

## Region Västernorrlands kollektivtrafikpolitiska handlingsplan 2021

Under 2018 beslutade regionfullmäktige anta en kollektivtrafikpolitisk policy, som gäller tillsvidare, och regionstyrelsen beslutade anta en kollektivtrafikpolitisk plan 2019 – 2023. Nämnden för hållbar utveckling har möjlighet att konkretisera ambitionerna med den regionala kollektivtrafiken (som finansieras helt eller delvis av regionen) i en ettårig handlingsplan.

---

### Generella förutsättningar

Regionen och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken. I Västernorrland har vi valt att organisera den regionala kollektivtrafiken i ett kommunalförbund.<sup>1</sup>

Med regionala kollektivtrafik avses sådan kollektivtrafik som huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling.<sup>2</sup>

Medlemmarna (kommunerna och regionen) täcker förbundets nettokostnader genom medlemstillskott. Enligt gällande kostnadsfördelningsmodell ska regionen finansiera:

- All regional tågtrafik,
- Kommunöverskridande trafik som ansluter två kommuncentra,
- Kostnader för sjukresor som samordnas av Din Tur Kundcenter.
- Kommunalförbundets administration i Kramfors, samt
- Alla kostnader för Din Tur Kundcenter i Ånge.

Kommunerna ska finansiera:

- Inomkommunal busstrafik,
- Skolskjuts, samt
- Färdtjänst och riksfärdtjänst.

---

<sup>1</sup> Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 2 – 3 kap., §§ 1 – 2.

<sup>2</sup> Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 1 kap., 6 §.

I samarbetsavtalet mellan kommunerna och regionen uttrycks det också att en medlem inte kan göra förändringar som leder till ökade kostnader eller minskade intäkter för annan medlem utan ge ersättning. Det innebär exempelvis att en medlem inte kan kliva ur ett befintligt avtal vilket medför att annan medlem får ökade kostnader. Det innebär däremot inte att en medlem kan kräva kompensation om exempelvis regionen önskar minska utbudet på en linje som regionen finansierar enskilt.<sup>3</sup>

### Planeringsmässiga förutsättningar 2021

Kommunalförbundet genomgår stora förändringar som initierades av den nytilträdde förbundsledningen i början av mandatperioden (2019). Kommunalförbundet för dialog med medlemmarna i allmänhet och regionen i synnerhet om att föra över verksamhet från förbundet till bland andra regionen.

De verksamheter som varit föremål för diskussion om att flyttas från kommunalförbundet till regionen är bland andra:

- HR och löneadministration,
- Telefoni och IT,
- Administration och kommunikation,
- Den regionala kollektivtrafikmyndigheten,
- Ägande av aktier i dotterbolag som AB Transitio och Norrtåg AB, samt
- Din Tur Kundcenter i Ånge.

Region Västernorrland gick in i 2020 med en underfinansierad budget för kollektivtrafik med anledning av beslut om utökad regional tågtrafik utan motsvarande minskning av andra kollektivtrafikkostnader eller ökade intäkter. Underskottet i budget för 2020 uppgick till cirka 10 miljoner kronor.

Regionen ser behov av omfattande omprioriteringar av den regionala kollektivtrafiken och annan verksamhet som finansieras av regionen, i närtid (2021) och på medellång sikt (fram till 2023).

### Kommunalförbundets process med mål- och resursplan (MRP) har avstannat

Under 2019 beslutade kommunalförbundets ledning att frångå tidigare planeringsprocess med budget, flerårsbudget, långtidsplan, trafikbeställningar, behovsframställan med mera och i stället ersätta det med en MRP.

---

<sup>3</sup> Samarbetsavtal för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, kap.5 (20 februari 2018).

I slutet av februari bjöd kommunalförbundet in regionen till ett första möte om MRP för att inleda en dialog med delmål om att uppnå samsyn kring ingångsvärdena för att sedan kunna ta fram en budget för regionens nettokostnader för kollektivtrafik 2021.

Kort därefter stannade processen upp i allt väsentligt med anledning av resursbrist på kommunalförbundets ekonomiavdelning. Det är olyckligt överlag och försvårande för vår gemensamma process med att ta fram en budget för regionens kostnader för regional kollektivtrafik 2021.

