

§ 35.

Västerbottensmodellen 2021

Dnr: KTM 55-2020

Regionala utvecklingsnämndens förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige att fastställa organisation och finansiering av kollektivtrafiken enligt förslag *Västerbottensmodellen 2021*.

Ärendebeskrivning

Västerbottensmodellen har funnits sedan 2005. Modellen har tidigare utvärderats en gång 2009. Organisatoriska förändringar av kollektivtrafik har skett i samband med ikraftträdandet av den nya kollektivtrafiklagstiftningen 2012, den regionala kollektivtrafikmyndigheten, med ansvar för länets kollektivtrafik, inrättades på kommunalförbundet, Region Västerbotten.

Inför regionbildningen 2019 så påbörjades arbetet med att se över hur kollektivtrafiken skulle organiseras och finansieras. Beslut om en övergångslösning med organisering inom Region Västerbotten men med oförändrad finansieringsmodell fattades. Arbetet med en långsiktig modell för organisering och finansiering fortsatte, vilket i februari 2019 resulterade i att konsensus nåddes kring att delskatteväxla de gemensamma kostnaderna och att den regionala kollektivtrafikmyndigheten fortsatt organiseras hos Region Västerbotten. I samband med att beslut fattades om delskatteväxling och organisation fattade regionfullmäktige även beslut om att Västerbottensmodellen skulle utvärderas av Region Västerbotten och kommunerna gemensamt.

Utvärderingen av Västerbottensmodellen har genomförts dels genom framtagande av ett kunskapsunderlag, inhämtande av inspel och synpunkter från kommunerna och Region Västerbotten utifrån kunskapsunderlaget. Primärkommunala beredningen önskade, vid redovisning av kunskapsunderlag och inkomna synpunkter i februari 2020, att en gemensam hearing skulle genomföras. Hearingen genomfördes 2021-01-13 och resulterade i att konsensus uppnåddes avseende att:

- Utvärderingen av Västerbottensmodellen är slutförd genom genomförandet av hearingen
- Västerbottensmodellen förändras inte
- En enkel och tydlig dokumentation som beskriver Västerbottensmodellen per 2021 tas fram som rapport till regionfullmäktige
- Dokumentationen ska innehålla en beskrivning av Västerbottensmodellen samt de tre överenskommelser som idag finns utöver Västerbottensmodellen
- Dokumentationen av Västerbottensmodellen till Regionfullmäktige sänds även ut till länets kommuner
- Dokumentationen redovisas i Primärkommunala beredningen
- Regionfullmäktiges beslut fastställer Västerbottensmodellen 2021 såsom underlag för beställansvar och finansiering för allmän kollektivtrafik i Västerbotten.

Ärendets tidigare behandling

Kollektivtrafikutskottet behandlade ärendet 2021-01-27.

Primärkommunala beredningen behandlade ärendet 2021-02-04, och beslutade att föreslå beredningen för regional utveckling rekommendera regionala utvecklingsnämnden föreslå regionfullmäktige fastställa organisation och finansiering av kollektivtrafiken enligt förslag Västerbottensmodellen 2021.

Beslutsunderlag

Västerbottensmodellen 2021

Kollektivtrafikutskottet 2021-01-27 § 7

Primärkommunala beredningen 2021-02-04 § 10 – ej signerat vid tidpunkten för kallelsens utskick.

Regionala utvecklingsnämndens behandling av ärendet

Nicke Grahn (L) yrkar bifall till kollektivtrafikutskottets förslag till beslut.

Inga motförslag finns.

Regionala utvecklingsnämnden beslutar i enlighet med kollektivtrafikutskottets förslag till beslut.

