS. Den sedermera fastställda visionen i RUS är ***Västerbotten – en attraktiv region där olikheter skapar utvecklingskraft.***

Grund för Region Västerbottens arbete med den kollektivtrafik som regionen finansierar är att tillhandahålla en attraktiv, miljövänlig, trafiksäker och tillgänglig kollektivtrafik som bidrar till länets och Region Västerbottens utveckling.

Regionfullmäktiges ambition är att Västerbotten ska bli ett konkurrenskraftigt län med en stark utvecklingskraft och med en effektiv och hållbar resursanvändning. För att uppnå detta krävs en ökad tillväxt och en regional kraftsamling som tar hänsyn till såväl människor och miljö som ekonomi. Region Västerbotten är en viktig aktör i denna kraftsamling. En väl fungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för hållbar tillväxt och regional utveckling. Kollektivtrafiken möjliggör att omställningen till ett hållbart samhälle kan ske.

Regionens kollektivtrafikuppdrag syftar till att utifrån en helhetsbild möjliggöra regionalt resande (interregional och regional trafik) grundat på hög tillgänglighet inom de ekonomiska ramar som ges.

Region Västerbottens engagemang i kollektivtrafiken ska ske med utgångspunkt i regionens övergripande prioriteringar och dess program och policys. Den trafik som regionen beställer ska präglas av låg energi- och miljöbelastning, en hög trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för resenärerna.

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2022-08-25

Prioriteringar

Samordningen av anslutningar med angränsande trafiksystem är betydelsefull för tillgängligheten till och från länet och därmed också betydelsefull för länets tillväxt och utveckling.

Vid utformning av den regionfinansierade kollektivtrafiken ska prioritet ges åt kollektivtrafik som knyter samman två eller helst fler kommuncentra i syfte att skapa god tillgänglighet och livsmiljö i länets olika delar. Detta gäller regionens egna verksamheter som sjukresor, tjänsteresor och arbetspendling, men även resor för att stimulera övrig arbetspendling och vardagsresande.

Genom ovanstående medverkar Region Västerbotten till en god tillgänglighet för utbildning med möjlighet till pendling till och från länets större gymnasie- och högskoleorter. Besöksnäringen främjas genom att förutsättningar skapas för resande till viktiga turistmål under högsäsong, där så är möjligt utifrån regionens övriga prioriteringar. Detta sker bland annat genom samordning av region- och kommunalt finansierad trafik, men även genom samplanering mot trafik med andra finansörer, inklusive kommersiell trafik.

Vid behovskonflikter mellan inomkommunalt och regionalt resande bör prioritet ges långväga resande som förbättrar tillgängligheten i länet, före resande inom ramen före kommunernas ansvar.

Inom norra regionen har regionerna genom sitt Regionförbund en prioritet att stimulera utvecklingen av den norrländska universitetssjukvården. Detta innebär bland annat att tillse att resmöjligheter finns med kollektivtrafik mellan sjukhusen inom regionen.

Region Västerbotten ska medverka till att de samhällsbetalda resorna inom Norra Regionen och inom länet kan samordnas- och optimeras både vad gäller upphandlingsförutsättningar och avrop. Samordning behöver ske både av den allmänna kollektivtrafiken med buss- och tåg, men även av den särskilda kollektivtrafiken där sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, kommunala resor och anropsstyrd allmän kollektivtrafik ingår. Samordning av resor med den särskilda kollektivtrafiken och den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken sker i den gemensamma beställningscentralen för serviceresor som sedan 2021 är placerad hos Länstrafiken i Västerbotten.

Mål

Utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål för all kollektivtrafik inom Västerbotten och regionens övriga prioriteringar har ett övergripande mål och fyra delmål formulerats för den regionfinansierade allmänna kollektivtrafiken:

Övergripande mål

Regionfinansierad kollektivtrafik stärker den egen verksamheten och möjliggör ett hållbart regionalt och interregionalt resande som stärker länets tillväxt och utveckling

Delmål 1

Ökat resande och ökad marknadsandel

Delmål 2

Kollektivtrafiken bidrar till minskad energi- och miljöbelastning och en ökad trafiksäkerhet

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2022-08-25

Delmål 3

Kollektivtrafiken har en bibehållen eller utvecklad nivå mellan länets kommuncentra samt till och från strategiska knutpunkter i norra Sverige (jämfört med 2022)

Delmål 4

Kollektivtrafik har en god tillgänglighet och funktionalitet för de flesta personer med funktionsnedsättningar år 2030

3 Samordning av särskild och allmän kollektivtrafik

Från och med 2021 finns i Västerbotten en gemensam beställningscentral för serviceresor organiserad inom Länstrafiken i Västerbotten AB. Det är Region Västerbottens beställningscentral Reseservice som genom verksamhetsövergång nu drivs i länstrafikbolaget.

