

PROTOKOLL



Datum
2024-09-27

Diariernr
24/00400-2

Eva Westin, 073-076 35 16

Protokoll för Förbundsdirectionens sammanträde 2024-09-27

Tid: 10.00 – 15.20
Datum: 2024-09-27
Plats: Lokal Fjärden på Hägglunds
Arena, Örnsköldsviks kommun

Närvarande ledamöter:
Se Tjänstgöringslistan

Närvarande tjänstemän:
Thomas Olsson
Eva Westin
Göran Anger § 107
Helén Lundahl § 112-114
Sofia Söderberg § 107, 111

Övriga närvarande:

Justerare:
Johan Andersson (C)

Tid för justering: 2024-10-09
Justering av protokollet sker med BankID

Underskrifter
Se sista sidan

ANSLAG/BEVIS

Justering av förbundsdirectionens protokoll har tillkännagivits genom anslag på Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns anslagstavla på www.dintur.se.

Sammanträdesdatum	Anslaget uppsatt den	Anslaget nedtas den
2024-09-27	2024-10-09	2024-10-31

Förvaringsplats för protokollet
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning

Camilla Norberg, Stabsadministratör

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

Medlem Namn	När- varo	Tjg. Ers	Reservation §							Omröstning		Anteckning Justerare Tjänstgör T.o.m. Tjänstgör Fr.o.m.
										Ja	Nej	
Region Västernorrland												
Ordinarie												
Sara Nylund (S)	X											Ordförande
Henrik Sendelbach (KD)	X											Vice Ordförande
Region Västernorrland												
Ersättare												
Kristina Eriksson (C)												
Per Gybo (SJVP)	X											
Örnsköldsvik												
Ordinarie												
Andreas Jansson (C)	X		§112									
Örnsköldsvik												
Ersättare												
Carolina Sondell (S)												
Kramfors												
Ordinarie												
Malin Svanholm (S)	X											Avvek före beslutsmöte
Kramfors												
Ersättare												
Jon Björkman (V)												
Härnösand												
Ordinarie												
Knapp Britta Thyr (MP)	X											
Härnösand												
Ersättare												
Per-Eric Norberg (C)	X											
Sundsvall												
Ordinarie												
Hans Forsberg (C)	X											
Sundsvall												
Ersättare												
Sven Bredberg (M)												
Timrå												
Ordinarie												
Stefan Dalin (S)	X											
Timrå												
Ersättare												
Tony Andersson (M)												
Ånge												
Ordinarie												
Eva Mörk Månsson (S)	X											
Ånge												
Ersättare												
Daniel Bergström (SD)												
Sollefteå												
Ordinarie												
Johan Andersson (C)	X											Justerare
Sollefteå												
Ersättare												
John Åberg (S)												

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

Protokoll för Förbundsdirektionens sammanträde 2024-09-27

Innehåll

§ 95. Sammanträdet öppnande.....	4
§ 96. Val av sekreterare	4
§ 97. Upprop	4
§ 98. Val av justerare för sammanträdet	4
§ 99. Godkännande av dagordning.....	4
§ 100. Föregående protokoll.....	4
§ 101. Ordförande rapporterar.....	5
§ 102. Förbundsdirektören rapporterar	6
§ 103. Hel- och delägda bolag.....	7
§ 104. Beslutsuppföljning	7
§ 105. Delegationsbeslut.....	8
§ 106. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningar	8
§ 107. Information från förvaltningen	9
§ 108. Information T25 från Norrtåg AB	11
§ 109. Information från Johan Wadman och Anna Grönlund	12
§ 110. Ägande i AB Transitio och Norrtåg AB - återremiss.....	14
§ 111. Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024-2030	18
§ 112. Busstrafik 2027 - Avtalsområden	20
§ 113. Biogas Härnösand	26
§ 114. Drivmedel i upphandlingen av Busstrafik 2027	29
§ 115. Handlingsplan revisionsrapport 2023	31
§ 116. Begäran om projektstöd Bussgods i Norr AB	32
§ 117. Kommunalförbundets roll i totalförsvaret	33
§ 118. Övriga frågor.....	36
§ 119. Sammanträdet avslutas	36

PROTOKOLL

Bilagor

§ 95. Sammanträdet öppnande

§ 96. Val av sekreterare

Förbundsdirektionen beslutar

att välja Eva Westin som sekreterare för sammanträdet.