Beslutsexpediering

Regionala utvecklingsnämnden

Regionfullmäktige

Sammanträdesdatum	Onsdagen den 17 februari 2021
Sammanträdestid	Kl. 13:00-16:35 Sammanträdet ajourneras kl 14:05-14:12 för en kortare paus. Sammanträdet ajourneras igen kl 15:00-15:20. Efter sammanträdet återupptagande förrättas nytt upprop. Sammanträdet avslutas kl 16:35.
Sammanträdesplats	Digitalt samt sammanträdesrum Tallen, Region Västerbotten, Västra Norrlandsgatan 13, Umeå
Beslutande	Enligt närvarolista sidan 2-3
Övriga närvarande	Enligt närvarolista sidan 3
Paragrafer	§§ 9-39
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	2021-02-17
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	Närvaro		Reservation			Anteckningar/ Tjänstgörande Ersättare
				§	§	§	
Ledamöter (13)		Upprop kl. 13:05	Upprop kl 15:20				
Rickard Carstedt	S	1	1				Ordförande
Åsa Ågren Wikström	M	1	1	§ 30	§ 31	§ 33	Vice ordförande, justerare, digitalt
Ylva Hedqvist Hedlund	V	1	1				2:a vice ordförande, digitalt
Marita Fransson	S	1	1				Digitalt
Lars Lilja	S	1	1				Digitalt
Nina Björby	S	1	1				Digitalt
Jamal Mouneimne	S	1	1				Digitalt
Ahmed Hersi	V	1	1				Digitalt
Anna-Karin Nilsson	M	1	1	§ 30	§ 31	§ 33	Digitalt
Carina Sundbom	C	1	1	§ 30	§ 31	§ 33	Digitalt
Nicke Grahn	L	1	1			§ 33	Närvarande/tjänstgörande, digitalt, §§ 16-40 Tjänstg ersättare Cecilia Festin (L) §§ 9-15.
Veronica Kerr	KD	1	1	§ 30			
Zacharias Tjäder	MP	-	-				Tjänstg ersättare Mahmoud Al-Turk (S)
Ersättare (13)							
Karin Lundström	S	-	-				
Mahmoud Al-Turk	S	1	1				Tjänstgör istället för Zacharias Tjäder (MP), digitalt
Maja Lundström	S	-	-				
Olov Nilsson	S	-	-				
Charlotte Lundqvist	S	1	1				Digitalt
Kjell Öjeryd	V	1	1				Digitalt
Andreas Löwenhök	M	-	-				
Ulf Eriksson	C	1	1				Digitalt
Olle Edblom	C	1	1				Digitalt
Cecilia Festin Stenlund	L	1	-				Tjänstgör istället för Nicke Grahn (L), digitalt, §§ 9-15. Närvarande till och med § 29.
Hans-Inge Smetana	KD	1	1				Digitalt
Mattias Larsson	C	1	1				Digitalt
Christer Rönnlund	M	-	-				

Övriga närvarande
Anna Pettersson, regiondirektör, digitalt
Rachel Nygren, stabschef, digitalt
Katrine Andersson, nämndsekreterare/utredare
Mona-Lisa Fjellström, nämndsekreterare/utredare, digitalt
Jonathan Lundberg, nämndsekreterare/utredare, digitalt
Lena Nordling, ekonomiansvarig, §§ 9-17
Jonas Lundström, chef Näringsliv och samhällsbyggnad, digitalt, §§ 9-29
Lena Friborg, strateg samhällsbyggnad, digitalt, §§ 9-13
Johan Vikström, verksamhetsutvecklare, digitalt, §§ 9-16
Katarina Molin, chef enheten för projektfinansiering och företagsstöd, digitalt, §§ 9-33
Max Englund, strateg projektfinansiering, digitalt, §§ 14-27
Irina Bergsten, strateg projektfinansiering, digitalt, §§ 15-29
Martin Lundberg, strateg projektfinansiering, digitalt, §§ 9-26
Tobias Bergström, strateg företagsstöd, digitalt, §§ 16-29
Riikka Engman, strateg projektfinansiering, digitalt, §§ 16-29
Marta Bahta, samordnare innovationsledning, digitalt, §§ 26-29
Joakim Sandberg, regionkulturchef, digitalt, §§ 26-34
Karolina Filipsson, strateg kollektivtrafik, digitalt, §§ 31-36
Anna Norin, strateg analys, digitalt, § 36

Ärendelista	Sida
§ 9. Protokollets justering	5
§ 10. Fastställande av ärendelistan	6
§ 11. Anmälan av utskottens protokoll	7
§ 12. Tidplan för framtagandet av ny regional innovationsstrategi	8
§ 13. Yttrande över remiss Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel	9
§ 14. Årsrapport för regionala utvecklingsnämnden år 2020	11
§ 15. Information om planerings- och budgetprocessen	13
§ 16. Internkontrollplan för regionala utvecklingsnämnden år 2021	14
§ 17. Information om utfallet av det regionala tillväxtanslaget år 2020	15
§ 18. Beslut om fördelning av det regionala tillväxtanslaget (anslag 1:1) år 2021 mellan projektverksamhet, regionala företagsstöd och stöd till kommersiell service	16
§ 19. Projektbeslut: Artificiell intelligens för säkrare diagnostik	18
§ 20. Projektbeslut: Battery region	19
§ 21. Projektbeslut: Konkurrenskraft genom Optisk Mätteknik	20
§ 22. Projektbeslut: Nordic Intermodal Short Sea	21
§ 23. Projektbeslut: Norrbotniabanans noder 2	22
§ 24. Projektbeslut: Rural ICT Testbed - #fulltäckning, Steg 3	23
§ 25. Projektbeslut: Smart Visiting Industry through Interactive IoT	24
§ 26. Nytt företagsstöd. Stöd till rekrytering av utomnordiskt födda	25
§ 27. Agenda för hållbar regional finansiering	26
§ 28. Medfinansiering React-EU	27
§ 29. Yttrande över remiss Fonden för en rättvis omställning – territoriella omställningsplaner, program, miljöbedömning	28
§ 30. Motion nr 29-2020 Samverkan behöver stärkas mellan Region Västerbotten och kommunerna	29
§ 31. Motion nr 30-2020 Västerbotten som försöksregion för gårdsförsäljning	31
§ 32. Information om översyn av styrande dokument för kulturbolagen	33
§ 33. Fördelning av statligt anslag till regional kulturverksamhet i Västerbottens län 2021	34
§ 34. Motion nr 15-2020 Begränsa kulturverksamheten	37
§ 35. Västerbottensmodellen 2021	38
§ 36. Information om återsrapportering av beslut om villkor för budgetåret 2020 för regionerna samt Gotlands kommun inom utgiftsområdena 1 Rikets styrelse, 19 Regional tillväxt och 22 Kommunikationer	40
§ 37. Information från verksamheten	41
§ 38. Meddelanden	42
§ 39. Delegeringsbeslut	43