#### **Utgångspunkter för regionens prioriteringar 2021**

- att kommunalförbundet och regionen ska samverka, föreslå och vidta åtgärder för att regionens budget (i sin helhet och per budgetpost) för regional kollektivtrafik hålls inom regionens beslutade ramar,
- att trafik bör prioriteras före andra kostnader så långt som möjligt,
- att tågtrafiken, busslinje 90 (delen mellan Kramfors – Sollefteå), busslinje 201 och samverkansavtalet med Region Gävleborg<sup>4</sup> är stommen i den regionala kollektivtrafiken som kompletteras av annan trafik,
- att kommunalförbundet förändringsarbete med fokus på att utveckla, effektivisera och ställa om den regionala kollektivtrafiken utifrån framtidens behov genomförs, samt
- att kommunalförbundet prioriterar arbetet med att bromsa kostnadsutvecklingen och om möjligt sänka sina och därmed regionens kostnader samt arbeta för att öka externa intäkter.

## **Regionen Västernorrlands plan för 2021**

### **Regional tågtrafik genom Norrtåg AB**

Region Västernorrland har tillsammans med övriga Norrtågslän<sup>5</sup> beslutat (2018) att anskaffa ytterligare tre tågfordon (från 19 till 22 tåg) för att vidareutveckla den regionala tågtrafiken och på så sätt möjliggöra för mer långväga arbetspendling till och från de angränsande regionerna i norr och väst. Norrtågslänens gemensamma ambitioner är att fortsätta den gemensamma och regionala tågtrafiken genom Norrtåg AB i framtiden.

---

<sup>4</sup> Kommunalförbundet har ett avtal med Region Gävleborg (X-trafik) om att delfinansiera de turer med X-tåget (Gävle – Sundsvall) och busslinje 329 (Hudiksvall – Sundsvall) för den trafik (kilometerproduktion) som utförs i Västernorrlands geografi.

<sup>5</sup> Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten och Region Västerbotten.

Under 2021 planerar operatören VY för att den regionala tågtrafiken ska övergå till en taktidtabell – att tågen avgår samma timme och minut från varje station. En av fördelarna med taktidtabell är att trafiken blir mer förutsägbar för resenärerna.

Regionens kostnader för den regionala tågtrafiken 2020 budgeterades till drygt 58 miljoner kronor men kan komma att öka under kommande år då de befintliga statliga bidragen till trafiken är tidsbegränsade och att den pågående förhandlingen mellan Norrtåg AB och staten inte är avslutad.

### **Samverkansavtal med Region Gävleborg om regional buss- och tågtrafik**

Arbetspendlingen mellan Gävleborg och Västernorrland (främst i stråket mellan Hudiksvall – Sundsvall) är strategiskt viktig och prioriterad av de båda regionerna. Region Gävleborg har meddelat kommunalförbundet att man önskar omförhandla förutsättningarna i avtalet mellan förbundet och regionen och har samtidigt aviserat att man önskar en ökad årlig ersättning från 2 till 4 miljoner kronor, vilket ska vara mer i linje med de faktiska kostnaderna för trafiken.

### **Regionen prioriterar busslinjerna 90 och 201 särskilt**

Regionen prioriterar särskilt busslinjerna 90 (delen mellan Kramfors – Sollefteå) och busslinje 201 (Härnösand – Timrå – Sundsvall).

Sollefteå är den enda av sju kommunhuvudorter i Västernorrland som saknar persontågtrafik. Busslinje 90 är därmed av regional och interregional betydelse.

Stråket mellan Härnösand – Timrå – Sundsvall (som trafikeras av busslinje 201) är cirka 5 mil långt och utgör en mindre del av länets geografi samtidigt som de tre kommunerna inhyser cirka 145 000 av länets totalt 245 000 invånare, vilket motsvarar ungefär 60 procent. Med anledning av den bristfälliga järnvägsinfrastrukturen på samma sträcka är både bilen och bussen snabbare än tåget. Dessutom trafikerar bussen (201) andra viktiga och regionala besökspunkter (exempelvis sjukhuset i Sundsvall) än tåget och är därför särskilt viktigt. Linjen (201) är flaggskeppet i den regionala busstrafiken med flest turer, flest passagerare och högst kostnadstäckningsgrad som överstiger 50 procent.<sup>6</sup>

### **Övrig busstrafik som finansieras av regionen helt eller delvis**

Regionen finansierar totalt ett dussintal busslinjer i länet. Några linjer finansierar regionen enskilt, medan andra linjer finansieras tillsammans med en eller flera kommuner, annan region och med bidrag från staten.

---

<sup>6</sup> Andel intäkter i förhållande till kostnader.

### *Införandet av taktidtabell är bra men kan också medföra utmaningar i den regionala busstrafiken 2021*

Att införa taktidtabell i den regionala tågtrafiken, på ett liknande sätt som SJ:s tågtrafik, kan medföra många fördelar. Det medför också en del utmaningar, inte minst att synkronisera busstrafiken med kopplingar till och från tågavgångar. En negativ effekt av ett införande av taktidtabell 2021 kan bli minskade arbetspendlingsmöjligheter med regiontåg från Härnösand och norrut. Det är viktigt att kommunalförbundet planerar så att utbudet i pendlingslägena inte minskar eller försämras kraftigt.

