

§ 166

Planeringsförutsättningar för kollektivtrafik som finansieras av Region Västerbotten

Dnr: KTM 49-2020

Regionala utvecklingsnämndens förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige att anta föreslag till planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken 2022 – 2024.

Ärendebeskrivning

Enligt Lag om kollektivtrafik (2010:1065) som trädde i kraft 1 januari 2012 ska det i varje län/region finnas en kollektivtrafikmyndighet. I Västerbotten är Kollektivtrafikmyndigheten sedan 2019 inrättad på Region Västerbotten. Ägandet av Länstrafiken i Västerbotten AB samt dess delägda dotterbolag Bussgods i Norr samt Norrtåg AB fördes i samband med bildandet av regionkommunen över från kommunalförbundet Region Västerbotten. Delägandet i Samtrafiken AB samt Transitio AB överfördes på samma sätt över till regionkommunen.

Den kostnads- och ansvarsfördelningsmodell för Länstrafiken, som Västerbottens läns landsting och länets kommuner fastställde 2005 gäller även fortsättningsvis. Modellen innebär att Region Västerbotten ansvarar för linjetrafik och viss avropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift mellan kommuncentra samt sjukresor, medan respektive kommun ansvarar för linjer och avropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift inom kommunen samt färdtjänst och skolskjutsar. Modellen innebär att Region Västerbotten respektive kommunerna har kostnadsansvar för den trafik som respektive finansierar beställer. 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.

Från och med 2008 innehåller regionens trafikbeställning förutom regional busstrafik och viss avropsstyrd 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 under perioden som planeringsförutsättningarna avser. Prognos för tågtrafiken baseras på fastställd budget för Norrtåg AB för beställd trafik från mitten av december 2020 till mitten av december 2021, inklusive stationsavgifter hänförliga till tågtrafiken. Prognos för busstrafiken baseras på fastställd budget för Länstrafiken i Västerbotten AB för beställd busstrafik från mitten av december 2020 till mitten av december 2021.

Planeringsförutsättningarna ska ligga till grund för Region Västerbottens kollektivtrafikplan för perioden 2022 – 2024. Kollektivtrafikplanen innehåller beställning av buss- och tågtrafik samt i viss begränsad utsträckning avropsstyrd trafik. Trafikbeställningen utgör grund för budget för trafikåret 2022 från Norrtåg och Länstrafikbolaget. Anslaget för kollektivtrafik baseras därefter på bolagens budget för kollektivtrafiken. Från och med 2021 då Länstrafiken i Västerbotten även ansvarar för beställningscentralen så ingår beställningscentralen som egen resultatenheter i Länstrafikens budget.

Kollektivtrafikplanen bereds i Kollektivtrafikutskottet och fastställs av Regionala Utvecklingsnämnden som även är Regional Kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten.

Beslutsunderlag

Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken 2022-2024
Kollektivtrafikutskottet 2020-09-03 § 38

Beslutsexpediering

Regionstyrelsen
Regionala kollektivtrafikmyndigheten

Sammanträdesdatum	Torsdagen den 8 oktober 2020
Sammanträdestid	Kl. 10:30-16:45. Sammanträdet ajourneras kl 11:30-11:50, samt kl 12:15-13:00. Upprop förrättas vid sammanträdet återupptagande. Sammanträdet ajourneras kl 14:00-14:10. Sammanträdet avslutas kl 16:45.
Sammanträdesplats	Digitalt/Kommunstyrelsens sammanträdesrum (KS-rummet), stadshuset Umeå kommun, Skolgatan 31 A, Umeå
Beslutande	Enligt närvarolista sidan 2-3
Övriga närvarande	Enligt närvarolista sidan 3
Paragrafer	§§ 125-177
Underskrifter	Genom digital signering
Sekreterare	Katrine Andersson
Ordförande	Rickard Carstedt (S)
Justerare	Åsa Ågren Wikström (M)

BEVIS OM ANSLAG

Justering har tillkännagivits genom anslag på Region Västerbottens anslagstavla.

