

## Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken 2025 - 2027

### 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. 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 2023 till mitten av december 2024, inklusive stationsavgifter hänförliga till tågtrafiken. Prognos för busstrafiken baseras på

fastställd budget för Länstrafiken i Västerbotten AB för beställd busstrafik från mitten av december 2023 till mitten av december 2024. Budget för Länstrafiken i Västerbotten innehåller även kostnaderna för IT-system, administration, marknadsföring, kundtjänst och beställningscentralen.

Planeringsförutsättningarna ska ligga till grund för Region Västerbottens kollektivtrafikplan för perioden 2025 – 2027. Kollektivtrafikplanen innehåller beställning av buss- och tågtrafik samt i viss begränsad anropsstyrd trafik. Kollektivtrafikplanen innehållande trafikbeställning utgör grund för budget för trafikåret 2025 från Norrtåg och Länstrafiken. Region Västerbottens anslag för kollektivtrafik för 2025 bör baseras på bolagens budget för kollektivtrafiken samt beställningscentralen för 2025, då dessa speglar den beställning som Region Västerbotten som finansiär 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.

## 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. Kollektivtrafiken är bidragande till att möjliggöra resor på ett hållbart sätt.

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***

## 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. 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 2023 är kommuner Lycksele, Malå, Nordmaling, Norsjö, Sorsele, Storuman, Vilhelmina och Åsele anslutna till beställningscentralen.

En utökad samordning av samhällsbetalda resor eftersträvas i länet. 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 drift av beställningscentralen är en del av Länstrafikens budget och omfattas därmed av anslaget för kollektivtrafik. Kostnaderna för de genomförda sjukresorna omfattas dock inte av Länstrafikens budget och är därmed inte en del av anslaget för kollektivtrafik.

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.

Utöver aktiviteter utifrån samverkansavtalet så följer Länstrafiken sedan 2023 i sin verksamhetsplan även upp kundnöjdheten via Anbarο, som bygger på intervjuer med de som rest i den anropsstyrda trafiken (färdtjänst och sjukresor).

### 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.

En stor del av de tilldelningar som gjordes överprövades vilket medförde förlängda avtal och korttidsupphandling av trafik, med högre kostnader och lägre kvalitet i trafiken som följd. Från och med 2023-04-01 trafikeras dock trafiken längs E4 med nya fordon inom ramen för ett tioårigt avtal och från och med 2023-10-01 kommer de sista delarna av den överprövade trafiken att trafikeras inom ramen för ett tioårigt avtal.

## 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 2023, inklusive stationsavgifter hänförliga till tågtrafiken. Kostnaden för Länstrafiken baseras på beställd busstrafik fr.o.m. december 2023, inklusive medfinansiering för viss fjällinjetrafik, kostnader för administration, IT-system, kundtjänst, beställningscentral och marksandföring.

Budget	2024
Länstrafiken	214,2
Norrtåg	75,5
<b>Summa</b>	<b>289,7</b>

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

- För busstrafiken är prognosen att kostnaderna ökar med 4 % årligen.
- För tågtrafiken är prognosen att kostnaderna ökar med 4 % för 2025 och därefter med 8 % årligen.

Prognosen baseras på kostnadsutvecklingen utifrån faktiskt utfall för 2013 – 2022 samt budget för 2023 och antaganden utifrån de effekter som indexutvecklingen medför för trafikavtalens kostnadsnivå. Pandemins kvardröjande effekter på resandeutvecklingen till följd av förändrade resvanor beaktas även där de längre resornas återhämtning inte når upp till nivån för 2019. Intäkterna i Samverkansavtalen med Trafikverket har totalt sett inneburit positiva effekter för Västerbotten. Inför 2024 har en förlängning av Samverkansavtal för buss och flygtransfersträckorna. Indikationen inför kommande avtal efter dessa perioder är positiv. För Norrtåg är ett tilläggsavtal för 2024 tecknat och dialog förs kring ett mer långsiktigt samverkansavtal som förhoppningsvis ska ta hänsyn till nivåerna i kommande operatörsavtal.

Upphandling av nytt operatörsavtal från december 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 och då nytt operatörsavtal kommer att vara ett produktionsavtal.