SIGNATURSIDA

Detta dokument har elektroniskt undertecknats av följande undertecknare:

NAMN:	KATRINE ANDERSSON	
TITEL, ORGANISATION:	Sekreterare, Regionala utvecklingsnämnden	
DATUM & TID:	2021-02-19 13:46:31 +01:00	
IDENTIFIKATIONSTYP:	Svensk e-legitimation	
IDENTIFIKATIONS-ID:	_07a72a906cdf79e9966dbfc120f84c54f8	

NAMN:	ÅSA ÅGREN WIKSTRÖM	
TITEL, ORGANISATION:	Justerare, Regionala utvecklingsnämnden	
DATUM & TID:	2021-02-19 14:49:09 +01:00	
IDENTIFIKATIONSTYP:	Svensk e-legitimation	
IDENTIFIKATIONS-ID:	_065e409350a5e7c90d024a1dfd8658420d	

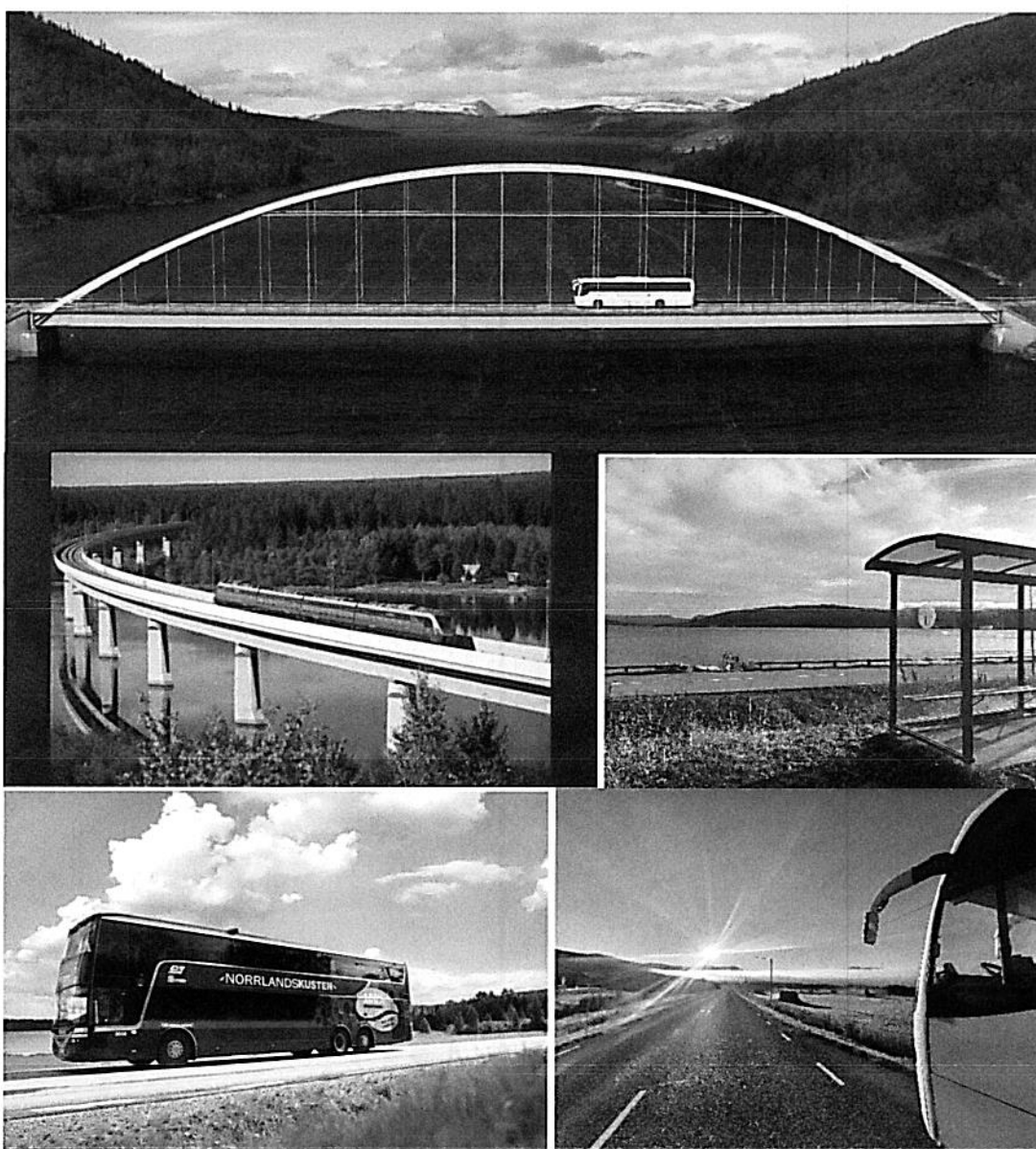
NAMN:	RICHARD CARSTEDT	
TITEL, ORGANISATION:	Ordförande, Regionala utvecklingsnämnden	
DATUM & TID:	2021-02-22 09:37:01 +01:00	
IDENTIFIKATIONSTYP:	Svensk e-legitimation	
IDENTIFIKATIONS-ID:	_0665144d6762d4de6a10d9252a2c156773	

Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2021-02-22 09:37:07 +01:00
Ref: 1037466
www.comfact.se



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

Västerbottensmodellen 2021



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	1
2	Uppdrag, process och beslut	2
3	Västerbottensmodellen 2021.....	3
3.1	Fördelning av kostnader och intäkter på kommunerna	3
3.1.1	Kostnader fördelade på kommunerna	3
3.1.2	Intäkter fördelade på kommunerna.....	4
3.2	Fördelning av kostnader och intäkter på Region Västerbotten	4
3.2.1	Kostnader fördelade på Region Västerbotten	4
3.2.2	Intäkter fördelade på Region Västerbotten	6
3.2.3	Norrtåg	7
4	Överenskommelser utöver Västerbottensmodellen	8
4.1	Fjällinjerna	8
4.2	Flygtransfer Arvidsjaur – Sorsele.....	8
4.3	Ersättning för godsrumsfordon	8

1 Sammanfattning

Västerbottensmodellen har funnits sedan 2005. Modellen har tidigare utvärderats en gång 2009. Organisatoriska förändringar av kollektivtrafik har skett i samband med ikraftträdandet av den nya kollektivtrafiklagstiftningen 2012, den regionala kollektivtrafikmyndigheten, med ansvar för länets kollektivtrafik, inrättades på kommunalförbundet, Region Västerbotten.

Inför regionbildningen 2019 så påbörjades arbetet med att se över hur kollektivtrafiken skulle organiseras och finansieras. Beslut om en övergångslösning med organisering inom Region Västerbotten men med oförändrad finansieringsmodell fattades. Arbetet med en långsiktig modell för organisering och finansiering fortsatte, vilket i februari 2019 resulterade i att konsensus nåddes kring att delskatteväxla de gemensamma kostnaderna och att den regionala kollektivtrafikmyndigheten fortsatt organiseras hos Region Västerbotten. I samband med att beslut fattades om delskatteväxling och organisation fattade regionfullmäktige även beslut om att Västerbottensmodellen skulle utvärderas av Region Västerbotten och kommunerna gemensamt.

Utvärderingen av Västerbottensmodellen har genomförts dels genom framtagande av ett kunskapsunderlag, inhämtande av inspel och synpunkter från kommunerna och Region Västerbotten utifrån kunskapsunderlaget. Primärkommunala beredningen önskade, vid redovisning av kunskapsunderlag och inkomna synpunkter i februari 2020, att en gemensam hearing skulle genomföras. Hearingen genomfördes 2021-01-13 och resulterade i att konsensus uppnåddes avseende att:

- Utvärderingen av Västerbottensmodellen är slutförd genom genomförandet av hearingen
- Västerbottensmodellen förändras inte
- En enkel och tydlig dokumentation som beskriver Västerbottensmodellen per 2021 tas fram som rapport till regionfullmäktige
- Dokumentationen ska innehålla en beskrivning av Västerbottensmodellen samt de tre överenskommelser som idag finns utöver Västerbottensmodellen
- Dokumentationen av Västerbottensmodellen till Regionfullmäktige sänds även ut till länets kommuner
- Dokumentationen redovisas i Primärkommunala beredningen
- Regionfullmäktiges beslut fastställer Västerbottensmodellen 2021 såsom underlag för beställaransvar och finansiering för allmän kollektivtrafik i Västerbotten.