§ 97. Upprop

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna uppropet av ledamöter.

§ 98. Val av justerare för sammanträdet

Förbundsdirektionen beslutar

att välja Johan Andersson (C) till justerare för sammanträdet.

§ 99. Godkännande av dagordning

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna dagordningen.

§ 100. Föregående protokoll

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga föregående protokoll från 7 juni och 26 juni 2024 till handlingarna.

Bakgrund

Protokollet har varit utsänd för påseende.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

PROTOKOLL

§ 101. Ordförande rapporterar

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från ordförande till handlingarna.

Bakgrund

Ordförande rapporterar om att rekryteringsprocessen efter förbundsdirektör nu är i slutfas. 10 ansökningar kom in, 5 ansågs möta kraven vi ställt, 2 kandidater valdes ut till intervjuer. Avstämning med facklig part är genomförd. Ordförande och vice ordförande är överens om att föreslå Thomas Olsson som ny förbundsdirektör. Facklig förhandling ska genomföras och därefter ska förhandlingarna kring avtal slutföras med förhoppning om att det är klart under nästa vecka.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

PROTOKOLL

§ 102. Förbundsdirektören rapporterar

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från förbundsdirektören till handlingarna.

Bakgrund

Satsningar i budget 2025

- Medel för ett projekt inom beredskapsområdet
- Genomlysning av Kramforskontoret
- Budget för biljettkontrollanter under hela 2025
- Gemensam personaldag för kontoren i Kramfors och Ånge
- Medel för att anställa sommarjobbare för exempelvis projekt med hållplatsinventeringar.

Bussgods i norr – Vi fortsätter arbetet med att etablera oss i bussgods i norr och vårt ställningstagande kring bussgods får även betydelse i upphandlingen av ny allmän kollektivtrafik.

Arbetet med implementering av ny förbundsordning fortskrider och förvaltningen kommer att informera på regionala samverkansgruppen och kommer även återkomma vid nästa direktionsmöte med information.

Norrtåg

Extra kostnader kommer tillkomma vid övertagande av begagnade Reginor från Västtrafik. I januari fattade Norrtågs styrelse beslut om att anmäla intresse för övertagande. För Västernorrland så kommer Regionen fortsatt att borga för affären och det kommer att komma ett ärende på nästa direktion där kollektivtrafikmyndigheten i egenskap av ägare av Norrtåg fattar formellt beslut.

Föredragande:

Thomas Olsson, tf. förbundsdirektör.

PROTOKOLL

§ 103. Hel- och delägda bolag

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen om hel- och delägda bolag till handlingarna,

att direktionens medlemmar haft möjlighet att ställa frågor kring inkomna dokument.

Bakgrund

Bussgods i Västernorrland AB

Protokoll bolagsstämma 2024-06-19

Norrtåg AB

Protokoll årsstämma 2024-05-28

Konstituerande Styrelseprotokoll 2024-05-28

Styrelseprotokoll 2024-05-28

Minnesanteckningar ägarråd 2024-04-22

AB Transitio

Styrelseprotokoll nr 189 2024-05-30

Protokoll årsstämma 2024-05-30

Fastställt kalendarium 2025

Västernorrlands läns Trafik AB

Inga inkomna handlingar

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

§ 104. Beslutsuppföljning

Beslutsuppföljning

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga beslutsuppföljningen till handlingarna.

Bakgrund

Beslutsuppföljningen har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

PROTOKOLL**§ 105. Delegationsbeslut**

Delegationsbeslut

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga delegationsbesluten till handlingarna.

Bakgrund

Delegationsbesluten har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

§ 106. Inkomna protokoll/skrivelser/delgivningarInkomna protokoll,
skrivelser och
delgivningar**Förbundsdirektionen beslutar**

att lägga inkomna protokoll, skrivelser och delgivningar till handlingarna.