Prognos	2025	2026	2027
Busstrafik	222,8	231,7	241
Tågtrafik	78,5	84,8	91,6
<b>Summa</b>	<b>301,3</b>	<b>316,5</b>	<b>332,6</b>

### 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 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 före pandemin uppvisade det kollektiva resandet en positiv trend, vilket indikerade att trafiken totalt sett hade en god attraktionskraft. Covid-19 pandemin innebar dock att resandet i kollektivtrafiken under våren 2020 reducerats till ett resande som var ungefär 40 procent av ordinarie resandevolymer (skolkort undantagna). Resandet har under pandemin legat på en låg nivå, för att under våren 2022 börja återhämta sig. Återhämtningen har dock inte nått upp i de resandenivåer som fanns 2019. Det är framför allt det mer långväga resandet som inte återhämtat sig. Förändrat sätt att arbeta påverkar fortsatt intäkterna i den trafik som finansieras av Region Västerbotten. En högre grad av distansarbete antas även fortsatt påverka intäkterna.

Under 2023 höjdes taxan i två steg för att dels i viss utsträckning möta de ökade trafik kostnaderna, men även för att kompensera för ett minskat resande. Från och med 2023-01-01 höjdes taxan för regiontrafiken med 5 % och från och med 2023-08-01 med mellan 5 – 10 % på olika produkter, längdintervall och resandekategorier. I budget för 2024 finns en taxehöjning om 5 % inkluderad i intäktsberäkningarna.

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. I samband med pandemin och förändringar av trafik i samband med upphandling har åtgärder gjorts för att minska behov av förstärkningar. Budget 2024 omfattar förstärkningskostnader om 5 Mkr. Utfall för 2022 var 2,6 Mkr. Detta är att jämföra med tidigare årliga kostnader för förstärkningstrafiken om ungefär 8 Mkr.

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 och utmaningar för kollektivtrafiken. Biljettyper och differentierade priser, 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. I början av 2023 så slutrapporterades den utredning av taxor och produkter som genomförts. Tillsammans med slutrapport levererades även en modell för att kunna beräkna effekter av olika förändringar av produktutbud och taxor. Modellen innehåller priselasticiteter för Västerbotten, vilket gör att ett verktyg nu finns för att kunna simulera vilka effekter som olika förändringar kan antas få för intäkterna och för resandet.

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. Denna modell frångicks dock inför taxejusteringen 2023-01-01 då höjningen bedömdes för hög. Inför taxejustering 2024-01-01 finns tydliga indikationer att taxan skulle vara oförändrad. Förslag till regionfullmäktige kommer därför att vara att liksom inför 2023 frågå modellen och att i stället höja taxan med 5 %.

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.

## Risakanalys

Inför 2025 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 2025 tas fram i april 2024. De index som används vid beräkning av trafikkostnaderna är framtagna av SKR. Tidsrymden mellan budget och faktiskt utfall innebär att det finns risk att bedömd indexutveckling ej fullt ut korrelerar med faktisk indexutveckling.

### Lägre intäkter till följd av att antalet resenärer ligger kvar på en lägre nivå

Utifrån att resandet i den trafik som finansieras av Region Västerbotten inte återhämtar sig i samma utsträckning som den trafik som finansieras av kommunerna antas intäkterna därmed utgöra en utmaning. Det är på kortare sträckor som resandet återhämtat sig, medan resandet på längre sträckor fortfarande ligger runt 15 % lägre än före pandemin. Höjning av regiontrafiktaxan påverkar såväl den trafik som finansieras av kommunerna som Region Västerbotten, varför det behöver finnas förståelse och acceptans för förändringar kopplat till taxa och produkter.

### Osäkerhet kring nivån i kommande Samverkansavtal med buss och tåg

Samverkansavtalet med buss, Samverkande Inland löper över 2024. Från och med 2025 ska nytt samverkansavtal tecknas. Indikationerna är att dagens linjer samt ytterligare några linjer kan komma att omfattas av nytt samverkansavtal. Nivån i kommande avtal påverkas dock av vilket anslag som Trafikverket får. Samverkansavtal för Norrtågstrafiken är även under framtagande. Avtalets längd och omfattning är dock i dagsläget inte känd.

## 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 finansär 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.



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.