2 Uppdrag, process och beslut

I samband med att beslut fattades i kommunernas fullmäktige och därefter i regionfullmäktige om att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Västerbotten och att genomföra en delskatteväxling av de gemensamma kostnaderna till Region Västerbotten, så fattades också ett separat beslut om att:

”Region Västerbotten tillsammans med kommunerna utvärderar Västerbottensmodellen”

Uppdraget med översynen har skett genom

- Framtagande av kunskapsunderlag
- Inhämtande av synpunkter kring Västerbottensmodellen från länets kommuner samt Region Västerbotten
- Dialogtillfällen – Primärkommunala beredningen 2020-02-27 samt Hearing med deltagande från länets samtliga kommuner och Region Västerbotten 2021-01-13

Övergripande målsättning har varit att skapa en gemensam förståelse för och acceptans av Västerbottensmodellen vid avrapportering till regionfullmäktige vid slutförd utvärdering.

Hearingen 2021-01-13 utmynnade i konsensus kring att:

- Utvärderingen av Västerbottensmodellen är slutförd genom genomförandet av hearingen
- Västerbottensmodellen förändras inte
- En enkel och tydlig dokumentation som beskriver Västerbottensmodellen per 2021 tas fram som rapport till regionfullmäktige
- Dokumentationen ska innehålla en beskrivning av Västerbottensmodellen samt de tre överenskommelser som idag finns utöver Västerbottensmodellen
- Dokumentationen till Regionfullmäktige sänds även ut till länets kommuner
- Dokumentationen redovisas i Primärkommunala beredningen
- Regionfullmäktiges beslut fastställer Västerbottensmodellen 2021 såsom underlag för beställansvar och finansiering för allmän kollektivtrafik i Västerbotten.

Hearingen gav beslutsrekommendation till följande instanser:

- Kollektivtrafikutskottet 27 januari
- Primärkommunala beredningens arbetsutskott 28 januari
- Primärkommunala beredningen 4 februari
- Beredningen för regional utveckling 17 februari
- Regionala utvecklingsnämnden 17 februari
- Regionstyrelsens arbetsutskott under våren 2021
- Regionstyrelsen under våren 2021
- Regionfullmäktige under våren 2021

3 Västerbottensmodellen 2021

Västerbottensmodellen omfattar följande delar enligt nedan:

- Fördelningen av kostnader och intäkter på kommunerna, vilket presenteras under 3.1.
- Kostnader och intäkter fördelade på Region Västerbotten, vilket presenteras under 3.2.

Västerbottensmodellen bygger på ett beställansvar för trafik som är kopplad till finansiering av beställd trafik.

3.1 Fördelning av kostnader och intäkter på kommunerna

I nedanstående avsnitt presenteras de kostnader och intäkter som fördelas direkt på kommunerna.

3.1.1 Kostnader fördelade på kommunerna

De kostnader som fördelas direkt på kommunerna är följande

- Trafikkostnader
- Förstärkningskostnader
- Fordonskontroller
- Angöringsavgifter vid vissa Resecentra
- Hållplatskostnader
- Tätortstrafiken i Umeå och Skellefteå

Trafikkostnader

Trafikkostnaderna utifrån de olika trafikavtalen fördelas direkt på den finansör som beställt trafiken. Kommunerna finansierar matarlinjerna och ringbilarna inom den egna kommunen.

I de fall en matarlinje trafikerar över en kommungräns, så sker en procentuell fördelning av trafikkostnaden mellan de finansörerna i vars kommuner trafiken går. I de fall det är en ringbil som korsar en kommungräns så sker fördelningen så att kostnaden läggs på den kommun där resan tar sin början.

Förstärkningskostnader

Förstärkningskostnaderna fördelas utifrån den linje som de härrör till. Respektive kommun finansierar förstärkningar på de inomkommunala linjer de beställer.

Fordonskontroller

Kostnaderna för fordonskontroller fördelas utifrån den linje som fordonet trafikerar.

I de fall ett fordon trafikerar flera linjer så sker en fördelning av kostnaden för fordonskontroller utifrån antalet kilometer per linje som fordonet trafikerar.

Angöringsavgifter vid vissa Resecentra

Angöringsavgifter vid vissa Resecentra fördelas utifrån antalet angöringar som sker med trafik som olika finansörerna beställt.