Organ	Regionala utvecklingsnämnden
Sammanträdesdatum	2020-10-08
Anslagsdatum	Protokollet anslås senast två dagar efter justering
Datum då anslaget tas ner	Anslag tas ner tre veckor efter anslagsdatum
Förvaringsplats för protokollet	Region Västerbotten, Regionala utvecklingsförvaltningens kansli, Umeå

Närvarolista

Namn	Parti	N ä r v a r o	Reservation				Anteckningar/ Tjänstgörande Ersättare
			§	§	§	§	
			§ 127	§ 130	§ 134	§ 162	
Ledamöter (13)							
Rickard Carstedt	S	1					Ordförande
Åsa Ågren Wikström	M	1	§ 127	§ 130	§ 134	§ 162	Vice ordf, justerare. Via videolänk
Ylva Hedqvist Hedlund	V	-					2 vice ordf. Tjänstgörande ersättare Kjell Öjeryd
Marita Fransson	S	1					Via videolänk
Lars Lilja	S	1					
Nina Björby	S	1					Via videolänk
Jamal Mouneimne	S	1					Via videolänk. Anmäler jäv § 131
Ahmed Hersi	V	1					Via videolänk, till och med § 138.
Anna-Karin Nilsson	M	1	§ 127	§ 130	§ 134	§ 162	Via videolänk
Carina Sundbom	C	1	§ 127	§ 130	§ 134	§ 162	Via videolänk. Anmäler jäv § 170.
Nicke Grahn	L	1	§ 127	§ 130	§ 134		Via videolänk
Veronica Kerr	KD	1	§ 127	§ 130	§ 134	§ 162	Via videolänk
Zacharias Tjäder	MP	1					
Ersättare (13)							
Karin Lundström	S	-					
Mahmoud Al-Turk	S	1					Via videolänk. Tjänstgör för Ahmed Hersi (V) från § 139-177.
Maja Lundström	S	-					
Olov Nilsson	S	-					
Charlotte Lundqvist	S	1					Via videolänk
Kjell Öjeryd	V	1					Tjänstgör för Ylva Hedqvist Hedlund (V). Via videolänk
Andreas Löwenhök	M	-					
Ulf Eriksson	C	1					Via videolänk
Olle Edblom	C	1					Via videolänk
Cecilia Festin Stenlund	L	1					Via videolänk
Hans-Inge Smetana	KD	-					
Mattias Larsson	C	1					Via videolänk
Christer Rönnlund	M	-					

Övriga närvarande
Anna Pettersson, regiondirektör
Rachel Nygren, stabschef, §§ 125-140, §§ 142-177
Katrine Andersson, nämndsekreterare/utredare
Mona-Lisa Fjellström, nämndsekreterare/utredare
Lena Nordling, ekonomiansvarig
Terese Bergbom, strateg projektutveckling, §§ 125-138
Barbro Granberg, controller, § 131 – via videolänk
Katarina Molin, enhetschef Företag- och projektfinansiering, §§ 125-160
Thomas Hartman, §§ 125-132, via videolänk
Mårten Edberg, strateg infrastruktur, §§ 125-138, 175
Jonas Lundström, enhetschef Näringsliv- och samhällsbyggnad, §§ 125-138, §§ 164-177 via videolänk
Jan Öström, ekonomidirektör, §§ 139-140
Carina Nylander, budgetchef, §§ 139-140
Kent Ehliasson, regiondirektör, §§ 141-144, via videolänk
Erik Mikael Karlsson, VD Norrlandsoperan AB, § 141
Gunilla H Sjöström, HR-chef, vice VD Norrlandsoperan AB, § 141
Katarina Zingmark, ekonomiansvarig/controller Norrlandsoperan AB, § 141
Eva Andersson, ordförande Norrlandsoperan AB, § 141, via videolänk
Ingela Edholm Forsberg, VD Skogsmuseet i Lycksele AB, § 142, via videolänk
Kerstin Olla Grahn, ordförande Skogsmuseet i Lycksele AB, § 142, via videolänk
Ulrica Grubbström, VD Västerbottens museum AB, § 143
Anders Lidström, ordförande Västerbottens museum AB, § 143, via videolänk
Fabian Arnheim, VD Skellefteå museum AB, § 144, via videolänk
Marie Bergslycka, ordförande Skellefteå museum AB, § 144, via videolänk
Madeleine Holmgren, ekonomichef, Skellefteå museum AB, § 144, via videolänk
Ingela Lidström, VD Partnerinvest Övre Norrland AB, § 145, via videolänk
Tobias Thomson, strateg utbildning- och kompetensförsörjning – via videolänk, §§ 146-147
Max Englund, strateg projektfinansiering, via videolänk
Isak Lundholm, strateg projektutveckling, via videolänk
Martin Lundberg, strateg projektfinansiering, via videolänk
Terese Burström, strateg projektfinansiering, via videolänk
Kerstin Hamre, strateg kulturverksamhet, §§ 161-162, via videolänk
Joakim Sandberg, regionkulturchef, §§ 161-162, via telefon
Helena Björnwall Åström, regionbibliotekschef, § 163
Karolina Filipsson, strateg kollektivtrafik, §§ 162-167, via videolänk
Carl-Axel Persson, regionjurist, § 170