Bakgrund

Inkomna protokoll, skrivelser och delgivningar har varit utsänt för påseende.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

PROTOKOLL

§ 107. Information från förvaltningen

Förbundsdirektionen beslutar

att ge förbundsdirektören i uppdrag att till förberedande möte i oktober ta fram en jämförande analys gällande kostnader, effektivitet och tillgänglighet för ett alternativ mellan de föreslagna 2 avtalsområdena och nuvarande avtalsläge (6 områden) i ärendet upphandling Särskild persontrafik 2025,

att lägga informationen från förvaltningen till handlingarna.

Bakgrund

Information systematiskt arbetsmiljöarbete
Punkten utgick

Information plattform Erikslund

I nuvarande Nationella Trafikplan finns följande åtgärder:

1. Sundsvall-Ånge kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder
2. Ånge-Östersund kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder
3. Linjerätning Erikslund togs med i Nationell infrastrukturplan 2022-2023 p.g.a restidvinster Sundsvall-Östersund då samtliga åtgärder genomförs.

Genom att kombinera de tre insatserna finns möjlighet att få ett efterfrågat trafikupplägg för regionalstågstrafiken, vilket innebär kortare restid och effektivare fordonsutnyttjande. För att effekterna ska uppnås måste antalet stopp minska och linjerätningen Erikslund har fått beslut om byggstart.

De 3 nämnda åtgärder möjliggör för Norrtågs efterfrågade regionalstågsupplägg med effektivare mötesmönster och kortare restid Sundsvall-Östersund. Linjerätningen möjliggör för 1 avgång/timme Sundsvall-Östersund. Restiden förkortas med 13 minuter och det blir minskad risk för förseningar då mötespunkterna på tåget blir effektivare.

Om linjerätning ej genomförs innebär det fortsatt ineffektiva tågmöten samt ej möjlighet med timmestrafik på Mittbanan p.g.a. mindre effektiva omlopp vilket i sin tur innebär väntetid i Östersund ca 1 timme. Effektivt regionalstågsupplägg är då ej möjligt.

Bakgrund station Erikslund

Tidigare utredningar från Mittstråket 1.0 visar att ett slopat stopp i Erikslund ger positiv trafiktillväxt. För närvarande har varken Norrtåg eller SJ planer på stopp i Erikslund vilket gör att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga plattformen. Trafikverket är öppna för möjligheten att i framtiden bygga en plattform om behov uppstår.

Statistik visar att station Erikslund i snitt 2023 hade 2,5 påstigande /tur/dygn. Trafikering med buss från Erikslund till Ånge finns i stor utsträckning. Bland annat går linje 192 med 5 dubbelturer/dag. Linjen är anpassad till skolans tider men möjlighet finns att vara i Ånge innan 08.00. Restiden är 15 minuter.

Utifrån pågående industrietableringar är det viktigt att pendlingsmöjligheter Ånge-Ljungaverk fungerar.

Genom de planerade åtgärderna prioriteras arbetspendlingen mellan kommuncentrum

PROTOKOLL

Information Snowracer

Införandet av det nya biljett-och betalssystemet för att möta den nya nationella standarden pågår för fullt och sker etappvis.

Den nya appen Din Tur är i drift och gamla helt avvecklade. I appen kan man söka resor, köpa och resa på biljetter. Det går även att se var bussen är i realtid.

Laddning av resekort med reskassa på buss och i webbshop upphörde i april 2024. Planen är att all försäljning av reskassa upphör 1 oktober och att 17 januari 2025 är sista dag att resa upp soldot på reskassan. Under en övergångsperiod kommer man bara att kunna köpa enkelbiljetter ombord på bussen.

Dagens resekort kommer framåt att sluta fungera och på gång är utbyte och försäljning av nya resekort. En förutsättning för det är att de nya funktionerna Mina sidor och Försäljningsapplikationen är helt klara. Det går alltid att köpa digitala biljetter i Din Turs app, då behövs inget resekort.