Kostnaderna för angöringen av resecentra/stationer baseras på ett pris per angöring utifrån avtalet med Svenska Reseterminaler AB. Avtalet är mellan Länstrafiken i Västerbotten AB och Svenska Reseterminaler AB.

Hållplatskostnader

Hållplatskostnaderna är en kommunal kostnad. Kommunerna ansvarar för skötsel av hållplatser.

Region Västerbotten kan medfinansiera hållplatsmateriel på hållplatser som trafikeras av linjer som regionen finansierar. Medfinansieringen är 50 % av materialkostnaden och sker utifrån att dialog och förankring av åtgärden skett innan genomförande. Region Västerbotten medfinansierar inte arbetskostnader.

Medfinansieringen regleras efter att åtgärden är återredovisad till Länstrafikens hållplatsansvarige. Hållplatsansvarig på Länstrafiken är sammanhållande för kommunikationen mellan kommun och region. Region Västerbotten har en budget för hållplatsåtgärder hos Länstrafiken för att förenkla arbetet.

Tätortstrafiken i Umeå och tätortstrafiken i Skellefteå

Tätortstrafiken i Umeå är en egen resultatenhet inom Länstrafiken som finansieras av Umeå kommun. Resultatet för ULTRA består av biljettintäkter, reklamintäkter, trafikknostnader, garagehyra och avskrivningar som är kopplade till tätortstrafiken.

För tätortstrafiken i Skellefteå har den regionala kollektivtrafikmyndigheten överlämnat befogenhet till Skellefteå kommun att upphandla och avtala om trafik i Skellefteå tätort och stråket mot Skelleftehamn/Ursviken. Skellefteå kommun har ett avtal med Skelleftebuss och betalar liksom Umeå kommun för nettoresultatet för trafiken.

3.1.2 Intäkter fördelade på kommunerna

Enligt Västerbottenmodellen så fördelas vissa intäkter direkt på kommunerna. Detta gäller:

- Biljettintäkter
- Viten

Biljettintäkter

Biljettintäkterna fördelas ut på den linje som de härrör till. Den/de som uppbär trafikknostnaderna tillgodoräknas även intäkterna för trafiken.

Biljettintäkter kan delas in i två kategorier skolkortsintäkter och övriga biljettintäkter. Skolkortsintäkterna fördelas utifrån redovisningen i skolkortsprogrammet där skolkorten registreras på den/de linjer som de kommer att användas på. Fördelningen kommer förutom på finansär även att ske på linje.

Övriga intäkter fördelas på linje utifrån resandestatistik. För enkelbiljetter och rabattkort sker detta med det pris som kunden betalar. För periodkort sker fördelningen med 1/32-del av kortets värde för varje resa som är registrerad. För länskort sker det ett antagande om reslängd utifrån matchning med nästkommande resas startpunkt. Intäkten kan dock aldrig bli högre än 1/32-del av kortets värde. För enkelkort och rabattkort är fördelningen krona för krona medan period och länskort fördelas proportionerligt.

Viten

Viten fördelas utifrån vilken linje som vitet avser.

3.2 Fördelning av knostnader och intäkter på Region Västerbotten

I nedanstående avsnitt presenteras de knostnader och intäkter som fördelas direkt på Region Västerbotten.

3.2.1 Knostnader fördelade på Region Västerbotten

De knostnader som fördelas direkt på Region Västerbotten och som avser trafik via Länstrafiken är enligt nedan:

- Trafikknostnader
- Förstärkningsknostnader
- Fordonskontroller
- Angöringsavgifter vid vissa Resecentra
- Ledsagning
- Hållplatsknostnader
- Delskatteväxlade knostnader
 - Kundtjänst
 - Administration
 - Marknadsföring

- IT-system (inklusive betalsystem)

Trafikkostnader

Trafikkostnaderna utifrån de olika trafikavtalen fördelas direkt på den finansiär som beställt trafiken. Region Västerbotten finansierar stomlinjetrafiken¹ och vissa ringbilar².

De ringbilar som finansieras av Region Västerbotten går mellan kommuncentra liksom den stomlinjetrafik som regionen finansierar.

Förstärkningskostnader

Förstärkningskostnaderna fördelas utifrån den linje som de härrör till. Region Västerbotten finansierar de förstärkningar som sker av de stomlinjer som Region Västerbotten beställer.

Fordonskontroller

Kostnaderna för fordonskontroller fördelas utifrån linje och i de fall ett fordon trafikerar flera linjer så sker en fördelning utifrån antalet kilometer per linje som fordonet trafikerar.

Angöringsavgifter vid vissa Resecentra

Angöringsavgifter vid vissa Resecentra fördelas utifrån den som finansierar den trafik som angör respektive Resecentra.