I den gemensamma beställningscentralen samordnas sjukresor, anropsstyrd allmän kollektivtrafik, samt färdtjänst, riksfärdtjänst och vissa kommunala resor för de kommuner som valt att ansluta sig. Under 2022 är kommuner Malå, Nordmaling, Sorsele, Storuman, Vilhelmina och Åsele anslutna till beställningscentralen. Lycksele kommun ansluter sig vid årsskiftet 2022/2023 och Norsjö samt Skellefteå ansluter till beställningscentralen vid halvårsskiftet 2023. En utökad samordning av samhällsbetalda resor eftersträvas. Samtliga kommuner i länet har erbjudits möjlighet att ansluta sig, vilket har mottagits positivt. Tidpunkt för när det är möjligt att ansluta sig varierar då Umeå samt kommunerna som samordnat sina upphandlingar med Umeå har avtal som gör att ett ställningstagande inte kan ske förrän om ett antal år. Detsamma gäller för Dorotea kommun.

Budget för Beställningscentralen finns nu som en del av Länstrafikens budget och omfattas av anslaget till regionala utvecklingsnämnden.

För den särskilda kollektivtrafiken som samordnas i den gemensamma beställningscentralen för serviceresor så har ett uppdragsavtal träffats mellan Region Västerbotten och Länstrafiken i Västerbotten AB. I uppdragsavtalet framgår att årliga mål för verksamheten fastställs avseende

- Samordningsgrad
- Tillgänglighet svarstider
- Deltagande i kostnadsreducerande aktiviteter tillsammans med Region Västerbotten.

4 Upphandling

Under 2020 upphandlas majoriteten av den regionfinansierade busstrafiken för en trafikstart vid årsskiftet 2021/2022. I arbetet med framtagande av upphandlingsdokument lades stor vikt vid att se över hur den trafik som upphandlas kan utformas för att både bidra till regional utveckling samtidigt som kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken begränsas. Trafiken som upphandlats har även utformas med hänsyn till de miljö- och tillgänglighetsambitioner som finns inom Region Västerbotten. Som alltid vid planering av trafiken så är det av stor vikt att arbeta för en fortsatt god samverkan mellan de olika trafikslagen buss-, tåg och anropsstyrd trafik.

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2022-08-25

5 Samlad ekonomisk bedömning av kollektivtrafiken

Planeringsförutsättningarna innehåller en samlad ekonomisk prognos för driftbidrag till Länstrafiken och Norrtåg. Kostnaden för Norrtåg baseras på budget för Norrtåg fr.o.m. december 2022, inklusive stationsavgifter hänförliga till tågtrafiken. Kostnaden för Länstrafiken baseras på beställd busstrafik fr.o.m. december 2022, inklusive medfinansiering för viss fjällinjetrafik, kostnader för administration, IT-system, kundtjänst, beställningscentral och marksandföring.

Budget	2023
Länstrafiken	207,0
Norrtåg	75,0
Summa	282,0

Nedan följer en samlad bedömning av kostnaderna för regionfinansierad kollektivtrafik fram till och med år 2026.

- För busstrafiken är prognosen att kostnaderna ökar med 6 % till 2024 och därefter 4 % årligen.
- För tågtrafiken är prognosen att kostnaderna ökar med 8 % årligen.

Prognosen baseras på kostnadsutvecklingen utifrån faktiskt utfall för 2013 – 2021 samt budget för 2022 och 2023 och antaganden utifrån de effekter som en befarad högre indexutveckling medför för trafikavtalens kostnadsnivå. Pandemins kvardröjande effekter på resandeutvecklingen till följd av förändrade resvanor behöver även beaktas. Intäkterna i Samverkansavtalen med Trafikverket har totalt sett inneburit positiva effekter för Västerbotten. Dock är samverkansavtalen korta, vilket gör att det finns stor osäkerhet kring framtida finansiering från Trafikverket efter 2023. En utredning av kollektivtrafikens priser och produkter genomförs under hösten 2022. Resultaten från utredningen kommer att utgöra grund för förslag till hur framtida prissättning och produktutbud ska kunna öka kollektivtrafikens marknadsandel och kostnadstäckningsgrad.

