

Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken 2026 - 2028

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 den regionala 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. 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 2024 till mitten av december 2025. Prognos för busstrafiken baseras på fastställd budget för Länstrafiken i Västerbotten AB för beställd busstrafik från mitten av december 2024 till mitten av december 2025. Budget för Länstrafiken i Västerbotten innehåller även kostnaderna för IT-system, administration, marknadsföring, kundtjänst och beställningscentralen, samt angöringsavgifter för tåg.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2024-11-20

Planeringsförutsättningarna ska ligga till grund för Region Västerbottens kollektivtrafikplan för perioden 2026 – 2028. Kollektivtrafikplanen innehåller beställning av buss- och tågtrafik samt i viss begränsad anropsstyrd trafik. Kollektivtrafikplanen innehållande trafikbeställning utgör grund för budget för trafikåret 2026 från Norrtåg och Länstrafiken. Region Västerbottens anslag för kollektivtrafik för 2026 bör ligga i nivå med bolagens budget för kollektivtrafiken samt beställningscentralen för 2026, 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. Visionen i den regionala utvecklingsstrategin 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 (interregionalt och regionalt) 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 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.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2024-11-20

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, skolskjuts 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

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2024-11-20

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 2024 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 mellan olika kommuner.

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

Sedan 2020 har majoriteten av den regionfinansierade busstrafiken upphandlats och nya trafikavtal har startat under 2022 och 2023. I arbetet med framtagande av upphandlingsdokument lades stor vikt vid att se över hur den trafik som upphandlas kunde 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.

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 för 2025. Kostnaden för Länstrafiken baseras på beställd busstrafik för 2025, inklusive medfinansiering för viss fjällinjetrafik, kostnader för administration, IT-system, kundtjänst, marknadsföring, gemensam beställningscentral samt angöringsavgifter för tåg.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2024-11-20

Budget	2025	2025 – förväntad kostnad
Länstrafiken	212,2	212,2
Norrtåg	67,3	80,2
Summa	279,5	292,4

Nedan följer en samlad bedömning av kostnaderna för regionfinansierad kollektivtrafik fram till och med år 2028.

- För busstrafiken är prognosen att kostnaderna ökar med 4 % årligen och baseras på en i stort oförändrad trafikomfattning.
- För tågtrafiken är prognosen framtagen av Norrtåg AB. Justering är ej gjord av prognosen till följd av ökad osäkerhet kopplat till framtida samverkansavtal

Prognosen baseras på kostnadsutvecklingen utifrån faktiskt utfall för 2013 – 2023 samt budget för 2024 och 2025 effekter som indexutveckling utifrån dagens utveckling medför för trafikavtalens kostnadsnivå. Lägre resande för längre relationer till följd av förändrade resvanor beaktas även. Intäkterna i Samverkansavtalen med Trafikverket har totalt sett inneburit positiva effekter för Västerbotten. Osäkerhet finns kring vilken nivå anslagen till Trafikverket kommer att ligga på framöver och vilka effekter som detta kan få för nivån på Trafikverkets finansiering i kommande Samverkansavtal för buss och flygtransfer efter 2025. Stor osäkerhet råder kring nivå i kommande samverkansavtal utifrån signaler från Trafikverket att prognosen för 2026 är sämre än för 2025.

Upphandling av nytt operatörsavtal för tågtrafiken med start i december 2025 har avslutats och nivån i kommande operatörsavtal är gynnsam. I samband med översyn av styrande dokument för Norrtåg så genomlysas även ekonomiska modellen för den regionala finansieringen av Norrtåg.

Prognos	2026	2027	2028
Busstrafik	220,7	229,5	238,7
Tågtrafik	70,2	67,3	69,2
Summa	290,9	296,8	307,9

Finansiering av Norrtågstrafiken

Den grundläggande finansieringsmodell som finns mellan länen är reglerad i konsortialavtalet för Norrtåg AB genom att kostnader och intäkter 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.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2024-11-20

Finansiering av busstrafiken

Analys av trafik som beställs av Region Västerbotten genomförs kontinuerligt. Det långväga resandet är fortsatt lägre än vad det var före pandemin. Förändrade resmönster och en högre andel distansarbete är förklaringsfaktorer. Den kvarstående förändringen påverkar fortsatt intäkterna i den trafik som finansieras av Region Västerbotten.