Signatursida

Detta dokument har elektroniskt undertecknats av följande undertecknare:

Namn	KATRINE ANDERSSON
Titel, Organisation	Sekreterare, Regionala utvecklingsnämnden
Datum & Tid	2020-10-09 19:16:48 +02:00
Identifikationstyp	Svensk e-legitimation
Identifikations-id	_08953c9e32e3e816e796ff2b84c4a8f104

Namn	ÅSA ÅGREN WIKSTRÖM
Titel, Organisation	Justerare, Regionala utvecklingsnämnden
Datum & Tid	2020-10-09 19:26:01 +02:00
Identifikationstyp	Svensk e-legitimation
Identifikations-id	_080e2eb2f65e7f82f6d7e5a41c09691d9f

Namn	RICHARD CARSTEDT
Titel, Organisation	Ordförande, Regionala utvecklingsnämnden
Datum & Tid	2020-10-10 10:15:40 +02:00
Identifikationstyp	Svensk e-legitimation
Identifikations-id	_083da3ae49bd657e547187e6ad650d37d9

Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2020-10-10 10:15:47 +02:00
Ref: 956136
www.comfact.se



[Validera dokumentet](#) | [Användarvillkor](#)

Planeringsförutsättningar 2022 – 2024 för kollektivtrafik som finansieras av Region Västerbotten

1 Bakgrund

Enligt Lag om kollektivtrafik (2010:1065) som trädde i kraft 1 januari 2012 ska det i varje län/region finnas en kollektivtrafikmyndighet. I Västerbotten är Kollektivtrafikmyndigheten sedan 2019 inrättad på Region Västerbotten. Ägandet av Länstrafiken i Västerbotten AB samt dess delägda dotterbolag Bussgods i Norr samt Norrtåg AB fördes i samband med bildandet av regionkommunen över från kommunalförbundet Region Västerbotten. Delägandet i Samtrafiken AB samt Transitio AB överfördes på samma sätt över till regionkommunen.

Den kostnads- och ansvarsfördelningsmodell för Länstrafiken, som Västerbottens läns landsting och länets kommuner fastställde 2005 gäller även fortsättningsvis. Modellen innebär att Region Västerbotten ansvarar för linjetrafik och viss avropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift mellan kommuncentra samt sjukresor, medan respektive kommun ansvarar för linjer och avropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift inom kommunen samt färdtjänst och skolskjutsar. Modellen innebär att Region Västerbotten respektive kommunerna har kostnadsansvar för den trafik som respektive finansierar beställer. 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.