Upphandling av nytt operatörsavtal från augusti 2025 för tågtrafiken innebär att det finns osäkerheter till hur kostnadsutvecklingen för tågtrafiken kommer att utvecklas. Tilläggsavtalet till operatörsavtalet för Norrtåg innebär att risken kopplat till resandeutvecklingen är förflyttat till Norrtåg och dess ägare då tilläggsavtalet är ett produktionsavtal.

Prognos	2024	2025	2026
Busstrafik	219,4	228,2	237,3
Tågtrafik	81,0	88	95,0
Summa	300,4	316,2	332,3

Finansiering av Norrtågstrafiken

Landstingen i Västerbotten och Västernorrland samt kommunerna Umeå, Nordmaling, Örnsköldsvik och Kramfors tecknade år 2005 ett avtal med staten. Målsättningen i avtalet är att 15 år efter järnvägens färdigställande trafikera sträckan Umeå - Sundsvall med minst sex persontåg dagligen i varje riktning. För att infria målsättningen förbinder sig landstingen och kommunerna att under 15-årsperioden finansiera inomregional persontrafik på banan genom upphandling av trafik och/eller subventionering av resor. Åtagandet motsvarar en

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2022-08-25

Årlig bruttotrafikkostnad exklusive statsbidrag till järnvägsfordon om 32,4 Mkr i 2003 års penningvärde.

Regeringen beslutade i december 2007 om en försöksverksamhet på 10 år där trafikhuvudmännen i de fyra nordligaste länen får en gemensam trafikeringsrätt för all persontågtrafik norr om Sundsvall. I beslutet finns även en statlig finansiering för första fem årens trafik (30 Mkr per år) som måste växlas upp mot regionala insatser. Norrtåg AB träffade under 2008 ett avtal med Trafikverket (före detta Rikstrafiken) som avtalspart, "Avtalet om utvecklingsprojekt Norrtåg".

För att samordna tågtrafiken inom de fyra nordligaste länen bildade trafikhuvudmännen det samägda bolaget, Norrtåg AB. I och med den nya kollektivtrafiklagstiftningen förändrades ägandet av bolaget i Västernorrland och Norrbotten. Ägandet övergick till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län respektive till Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet. I och med att Region Jämtland Härjedalen bildades så övergick ägandet från Länstrafikbolaget till regionen. I Västerbotten förflyttades ägandet av Norrtåg AB från Länstrafiken i Västerbotten till Region Västerbotten från och med 2022-01-01.

Nettokostnaden för den planerade trafiken på Botniabanan 2010 - 2015 reglerades enligt huvudavtalet samt enligt beslut i ägarsamrådet den 7 juni 2010 då Norrtåg AB, fick i uppdrag att ta fram en finansieringsfördelning som utgår från konsortialavtalets principer och som tar hänsyn till intäkterna.

Den grundläggande finansieringsmodell som finns mellan länen är reglerad i konsortialavtalet genom att kostnader och intäkter ska fördelas utifrån den trafikproduktion som sker inom länen enligt formulering nedan:

Kostnaderna fördelas i förhållande till det trafikarbete - i detta fall den trafikproduktion uttryckt i kilometer - som utförs inom respektive län.

Intäkterna - i detta fall biljettintäkterna - fördelas i förhållande till de intäkter som trafikproduktionen genererar inom respektive län.

Avregleringen av järnvägsmarknaden från 2010 innebär att Norrtåg AB inte längre har någon ensamrätt för trafikering av bandelarna i området. Tillkommande kommersiell trafik påverkar omfattningen för statens medfinansiering.

Finansiering av busstrafiken

Analys av trafik som beställs av Region Västerbotten genomförs kontinuerligt. Sammantaget har det kollektiva resandet de senaste åren uppvisat en positiv trend, vilket indikerar att trafiken totalt sett har en god attraktionskraft. Covid-19 pandemin har dock inneburit att resandet i kollektivtrafiken under våren 2020 reducerades till ett resande som var ungefär 40 procent av ordinarie resandevolymer (skolkort undantagna). Resandet låg under 2020 och 2021 på låga nivåer. En viss återhämtning kunde ses hösten 2021 innan nya restriktioner december 2021 åter påverkade kollektivtrafiken. Resandet har under våren 2022 har börjat öka, men sommaren 2022 var det fortfarande bara knappt 90% av resandet 2019. Detta har påverkar finansieringen av kollektivtrafiken och kommer att fortsätta påverka. En utredning av kollektivtrafikens prissättning och produktutbud har därför initierats för att möta de

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2022-08-25

förändrade resmönster som pandemin resulterat i. Resultat från utredningen presenteras december 2022 och förslag till förändringar kan ske under våren 2023.