När det gäller utrustning ombord på bussarna så ska biljettmaskinerna uppdateras med ny förarapplikation, det sker samtidigt med att nya betalterminaler installeras.

Tillsammans med kommunerna pågår arbete med uppläggning av elever i nya skolportalen. Ett arbete inför lansering av ny portal för köp av företagsresor är under uppstart.

Hela projektet med nya biljett- och betalssystemet har försenats p.g.a leverantören inte levererat lösningar enligt tidplan, dialoger med leverantören pågår.

Återrapport upphandling Särskilda persontransporter 2025

Diskussioner kring upphandling Särskilda persontransporter har förts under en tid, tanken var först att det skulle vara klart till juni 2025 men det har försenats. Inriktningsbeslut togs i maj 2023 men förutsättningarna ändrades och beslut togs på nytt i juni 2024.

Det förslag som nu arbetats fram innehåller två trafikområden, en ändring från dagens sex trafikområden. Färre trafikområden ger bl.a möjlighet att bedriva verksamheten effektivare och innebär förutsättningar för samutnyttjande av resurser från olika delar inom länet.

Diskussion fördes kring antalet trafikområden, om två områden är för få och områdena blir för stora och vilken påverkan på taxinäringen det kan få. Innan beslut tas önskar direktionen se ett alternativ mellan dagens sex områden och förslaget på två områden med en jämförande analys på kostnad, effektivitet och tillgänglighet.

Föredragande:

Thomas Olsson, tf. förbundsdirektör.

Sofia Söderberg, trafikstrateg

Göran Anger, senior rådgivare

PROTOKOLL

§ 108. Information T25 från Norrtåg AB

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från Norrtåg AB till handlingarna.

Bakgrund

Föredragning vid det förberedande mötet.

Föredragande:

Joakim Berg, Norrtåg AB

PROTOKOLL

§ 109. Information från Johan Wadman och Anna Grönlund

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen från Johan Wadman, Svensk Kollektivtrafik och Anna Grönlund, Sveriges Bussföretag till handlingarna.

Bakgrund

Johan Wadman, Svensk Kollektivtrafik och Anna Grönlund, Sveriges Bussföretag besöker förbundsdirektionen och presenterar sina respektive verksamheter.

Svensk Kollektivtrafik är en bransch- och intresseorganisation för regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag. De organiserar 19 regioner och 2 kommunalförbund, de har 4 samverkansbolag för regionalståg, 2 egenregi bolag samt har 80 associerade medlemmar. Tillsammans står de för 1,7 miljarder resor/år, 99% av landets busstrafik, 90% av landets tågtrafik och har en omsättning på 56 miljarder. Den viktigaste uppgiften för Svensk Kollektivtrafik är att se till att det finns nätverk inom branschen där man kan dela med sig av erfarenheter.

Kollektivtrafikens nytta i trafiken är minskat antal skadade och döda, buller och utsläpp av hälsofarliga ämnen och människors vardagsmotion ökar.

Den är yteffektiv, minskar behov av att bygga ut och underhålla vägar och gator samt minskar behov av parkeringsplatser. Kollektivtrafiken bidrar även till regionförstoring, som kännetecknas av:

- Växande arbets- och bostadsmarknad
- Bra matchning och arbetskraftsförsörjning
- God tillgänglighet till universitet, sjukvård, handel, kultur m.m

Tidsavståndet är viktigaste faktorn. Det faktiska avståndet i kilometer räknat är inte det intressanta utan det är avståndet i tid.

Ett mål är att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva. Programförklaring för 4 av 10 målet innehåller fyra prioriterade områden:

1. Gör den kollektiva resan attraktiv
2. Låt kollektivtrafiken bygga samhället
3. Attrahera fler stolta medarbetare
4. Främja innovation och ny teknik

Sveriges Bussföretag är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. De har medlemmar med linjetrafik, kommersiell busstrafik samt turist- och beställningstrafik. Genom anslutning till Sveriges Bussföretag omfattas 250 företag med 26 400 anställda av kollektivavtal. Bussbranschen har 30 000 anställda i hela landet. En stor utmaning är kompetensförsörjning, branschen behöver rekrytera 8 600 bussförare, mekaniker och trafikledare de tre närmaste åren om kollektivtrafiken ska kunna fortsätta rulla.