Kostnaderna för angöringen av resecentra/stationer baseras på ett pris per angöring utifrån avtalet med Svenska Reseterminaler AB. Angöringsavgifterna för tågtrafiken finansieras av Region Västerbotten. Avtalet är mellan Länstrafiken i Västerbotten AB och Svenska Reseterminaler AB. Kostnaderna för tågangöringarna redovisas separat som en kostnad för tågtrafiken och ingår inte i Länstrafikens budget för busstrafiken.

Ledsagning

Sedan 2015 har Region Västerbotten finansierat ledsagning vid vissa prioriterade bytespunkter i Västerbotten kopplade till busstrafik. Ledsagningen som omfattas av Länstrafikens budget är den som är buss till buss och buss till tåg. Vidare omfattas även den ledsagning som sker från buss och till mötespunkt inne på Norrlands Universitetssjukhus. Ledsagning som sker från tåg och mellan tåg finansieras inte inom Länstrafikens budget utan bekostas av respektive tågoperatör. Ledsagning finns inrättad vid följande prioriterade bytespunkter januari 2021:

- Norrlands Universitetssjukhus
- Umeå Busstation
- Vasaplan
- Skellefteå busstation

Hållplatskostnader

Hållplatskostnaderna är en kommunal kostnad och kommunerna ansvarar för skötsel av hållplatserna. Region Västerbotten kan medfinansiera hållplatsmateriel på hållplatser som trafikeras av linjer som regionen finansierar.

Region Västerbotten kan medfinansiera hållplatsmateriel på hållplatser som trafikeras av linjer som regionen finansierar. Medfinansieringen är 50 % av materialkostnaden och sker utifrån att dialog och förankring av åtgärden skett innan genomförande. Region Västerbotten medfinansierar inte arbetskostnader.

Medfinansieringen regleras efter att åtgärden är återredovisad till Länstrafikens hållplatsansvarige.

Hållplatsansvarig på Länstrafiken är sammanhållande för kommunikationen mellan kommun och region. Region Västerbotten har en budget för hållplatsåtgärder hos Länstrafiken för att förenkla arbetet.

¹ Umeå kommun beställer två turer mellan Hörnefors och Umeå som benämns 11 för att underlätta för resenärerna. Dessa turer finansieras av Umeå kommun då det är kommunen som beställt dem.

² Det finns ringbilar som går mellan kommuncentra och som beställts av kommuner. Dessa ringbilar finansieras av den/de kommuner som beställt dem.

Delskatteväxlade kostnader

Kundtjänst

- Länstrafikens kundtjänst samt de delar som tidigare redovisades under resultatenhet Ultra för lokaler
- Huvudsakligen personal och lokaler

Administrationn

- Personal
- Transaktionskostnader, kortämnen, försäljningsprovisioner, köp från Bussgods, lokaler
- Budget för betalssystemen Mobitime och Silverrail, planeringssystemet Rebus och några andra mindre verksamhetsstöd

Marknad

- Länstrafikens marknadsföring samt Ultras marknadsföringskostnader som är delskatteväxlades.

IT

- Budgeterat per system som IT-enheten ansvarar för, tex betalssystemet FARA (avser ej betalssystem inom Skellefteå tätort eftersom trafiken inte har några betalssystem inom ramen för Länstrafiken) och det nya realtidssystemet Consat och systemen för skyltstyrning och signalprioritering.

3.2.2 Intäkter fördelade på Region Västerbotten

Enligt Västerbottenmodellen så fördelas vissa intäkter direkt på de olika finansiärerna. Detta gäller:

- Biljettintäkter
- Viten
- Medfinansiering från Trafikverket till vissa linjer
- Resultat Bussgods

Biljettintäkter

Biljettintäkter kan delas in i två kategorier skolkortsintäkter och övriga biljettintäkter. Skolkortsintäkterna fördelas utifrån redovisningen i skolkortsprogrammet där skolkorten registreras på den/de linjer som de kommer att användas på.

Övriga intäkter fördelas på linje utifrån resandestatistik. För enkelbiljetter och rabattkort sker detta med det pris som kunden betalar. För periodkort sker fördelningen med 1/32-del av kortets värde för varje resa som är registrerad. För länskort sker det ett antagande om reslängd utifrån matchning med nästkommande resas startpunkt. Intäkten kan dock aldrig bli högre än 1/32-del av kortets värde. För enkelkort och rabattkort är fördelningen krona för krona medan period och länskort fördelas proportionerligt.

Viten

Viten fördelade utifrån vilken linje som vitet avser.

Generella viten som inte är hänförliga till en viss linje.

Medfinansiering från Trafikverket till vissa linjer

Trafikverket medfinansierar vissa linjer utifrån att trafiken på linjerna skapar färgförändringar/ tillgänglighetseffekter i Trafikverkets tillgänglighetsmodell. Dvs. att tillgängligheten går från röd till gul.