Staten har under pandemin fattat beslut om statlig ersättning för förlorade biljettintäkter för perioden mars – juni 2020, för perioden januari – juni 2021 och för perioden januari – juni 2022. För 2021 och 2022 har ersättningen även kopplats till att trafikutbudet för perioden jämfört med samma period 2019 inte ska ha minskat. Om reduceringar genomförts så innebär det att ersättningen från staten minskar. I förordningen från 2020, 2021 och 2022 så finns en begränsning om att ersättning ges i den utsträckning det finns tillgängliga medel. Eftersom ansökningsperioden 2022 omfattar tid utan restriktioner och då ett ökat resande kunnat ses så kan den 1 Miljard kronor som är anslagna möjligen räcka. I annat fall kommer ersättningen till samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter att minskas procentuellt.

Tågtrafikens inträde i Västerbotten har inneburit förändringar i utbudet på busstrafiksidan. I samband med upphandlingar på sträckor där tåg trafikerar har anpassningar av busstrafiken genomförts. Översyn av förstärkningskostnader sker kontinuerligt för att begränsa förstärkningskostnaderna för den regionfinansierade trafiken. Den årliga kostnaden för förstärkningstrafiken uppgick före pandemin till ungefär 8 Mkr årligen. Under 2020 och 2021 minskade förstärkningarna till följd av minskat resande. Under de perioder då endast 50% av sittplatskapaciteten fick användas på linjer över 15mil så kunde ökade förstärkningskostnader åter ses. Under våren 2022 har viss uppgång kunnat ses i förstärkningskostnaderna i takt med att resandet åter ökat. Dock har förändringar i trafikupplägg på bland annat Umeå – Vännäs – Bjurholm från januari 2020 gjort att behov av förstärkning kraftigt minskat

Tågtrafiken har inneburit ett ökat resande med tåg, vilket påverkat intäkterna med buss på sträckor där tågtrafik finns. En ytterligare effekt som också påverkat intäkterna är att andelen trogna resenärer med pendlarkort ökat, vilket innebär en minskad intäkt per resa. Det totala resandet med buss och tåg i länet har under de senaste åren visat en mycket god resandeutveckling med ökad marknadsandel. Covid-19 pandemin har dock inneburit helt nya förutsättningar för kollektivtrafiken. Effekterna för resandet med kollektivtrafiken innebär helt nya förutsättningar och utmaningar. Sedan årsskiftet och den sista pandemivågen har de arbetar på distans alla dagar i veckan minskat. Istället är det hemarbete någon-några dagar i vecka som gäller. En liten ökning av andelen som anser sig kunna men inte får arbeta på distans för sin arbetsgivare har ökat något.

Nya produkter och förändrad prissättning, lättillgänglig information om trängsel, enkla och effektiva försäljningskanaler, samt möjligheter att få mervärden under resan är exempel på framtidsfrågor för kollektivtrafiken för att nå en positiv resandeutveckling. Möjligheterna till kombinerad mobilitet är en annan framtidsfråga, där cykel eller andra fortskaffningsmedel kan vara en del av en kollektivtrafikresa. Goda förbindelser inom och med våra grannlän skapar förutsättningar för en övergång till ett hållbart resande. Trots ekonomiska utmaningarna finns flera intressanta utvecklingsområden. De ökade kostnaderna för drivmedel kan utgöra en konkurrensfördel för kollektivtrafiken.

Taxan för kollektivtrafiken i Västerbotten justeras enligt samma index som påverkar trafik kostnaderna. Denna princip har fastställts av regionfullmäktige och innebär en årlig justering av taxan. Förslag till justering av taxan 2023 kommer att vara lägre än enligt modellen då höjningen av taxan annars skulle ligga på 13,5% och därmed kraftigt försämra kollektivtrafikens attraktivitet.

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2022-08-25

Från och med 2020-01-01 så delskatteväxlades de gemensamma kostnaderna i samband med att ett långsiktigt beslut fattades om att Region Västerbotten är Regional kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten. I april 2021 så fattade regionfullmäktige beslut om att fastställa Västerbottensmodellen 2021 efter att gemensam utvärdering av modellen genomförts med länets kommuner. Detta innebär att Västerbottensmodellen 2021 beskriver dagens modell och att det därmed finns en tydlighet kring vad kommunerna respektive regionen finansierar.

Riskanalys

Inför 2024 finns ett antal riskområden som kan påverka Region Västerbottens finansiering av kollektivtrafiken.