### *Linje 50*

Busslinjen går parallellt med den regionala busstrafiken och trafikförsörjer områdena mellan Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik i anslutning till E4. Regionen har inte prioriterat regional busstrafik i denna del av länet efter det att den regionala tågtrafiken infördes hösten 2012. Regionen förordar att andra medlemmar tar över ansvaret för trafiken alternativt att den avvecklas då det finns annan trafik som regionen prioriterar högre i kombination med att regionens budget för kollektivtrafik är kraftigt övertecknad.

### *Andra busslinjer som finansieras helt eller delvis av regionen*

Vi är mån om att den busstrafik som finansieras av regionen används för de regionala ändamålen – i första hand arbetspendling. Det är därför viktigt att merparten av busstrafiken utformas på ett sätt som möjliggör för och stimulerar till att fler kan och vill arbetspendla längre sträckor eller ta steget från bil till kollektivtrafik. Ett bra mått på om trafiken är relevant och attraktiv är kostnadstäckningsgraden då den dels bidrar med ett mått på att resenärerna tycker den är prisvärd, dels att turerna ligger i rätt tidslägen samt att de trafikerar en relevant geografi och målpunkter.

### **Fortsatt effektivisering av sjukresor med taxi som samordnas av kommunalförbundet**

Avtalet för särskilda persontransporter (bland annat färdtjänst, sjukresor, viss skolskjuts med mera) löper ut sommaren 2021. Kommunalförbundet har under 2019 – 2020 slutfört en framgångsrik upphandling av taxitjänster för särskilda persontransporter i Västernorrland.<sup>7</sup> Enligt beräkningar sänks de genomsnittliga kostnaderna per resa med cirka 13 procent i avtalet från 2021 jämför med innevarande avtal.

Regionens prioritering är att arbeta enskilt och i samverkan med kommunalförbundet för att i första hand styra över en större andel sjukresor till kollektivtrafik och i andra

---

<sup>7</sup> Med undantag för kommunala transporter i Sundsvall som valt att upphandla enskilt samt i Ånge kommun där kommunalförbundet avbröt upphandlingen på grund av ogynnsamma anbud.

hand göra de sjukresor som fortsatt måste utföras med taxi mer trafiksäkra, klimatsmarta och kostnadseffektiva.

### **Kommunalförbundets förvaltning**

Regionen finansierar enskilt kommunalförbundets förvaltning, budgeterat till cirka 37 miljoner kronor 2021. Kommunalförbundet befinner sig i en process med att ställa om verksamheten och att kompetensväxla, med mål om att förstärka trafikavdelningen, göra kommunalförbundet mindre administrativt tungt samt att öka samverkan med medlemmarna.

Kommunalförbundet är bland annat i behov av att stärka sin kapacitet för uppföljning och rapportering, vilket det interna förändringsarbetet som påbörjades 2019 är ett kvitto på. Det är av yttersta vikt att kommunalförbundet bygger en organisation som i högre utsträckning möjliggör löpande uppföljning av avtal, intäkter, statistik med mera.

All verksamhet som finansieras av regionen ska genomsyras av regionens värdegrund, oaktat om den bedrivs i regionens regi eller externt och det är därför viktigt att säkerställa att kommunalförbundets värdegrund harmoniseras i förkommande fall.

### **Din Tur Kundcenter i Ånge**

Regionen finansierar enskilt kundcenters verksamhet i Ånge och budget för 2021 beräknas till cirka 20 miljoner kronor. Under 2020 kommer regionen utreda möjligheterna att flytta över kundcenter från förbundet till regionen (delvis med bakgrund i styrgruppens arbete med översynen av den regionala kollektivtrafikens finansiering och organisering av den regionala kollektivtrafiken) vilket kan medföra nya förutsättningar för verksamheten under 2021.

Det är viktigt att fortsätta arbetet med digitalisering, vilket är extra viktigt i samband med bokningar av resor. Att erbjuda möjligheten att boka exempelvis färdtjänstresor och sjukresor digitalt är helt avgörande för många grupper i samhället, kanske särskilt för de med hörsel-, syn- och talnedsättningar.

Sedan hösten 2019 finns en särskild enhet (sjukreseservice) för bedömningar av patienters behov av sjukresor med taxi. Verksamheten är ny och behöver kontinuerligt stöttas och följas upp i nära samverkan mellan kommunalförbundet och regionen.