Den svenska bussbranschen leder omställningen till en fossilfri fordonsflotta och är unik i EU. Stadsbussar elektrifieras nu och är ett krav i allt högre utsträckning i den upphandlade kollektivtrafiken. Det finns dock utmaningar såsom batteriernas kapacitet, komponentbrist och laddinfrastruktur. Gasbussar minskar däremot och allt färre tillverkare tar fram gasbussar

Inför upphandlingar av busstrafik finns rekommendationer och vägledning från Kollektivtrafikens Avtalskommitté att ta del av som stöd. Kollektivtrafikens avtalskommitté

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

är partssammansatt med deltagare från både beställare – och utförarsidan. Det finns även ett nätverk och en särskild hemsida kring upphandlingar att ta del av. Johan och Anna gör medskicket: känn er inte ensamma ta stöd och hjälp i upphandlingsarbetet.

Sara Nylund, ordförande, riktar ett stort tack till Johan Wadman och Anna Grönlund för dagens besök och värdefulla tips och råd.

Föredragande:

Johan Wadman, Svensk Kollektivtrafik.

Anna Grönlund, Sveriges Bussföretag.

PROTOKOLL

§ 110. Ägande i AB Transitio och Norrtåg AB - återremiss

Förbundsdirektionen beslutar

att avslå hemställan från Regionala utvecklingsnämnden om att föra över ägandet i AB Transitio och Norrtåg AB till Region Västernorrland.

Bakgrund

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län är idag ägare till fem procent av AB Transitio, vars uppdrag är att anskaffa, finansiera, förvalta och hyra ut tågfordon till sina ägare. Bolagets verksamhet finansieras genom de fordonshyror bolaget tar ut och innebär i övrigt inga kostnader för kommunalförbundet.

Vidare är kommunalförbundet ägare till tjugofem procent av Norrtåg AB vars uppdrag från ägarna är att bedriva persontågtrafik i de fyra nordligaste länen. Norrtågs fordon hyrs från AB Transitio. Transitio finansierar fordonen genom att uppta lån från kreditgivare. Region Västernorrland är borgensman för de lån som berör Västernorrland. Borgensåtagandet medför inga kostnader för Region Västernorrland eller för kommunalförbundet.

Norrtågs kostnader för hyra av fordonen utgör en del av kostnaderna för att bedriva Norrtågs trafik, och fördelas mellan Norrtågs fyra ägare enligt gällande kostnadsfördelningsmodell. I Västernorrland finansierar Region Västernorrland trafiken fram till 1 januari 2025. Från den 1 januari 2025 finansieras den regionala kollektivtrafiken i vilken Norrtågs trafik ingår gemensamt av kommunalförbundets medlemmar i enlighet med den förbundsordning som under våren 2024 har antagits av alla medlemmar.

Vid direktionens möte i oktober 2023 gavs myndigheten i uppdrag att göra en kortare utredning gällande myndighetens ägande av AB Transitio i syfte att spara pengar. Skälet som angavs var att myndighetens ägande av AB Transitio kunde medföra en högre lånekostnad än om ägandet fanns hos Region Västernorrland.

Direktionen beslutade 2023-12-15 att uppdra åt förbundsdirektören att ta fram beslutsunderlag för överförande av AB Transitios aktier till Region Västernorrland till nästkommande direktionens möte. Underlag för beslutet var en presentation i vilken påstods att en överföring av ägandet till regionen skulle möjliggöra förmånligare lån och lägre räntekostnader för Norrtågs fordon (genom finansiering av fordonen via Kommuninvest). Samma sak gjorde Förvaltningen Regional utveckling gällande i sitt yttrande 2023-11-17, dnr 23RUN13, över förslaget till ny förbundsordning för kommunalförbundet.