Från och med 2008 innehåller regionens trafikbeställning förutom regional busstrafik och viss avropsstyrd 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 under perioden som planeringsförutsättningarna avser. Prognos för tågtrafiken baseras på fastställd budget för Norrtåg AB för beställd trafik från mitten av december 2020 till mitten av december 2021, inklusive stationsavgifter hänförliga till tågtrafiken. Prognos för busstrafiken baseras på fastställd budget för Länstrafiken i Västerbotten AB för beställd busstrafik från mitten av december 2020 till mitten av december 2021.

Planeringsförutsättningarna ska ligga till grund för Region Västerbottens kollektivtrafikplan för perioden 2022 – 2024. Kollektivtrafikplanen innehåller beställning av buss- och tågtrafik samt i viss begränsad utsträckning avropsstyrd trafik. Trafikbeställningen utgör grund för budget för trafikåret 2022 från Norrtåg och Länstrafikbolaget. Anslaget för kollektivtrafik baseras därefter på bolagens budget för kollektivtrafiken. Från och med 2021 då Länstrafiken i Västerbotten även ansvarar för beställningscentralen så ingår beställningscentralen som egen resultatenheter i Länstrafikens budget.

Kollektivtrafikplanen bereds i Kollektivtrafikutskottet 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 faststälts. Utgångspunkten i arbetet med trafikförsörjningsprogrammet har dock varit att visionen blir likartad befintlig vision i RUS. ***”Från kust till fjäll skapas en hållbar attraktiv region med det strategiska vägvalet – en tillgänglig och utåtriktad region.”***

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

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 landstinget 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

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2020-08-26

under högsäsong, där så är möjligt utifrån landstingets övriga prioriteringar. Detta sker bland annat genom samordning av region- och kommunalt finansierad trafik, men även genom samplanering mot trafik med andra finansiärer, 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 att resmöjligheter med kollektivtrafik mellan sjukhusen inom regionen måste säkerställas.

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. Samordningen avser förutom buss- och tågtrafik även färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar, avropsstyrd kollektivtrafik m.m.

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 kollektivtrafiken:

Övergripande mål

Regionfinansierad kollektivtrafik stärker den egen verksamhet 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

Region Västerbottens beställningscentral, Reseservice är från och med 2021 organiserad inom Länstrafiken i Västerbotten AB. I beställningscentralen samordnas sjukresor, kompletteringstrafik samt färdtjänst och riksferdtjänst för de kommuner som valt att ansluta sig. 2020 är dessa kommuner Malå, Nordmaling, Sorsele, Storuman, Vilhelmina och Åsele. En utökad samordning av samhällsbetalda resor eftersträvas.

I landstingsplan 2011 - 2013 gavs uppdrag till styrelsen att inleda ett samarbete med kommunerna om samordning av sjukresor med färdtjänstresor för att uppnå lägre

kostnader. I och med revisorernas rapport "Granskning av sjukresor" beslutade landstingsstyrelsen i oktober 2013 att en förnyad förfrågan om intresse av samarbete skulle göras till de kommuner som inte ingår i nuvarande upplägg med samordning av upphandling och beställning via Reseservice. Mot bakgrund av detta gav landstingsdirektören ett uppdrag att utreda förutsättningarna att etablera en gemensam beställningscentral för samhällsbetalda resor i Västerbotten. Den efterföljande utredningen överlämnades till landstingsstyrelsen som i enlighet med rekommendationerna i utredningen sände över den till kommunalförbundet Region Västerbotten för fortsatt utredning och förankring i länet. Utfallet av den fortsatta utredningen och efterföljande beslut var att en gemensam beställningscentral skulle inrättas hos Länstrafiken i Västerbotten. Verksamhetsövergång av Region Västerbottens Reseservice genomförs vid årsskiftet 2020/2021. Budget för Beställningscentralen finns nu som egen resultatenhets i Länstrafikens budget för 2021. Och anslag för driften av beställningscentralen har flyttats över till regional utveckling.

4 Upphandling

Under 2020 upphandlas majoriteten av den regionfinansierade busstrafiken för trafikstart vid årsskiftet 2021/2022. I arbetet med framtagande av upphandlingsdokument har det varit av stor vikt 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 upphandlas ska även utformas med hänsyn till de miljö- och tillgänglighetsambitioner som finns. 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 avropsstyrd trafik.