Trafikverkets bidrag omfattar åtta olika områden, förbindelse till respektive från Stockholm, möjlighet till internationella resor via vissa utpekade flygplatser, tillgänglighet till storstäder eller storstadsalternativ, tillgänglighet till Region-/Universitetssjukhus, tillgänglighet till Universitet eller högskolor, möjlighet att nå andra större städer och möjlighet att resa långa sträckor i landet vilket avser besöksnäring i vid bemärkelse.

De linjer som Trafikverket avser medfinansierar från 2021-08-01 är:

- Linje 26 Arjeplog/Arvidsjaur – Skellefteå

- Linje 29 Sorsele – Skellefteå
- Linje 31 Hemavan/Tärnaby – Storuman – Lycksele – Umeå
- Linje 32 Lycksele – Skellefteå
- Linje 45 Gällivare/Arvidsjaur – Sorsele – Storuman – Vilhelmina – Dorotea - Östersund
- Linje 63 Dorotea – Umeå

Trafikverkets medfinansiering fördelas utifrån vilken linje den avser. Medfinansieringen innebär att det behöver finnas en dialog med Trafikverket vid förändringar för att inte tillgänglighetseffekterna ska påverkas negativt vilket i sin tur kan påverka medfinansieringen negativt.

Resultat Bussgods:

Resultatet för Bussgods tillfaller Region Västerbotten.

Huvuddelen av de linjer som trafikeras med godsrumsfordon är finansierade av regionen. Stomlinjenätet med bussgodsfordon uppbär huvuddelen av intäkterna. För de inomkommunala linjer som trafikeras av godsrumsfordon finns en separat överenskommelse om ersättning för godsrumsfordon separat från Västerbottensmodellen (4.3.3 Ersättning för godsrumsfordon).

3.2.3 Norrtåg

Finansieringen av Norrtåg sker av Region Västerbotten.

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.

Angöringsavgifter vid vissa Resecentra fördelas utifrån den som finansierar den trafik som angör respektive Resecentra. Det är respektive län som finansierar angöringarna för tågtrafiken. Det är Länstrafiken i Västerbotten AB som har avtalet med Reseterminaler AB för alla stationer/Resecentra inom Västerbotten och som också fördelar kostnaderna på buss och tåg.

Kostnaderna för tångöringarna redovisas separat som en kostnad för tågtrafiken och ingår inte i Länstrafikens budget för busstrafiken. För att renodla kostnaderna för de olika trafikslagen så skulle Norrtågs budget behöva inbegripa även angöringsavgiften för tågen.

4 Överenskommelser utöver Västerbottensmodellen

Detta finns tre överenskommelser mellan Region Västerbotten och kommuner utöver Västerbottensmodellen.

- Fjällinjerna
- Flygtransfer Sorsele – Arvidsjaur
- Ersättning för godsrumsfordon

4.1 Fjällinjerna

Region Västerbotten medfinansierar (inom ramen för Länstrafikens budget) trafiken på fyra linjer, de s.k. "fjällinjerna".:

- | | |
|-------------|--------------------------|
| – Linje 341 | Ammarnäs – Sorsele |
| – Linje 417 | Kittelfjäll – Vilhelmina |
| – Linje 420 | Klimpfjäll – Vilhelmina |
| – Linje 436 | Borgafjäll – Dorotea |

Medfinansieringen uppgår till 50 % av nettokostnaden för linjerna. Vid beräkning av nettokostnaden ska samtliga resenärsintäkter medräknas, dvs. även skolkort. Förstärkningskostnader medfinansieras ej.

Utformning av trafiken och beställning av fjällinjerna sker av respektive kommun, liksom finansieringen av linjerna med bidrag från Region Västerbotten.

4.2 Flygtransfer Arvidsjaur – Sorsele

Region Västerbotten, Sorsele kommun och Trafikverket har ett avtal för flygtransfer mellan Arvidsjaur och Sorsele som en förlängning av flygtrafik.

Trafikverket medfinansierar 50 % av nettokostnaden och kommunen och regionen medfinansierar 25 % vardera av nettokostnaden.

Trafikbeställning sker av både Sorsele kommun och Region Västerbotten.

4.3 Ersättning för godsrumsfordon

Region Västerbotten ersätter de kommuner som har linjer där godsrumsfordon trafikerar med 100 000 kr/fordon/år.

I det fall ett godsrumsfordon trafikerar flera linjer eller trafikerar en linje med flera finansiärer så sker en fördelning av medfinansieringen utifrån finansiärernas procentuella andel av trafiken som utförs av fordonet.