Vid närmare utredning visar det sig emellertid att de förmånligare lånevillkor och lägre räntekostnader som AB Transitio önskar få genom upplåning via Kommuninvest inte förutsätter något överförande av ägandet i AB Transitio till Region Västernorrland. AB Transitio kan uppta lån i Kommuninvest med borgen såsom idag från Region Västernorrland. Vare sig Kommuninvest eller AB Transitio uppställer som villkor för detta att ägandet i AB Transitio överförs till Region Västernorrland. De besparingar i form av lägre räntekostnader från 2028 eller tidigare och framåt som förväntas genom en finansiering via Kommuninvest kan således erhållas utan att ägandet i AB Transitio flyttas till Region Västernorrland.

Underlaget för direktionens beslut den 15 december och förvaltningen Regional utvecklings yttrande 2023-11-17 var i denna del felaktiga.

Regionala utvecklingsnämndens hemställan

Den 27 mars 2024 beslutade Regionala utvecklingsnämnden att hemställa till kommunalförbundet att föra över kommunalförbundets ägande i AB Transitio och Norrtåg

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

AB till Region Västernorrland. Av hemställan framgår också att tanken är att Region Västernorrland även ska stå för finansieringen av Norrtåg. Sammanfattningsvis framförs följande.

Ägandet av AB Transitio och Norrtåg AB genom kommunalförbundet är suboptimalt ur flera perspektiv, exempelvis gällande ägarstyrning, uppsikt, utveckling, finansiering med mera, och att det skulle vara mer gynnsamt om Region Västernorrland var ägare till bägge bolagen och att en sådan förändring inte innebär några nackdelar.

Det huvudsakliga skälet som framförs är att en mer förmånlig finansiering av Norrtågs fordon via Kommuninvest kan erhållas om Region Västernorrland (och Region Norrbotten) är ägare till aktierna i AB Transitio. Den potentiella besparingen uppges kunna uppgå till ”förmodligen miljontals kronor årligen” och ägandet av AB Transitio genom kommunalförbunden i Västernorrland och Norrbotten påstås förhindra Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten från dessa mer förmånliga finansieringsmöjligheter.

I hemställan hänvisas också till flera beslut tagna sedan 2020 av regionstyrelsen och regionfullmäktige angående överförande av ägandet i de bägge bolagen.

När det gäller ägandet i Norrtåg AB sägs vidare att ”Genom att även föra över aktierna i Norrtåg AB till regionen samlar borgensfrågorna och -åtagandet hos en samlad aktör, densamma som också finansierar hela trafiken. Verksamheten och ansvaret för densamma samlas hos den aktör som också har ansvaret.” Fortsättningsvis sägs också att det skulle underlätta för Norrtåg med en likriktad ägar- och finansieringsstruktur från de fyra länen och att det vore fördelaktigt för såväl Norrtåg AB som AB Transitio om Norrtågsfamiljen är formerad på ett likartat sätt.

Vidare konstateras i hemställan att en ny förbundsordning kommer att börja gälla enligt vilken underskottet i all regional kollektivtrafik inklusive tågtrafiken ska fördelas mellan alla medlemmar i kommunalförbundet. Förvaltningen Regional utveckling menar dock att ”det med enkelhet skulle kunna hanteras med att regionens kostnadstäckningsbidrag till förbundet skulle avräknas med Norrtåg AB:s kostnader”.

Avslutningsvis framför förvaltningen att man inte kan se att länets resenärer eller invånare skulle påverkas negativt av att Region Västernorrland tar över ägandet i AB Transitio och Norrtåg AB, och att det skulle kunna sänka kostnaderna eller bromsa en annars ökande kostnadsutveckling i regiontågtrafiken i Västernorrland och norra Sverige.

Myndighetens bedömning

Det huvudsakliga skälet som Regionala utvecklingsnämnden anför för att föra över ägandet i AB Transitio till regionen är att det skulle möjliggöra besparingar som annars inte är tillgängliga.