5 Samlad ekonomisk bedömning av kollektivtrafiken

Planeringsförutsättningarna innehåller en samlad ekonomisk prognos för buss- och tågtrafiken. Kostnaden för tågtrafiken baseras på beställd tågtrafik fr.o.m. december 2020, inklusive stationsavgifter hänförliga till tågtrafiken, vilket för 2021 enligt budget från Norrtåg uppgår till 56 Mkr. Kostnaden för busstrafiken baseras på beställd busstrafik fr.o.m. december 2020, inklusive medfinansiering för viss fjällinjetrafik. Kostnaden för beställd busstrafik samt de så kallade gemensamma kostnaderna för Länstrafiken uppgår till 160,8 Mkr för 2021.

Beställningscentralen som från 2021 genom verksamhetsövergång finns inom Länstrafiken som särskild resultatenhets har en budget för 2021 som uppgår till 9,6 Mkr. Anslag för beställningscentralen finns därmed inom regional utveckling tillsammans med kollektivtrafiken.

Budget	2021
Busstrafik	160,8
Tågtrafik	56,0
Beställningscentral	9,6
Summa	226,4

Nedan följer en samlad bedömning av kostnaderna för landstingsfinansierad kollektivtrafik fram till och med år 2024.

- För busstrafiken är prognosen att kostnaderna ökar med 10% mellan 2021 och 2022 för att därefter öka med 4 % årligen.

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2020-08-26

- För tågtrafiken är prognosen att kostnaderna ökar med 8 % årligen.
- För beställningscentralen är prognosen att kostnaderna ökar med 5 % årligen.

Prognosen baseras på kostnadsutvecklingen utifrån faktiskt utfall för 2013 – 2019 samt budget för 2020 och 2021. Under pågående pandemi skulle en prognos som även tar hänsyn till utfall så här långt 2020 vara missvisande. Kostnadseffekter hänförliga till pågående upphandlingar innebär en utmaning speciellt under den osäkra period som pågår. Effekterna av pandemin för kollektivtrafiken är dessutom svåra att bedöma under pågående pandemi.

Prognos	2022	2023	2024
Busstrafik	176,9	184,0	191,3
Tågtrafik	60,5	65,3	70,5
Beställningscentral	10	10,5	11
Summa	247,4	259,8	272,8

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 (f.d. 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 kvarstår dock Länstrafiken i Västerbotten som ägare.

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.

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2020-08-26

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 reducerats till ett resande som är ungefär 40 procent av ordinarie resandevolymer (skolkort undantagna). Detta påverkar självklart finansieringen av kollektivtrafiken. Staten har fattat beslut om en statlig ersättning för förlorade biljettintäkter för perioden mars – juni. I förordningen så finns dock en begränsning om att ersättning ges i den utsträckning det finns tillgängliga medel. Intensiva insatser pågår för att få tillstånd beslut om fortsatt kompensation för effekterna kopplat till covid-19 även efter juni.

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 uppgår till ungefär 8 Mkr årligen. Åtgärderna för att ytterligare begränsa förstärkningskostnaderna sker i samband med att trafik ska upphandlas då utformningen av trafiken kan förändras för att möta de resandeströmmar som finns.

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. Den pågående Covid-19 pandemin har dock inneburit helt nya förutsättningar för kollektivtrafiken. Effekterna för resandet med kollektivtrafiken kan antas vara långvariga och kommer att innebära helt nya förutsättningar och utmaningar. Biljettyper, lättillgänglig information, enkla och effektiva försäljningskanaler, samt möjligheter att få mervärden under resan är exempel på framtidsfrågor för kollektivtrafiken för att nå en positiv resandeutveckling.

Taxan för kollektivtrafiken i Västerbotten justeras enligt samma index som påverkar trafikkostnaderna. Denna princip har fastställts av regionfullmäktige och innebär en årlig justering av taxan.