Under 2023 höjdes taxan i två steg för att dels i viss utsträckning möta de ökade trafik-kostnaderna, samt dels för att kompensera för 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. Från 2024-01-01 höjdes taxan med 3,5 % och en motsvarande höjning planeras inför 2025-01-01. De tidigare taxehöjningarna har inte negativt påverkat resandet.

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. Effekter av dessa åtgärder har kunnat ses och förstärkningskostnaderna har fortsatt att ligga på låga nivåer.

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

Riskanalys

Inför 2026 finns ett antal riskområden som kan påverka Region Västerbottens finansiering av kollektivtrafiken.

Ökade trafik kostnader för busstrafiken till följd av indexutvecklingen

Budget för kollektivtrafiken med buss avseende 2026 tas fram i april 2025. 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.

Låg intäktsökning till följd av fortsatt färre resenärer på längre avstånd

Utifrån att resandet i den trafik som finansieras av Region Västerbotten fortsatt har effekter som innebär färre resenärer på längre avstånd och därmed en lägre resandeutveckling än i den trafik som finansieras av kommunerna antas intäkterna därmed utgöra en fortsatt utmaning. Det är på kortare sträckor som resandet återhämtat sig, medan resandet på längre sträckor fortfarande ligger runt 10 - 15 % lägre jämfört med 2019. Höjning av regiontrafiktaxan påverkar såväl den trafik som finansieras av kommunerna som Region Västerbotten, varför justeringar av taxan behöver bygga på effekter för såväl den trafik som finansieras av Region Västerbotten som den trafik som finansieras av kommunerna.

Osäkerhet kring nivån i kommande Samverkansavtal med buss och tåg

Samverkansavtalet med buss, Samverkande Inland löper över 2024. Trafikverket har meddelat beslut om att samverkansavtal för buss omfattande 2025 kommer att tecknas i

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2024-11-20

samma nivå som 2024. Avtalet är ettårigt vilket gör att det finns stor osäkerhet inför 2026. Samverkansavtal för Norrtågstrafiken ska även tecknas och Trafikverket har meddelat beslut att avtal för 2025 ska tecknas i samma nivå som 2024. Detta är 43 Mkr lägre än den nivå som Trafikverket och Norrtåg i inledningen av 2024 kommit fram till är kostnaden för trafiken. Stor osäkerhet råder inför nivå 2026 och framåt.

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.

Sedan regionbildningen så är Region Västerbotten regional kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten. Region Västerbotten har därmed sedan 2020 dels roll som regional kollektivtrafikmyndighet, dels som finansiär av kollektivtrafik. Sedan skatteväxlingen så bör 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. Kollektivtrafikplanen som tas fram utifrån inriktningen i de av regionfullmäktige beslutade planeringsförutsättningarna för kollektivtrafiken omfattar tre trafikår. Kollektivtrafikplanen innehåller trafikbeställning för nästkommande år och utgör förutsättning för såväl Norrtåg som Länstrafiken då de tar fram budget för nästkommande år.

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.

Utifrån planeringsförutsättningarna tas en kollektivtrafikplan innehållande Region Västerbottens trafikbeställning för tåg, buss och anropsstyrd trafik fram. Regionala utvecklingsnämnden antar kollektivtrafikplanen, som utgör grund för bolagens budget för kollektivtrafiken nästkommande år. Kollektivtrafikplanen kommunicerar även regionens uppdrag avseende andra åtgärder inom kollektivtrafikområdet så som miljö- och tillgänglighetskrav vid upphandling. För att planeringsförutsättningarna på bästa sätt ska

Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Karolina Filipsson

2024-11-20

förvalta regionens prioriteringar behöver det ekonomiska anslaget till kollektivtrafiken korrelera med ambitionsnivån i planeringsförutsättningarna och beslutad kollektivtrafikplan.