Ökade trafikkostnader för busstrafiken till följd av indexutvecklingen

Budget för kollektivtrafiken med buss avseende 2024 tas fram i mars-april 2023. Tidsrymden mellan budget och faktiskt utfall innebär att det finns risk att bedömd indexutveckling ej fullt ut korrelerar med faktisk indexutveckling.

Ökade trafikkostnader för kollektivtrafiken till följd av minskad medfinansiering från Trafikverket

Intäkterna i Samverkansavtalen med Trafikverket har totalt sett inneburit positiva effekter för Västerbotten. Dock är samverkansavtalen korta, vilket gör att det finns stor osäkerhet kring framtida finansiering från Trafikverket efter 2023.

Fortsatt högre finansiering av Norrtågstrafiken

Under våren och sommaren 2022 har Norrtåg sett ett ökat resande. Genom att Norrtåg från och med tilläggsavtalet i juni 2022 har en avtalskonstruktion som är en hybrid mellan tjänstekoncessions och produktionsavtal så har Norrtågs ägare en ökad risk för högre kostnader om resandet och intäkterna inte har en positiv utveckling.

6 Styrning av Region Västerbottens kollektivtrafikåtagande

I och med bildandet av Kollektivtrafikmyndigheten 2012 inleddes en process mot tydligare rollfördelning i länet. Myndighetens roll är övergripande strategisk och Länstrafiken i Västerbotten AB har en tydligt operativ roll. Länets kommuner och regionen har ett utökat ansvar över planeringen av kollektivtrafiken utifrån sitt beställar- och finansieringsansvar.

I samband med regionbildningen så placerades Kollektivtrafikmyndigheten, först i en övergångslösning men sedan 2020 permanent inom Region Västerbotten. Region Västerbotten har därmed sedan 2020 dels roll som Kollektivtrafikmyndighet, dels som finansjär av kollektivtrafik. I samband med skatteväxlingen så bär sedan 2020-01-01 Region Västerbotten samtliga av de gemensamma kostnaderna hos Länstrafiken i Västerbotten AB.

Från och med 2021-01-01 så skedde en verksamhetsövergång av Regionens beställningscentral, Reseservice till Länstrafiken i Västerbotten AB. Det innebär att kostnader förknippade med beställningscentralen nu finns i budget från Länstrafiken. Kostnader för själva transporterna finansieras direkt av Region Västerbotten respektive de kommuner som är anslutna till beställningscentralen.

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2022-08-25

För att anpassa trafikbeställningarna till planeringsperioden, lagkrav på upphandlingsområdet och utarbetande av budget för den regionala kollektivtrafiken ska den årliga trafikbeställningen vara beslutad senast under mars månad. Beställningens utformning förändrades med anledning av den nya kollektivtrafiklagstiftningen och avser från och med 2013 inte enbart nästkommande trafikår utan omfattar både trafikförändringar inom ramen för befintliga avtal, utformning av trafik i pågående upphandlingsprocesser. Detta innebär att trafikbeställningen omfattar tre trafikår, vilket motsvarar planeringsförutsättningarnas utformning.

Regionens kollektivtrafikåtagande planeras och beställs i samspel med övriga finansiärer i länet och påverkas av en rad regionexterna förutsättningar såsom tilldelning av tåglägen, avtalsförhållanden och tidsramar vid upphandlingar. Det gör att planeringsperiod från antagande av planeringsförutsättningar till dessa att förändringar av beställd trafik och upphandling av ny trafik spänner över ett - tre år beroende på hur omfattande förändringar som ska genomföras.

Regionfullmäktiges beslut om treåriga planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken innehållande prognos för ekonomisk ram vilket utgör styrning för Region Västerbottens kollektivtrafikåtagande. För att planeringsförutsättningarna på bästa sätt ska förvalta regionens prioriteringar behöver de ekonomiska ramarna harmoniera med ambitionsnivån under planeringsperioden. Planeringsförutsättningarna justeras årligen.

Utifrån planeringsförutsättningarna bereder kollektivtrafikutskottet en kollektivtrafikplan innehållande Region Västerbottens trafikbeställning för tåg, buss och anropsstyrd trafik. Regionala utvecklingsnämnden antar kollektivtrafikplanen. Kollektivtrafikplanen utgör grund för budget för kollektivtrafiken nästkommande år. Kollektivtrafikplanen kommunicerar även regionens uppdrag avseende andra åtgärder inom kollektivtrafikområdet så som miljö- och tillgänglighetskrav vid upphandling. Budget för buss- och tågtrafiken utifrån lagda beställningar ligger till grund för regionfullmäktiges anslag för kollektivtrafiken nästkommande budgetår.