Sedan beslut i regionfullmäktige 2013 har fördelningen av kostnader och intäkter för bussgods förändrats så att landstinget bär samtliga kostnader och intäkter för bussgods. Landstinget kompenserar kommuner som har inomkommunal trafik som utförs med godsrumsfordon med 100 000 kr per fordon. Region Västerbotten fattade även i november 2015 beslut om att hela medfinansieringen från Trafikverket inom ramen för Samverkande system, Inlandsvägen och E4-trafiken ska tillfalla landstinget då medfinansieringen avser linjer som landstinget finansierar. Beslutet gäller med effekt från 2016-01-01 och framöver.

Kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2020-08-26

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.

Risakanalys

Inför 2022 finns ett antal riskområden som kan påverka Region Västerbottens finansiering av kollektivtrafiken.

Effekter kopplade till pågående Covid-19 pandemi

Effekterna kopplade till den pågående pandemin är svåra att bedöma. Effekterna för resandet är under 2020 betydande. Hur resandet kommer att se ut framöver är svårt att bedöma då ökad arbetslöshet, fler digitala möten, större andel arbete från hemmet kan innebära att resandet minskar. Samtidigt kan ökad arbetslöshet få till följd att det blir fler som måste resa från sin hemort till andra orter där arbetstillfällen finns. Samtidigt så kan trenden med att semestra i Sverige och mer regionalt och lokalt innebära ett ökat resande. På samma sätt så skulle såväl en större miljömedvetenhet och minskade ekonomiska förutsättningar för individer kunna innebära att kollektivtrafiken är ett hållbart val.

Ökade trafik kostnader för busstrafiken till följd av indexutvecklingen

Budget för kollektivtrafiken med buss avseende 2022 tas fram i april 2020. De index som används vid beräkning av trafik kostnaderna 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. Det är dock en mindre andel av de trafikavtal som finns för den trafik som Region Västerbotten finansierar som justeras med index då den stora delen av trafikavtalen upphandlas under 2020 med trafikstart 2021-12-12 och det är andra parametrar som styr kostnadsutvecklingen för denna trafik.

Ökade trafik kostnader för busstrafiken till följd av utfall vid pågående trafikupphandlingar

En stor del av den regionfinansierade kollektivtrafiken med buss upphandlas för trafikstart 2021-12-12. Kostnadsutvecklingen för denna trafikupphandling kan komma att påverka kostnadsnivån utöver de som är prognostiserade.

Ökade förstärkningskostnader kopplade till större årgångar på gymnasiet

Storleken på de årgångar som började på gymnasiet hösten 2016 var större än tidigare år vilket innebär att fler reser med den landstingsfinansierade trafiken. Detta kan innebära en ökad risk för förstärkningar i vissa tidslägen och efter vissa sträckor där kapaciteten är begränsad. Ökad attraktionskraft för vissa gymnasieskolor innebär även det att flödet mellan vissa kommuncentra ökar.

Minskad medfinansiering från staten (Trafikverket) till busstrafiken och tågtrafiken

En stor del av den medfinansiering som finns från Trafikverket för busstrafiken är föremål för nya avtal de närmaste åren. Risk finns för förändrade medfinansieringsnivåer samt att viss trafik inte får något stöd alls. Utifrån att regionen från och med 2016 erhåller hela Trafikverkets medfinansiering som finns till stomlinjetrafiken så innebär detta dessutom att förändringar av nivån får större genomslag för regionens finansiering. Tillkommande kommersiell trafik efter Botniabanan kan också minska Trafikverkets stöd till Norrtågsförsöket.

6 Styrning av Region Västerbottens kollektivtrafikåtagande

I och med bildandet av Kollektivtrafikmyndigheten 2012 inleddes en process mot tydligare rollfördelning i länet. Myndighetens roll var övergripande strategisk och Länstrafiken i Västerbotten AB fick en tydligt operativ roll. Länets kommuner och landstinget (numera regionen) fick 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 finansiär av kollektivtrafik. I samband med skatteväxlingen så bär sedan 2020-01-01 Region Västerbotten samtliga en de gemensamma kostnaderna hos Länstrafiken i Västerbotten AB. Från och med 2021-01-01 så sker en verksamhetsövergång av Regionens beställningscentral, Reseservice till Länstrafiken i Västerbotten AB, vilket innebär att kostnader förknippade med beställningscentralen nu finns i budget från Länstrafiken som egen resultatenhet. Kostnader för själva transportererna finansieras direkt av Region Västerbotten och de kommuner som är anslutna till beställningscentralen.

För att anpassa beställningarna 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 samt signaler om att initiera upphandlingsprocesser eller ej. 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 inklusive 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. Från och med 2019 här Regionala utvecklingsnämnden beredningsansvarig för kollektivtrafikfrågor.

Utifrån planeringsförutsättningarna tar styrelsen fram och antar en kollektivtrafikplan innehållande landstingets trafikbeställning för tåg, buss och anropsstyrd trafik. Kollektivtrafikplanen utgör därmed 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.

§ 38

Planeringsförutsättningar för kollektivtrafik som finansieras av Region Västerbotten

Dnr: KTM 49-2020

Beslut

Kollektivtrafikutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden föreslå regionfullmäktige att anta föreslag till planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken 2022 – 2024.

Ärendebeskrivning

Enligt Lag om kollektivtrafik (2010:1065) som trädde i kraft 1 januari 2012 ska det i varje län/region finnas en kollektivtrafikmyndighet. I Västerbotten är Kollektivtrafikmyndigheten sedan 2019 inrättad på Region Västerbotten. Ägandet av Länstrafiken i Västerbotten AB samt dess delägda dotterbolag Bussgods i Norr samt Norrtåg AB fördes i samband med bildandet av regionkommunen över från kommunalförbundet Region Västerbotten. Delägandet i Samtrafiken AB samt Transitio AB överfördes på samma sätt över till regionkommunen.

Den kostnads- och ansvarsfördelningsmodell för Länstrafiken, som Västerbottens läns landsting och länets kommuner fastställde 2005 gäller även fortsättningsvis. Modellen innebär att Region Västerbotten ansvarar för linjetrafik och viss avropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift mellan kommuncentra samt sjukresor, medan respektive kommun ansvarar för linjer och avropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift inom kommunen samt färdtjänst och skolskjutsar. Modellen innebär att Region Västerbotten respektive kommunerna har kostnadsansvar för den trafik som respektive finansierar beställer. 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.

Från och med 2008 innehåller regionens trafikbeställning förutom regional busstrafik och viss avropsstyrd 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 under perioden som planeringsförutsättningarna avser. Prognos för tågtrafiken baseras på fastställd budget för Norrtåg AB för beställd trafik från mitten av december 2020 till mitten av december 2021, inklusive stationsavgifter hänförliga till tågtrafiken. Prognos för busstrafiken baseras på fastställd budget för Länstrafiken i Västerbotten AB för beställd busstrafik från mitten av december 2020 till mitten av december 2021.

Planeringsförutsättningarna ska ligga till grund för Region Västerbottens kollektivtrafikplan för perioden 2022 – 2024. Kollektivtrafikplanen innehåller beställning av buss- och tågtrafik samt i viss begränsad utsträckning avropsstyrd trafik. Trafikbeställningen utgör grund för budget för trafikåret 2022 från Norrtåg och Länstrafikbolaget. Anslaget för kollektivtrafik baseras därefter på bolagens budget för kollektivtrafiken. Från och med 2021 då Länstrafiken i Västerbotten även ansvarar för beställningscentralen så ingår beställningscentralen som egen resultatenheter i Länstrafikens budget.

Kollektivtrafikplanen bereds i Kollektivtrafikutskottet och fastställs av Regionala Utvecklingsnämnden som även är Regional Kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten.

Beslutsunderlag

Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken 2022-2024

Beslutsexpediering

Regionstyrelsen

Regionala kollektivtrafikmyndigheten