Som framgått inledningsvis är emellertid de förmånligare lånevillkor och lägre räntekostnader som AB Transitio önskar få genom upplåning via Kommuninvest tillgängliga utan att det sker något överförande av ägandet i AB Transitio till Region Västernorrland. Inte heller förhindrar ägandet av AB Transitio genom kommunalförbunden i Västernorrland och Norrbotten att Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten får mer förmånliga finansieringsmöjligheter. Det saknas alltså anledning att föra över ägandet i AB Transitio till regionen av dessa skäl.

För bedömningen i övrigt av Regionala utvecklingsnämndens hemställan tar myndigheten följande i beaktande.

PROTOKOLL

Regional utvecklingsnämnden hänvisar i hemställen till en rad beslut tagna sedan 2020 av regionstyrelsen och regionfullmäktige angående överförande av ägandet i de bägge bolagen. Gemensamt för dessa beslut är emellertid att besluten antingen är tagna innan medlemmarna i kommunalförbundet överenskommit om att anta en ny förbundsordning och tillsammans finansieras den regionala kollektivtrafiken i vilken Norrtågs trafik ingår, eller att besluten vilar på beslutsunderlag som felaktigt anger att mer förmånlig finansiering av Norrtågs fordon kan erhållas om ägandet i AB Transitio överförs till regionen. Myndighetens uppfattning är att dessa beslut måste ses utifrån de faktiska förhållanden och den situation som nu råder.

Kommunalförbundet har en ny förbundsordning, antagen av Region Västernorrland och samtliga övriga medlemmar sedan den 26 februari 2024. Förbundsordningen innebär att beslut om och finansiering av den regionala kollektivtrafiken, alla trafikslag, är en angelägenhet för alla medlemmar i kommunalförbundet. Medlemmarna utövar härvid sitt inflytande i förbundsledningen.

Förbundsordningen och särskilt dess bestämmelser om fördelning av underskottet har utformats för att underlätta en framtida skatteväxling och är ett steg på vägen. Det gäller nu att under de kommande åren med förbundsordningen och kostnadsfördelningsmodellen som grund skapa ett förtroendefullt samarbete inom kommunalförbundet för att kunna ta ytterliga steg på vägen mot en skatteväxling.

Förvaltningen Regional utveckling menar att en omläggning av finansieringen av Norrtåg till regionen, d.v.s. en återgång till vad som tidigare gällt, med enkelhet skulle kunna hanteras med att regionens medlemsbidrag till förbundet avräknas med länets kostnader för Norrtåg. Myndigheten delar inte den bedömningen, det skulle strida mot förbundsordningen.

Från och med 1 januari 2025 kommer kommunalförbundet också finansiera Norrtåg i och med att kostnadsfördelningen enligt ny förbundsordning då träder i kraft. Därmed kommer ägande och finansiering av Norrtåg AB, liksom det ansvar som åvilar den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet, vara samlat på en hand, och innebära en ordning enligt vilken alla medlemmar i kommunalförbundet bidrar till finansiering av tågtrafiken och också genom kommunalförbundet har ett ägarinflytande över Norrtåg AB.

Här kan tilläggas att en överföring enbart av ägandet i Norrtåg AB medan finansiering sker enligt förbundsordningen är olämpligt. Det skulle innebära en ordning enligt vilken en medlem i kommunalförbundet har ett ägarinflytande i Norrtåg medan alla medlemmar ska bidra till finansieringen, en ordning som skapar ett olyckligt dubbelkommando som komplicerar beredning av ärenden rörande Norrtåg och riskerar att skapa motsättningar inom kommunalförbundet.

Som framgår av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (KTL) ansvarar regionen och kommunerna inom ett län gemensamt för den regionala kollektivtrafiken. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i ett län ska vidare organiseras som ett kommunalförbund om inte regionen och kommunerna har överenskommit om annat, det vill säga kommit överens om en skatteväxling.

Av KTL och EU:s kollektivtrafikförordning framgår vidare att det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som

- fastställer mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram,
- samråder med motsvarande myndigheter i angränsande län,
- är behörig myndighet att fatta beslut om allmän trafikplikt,
- är behörig myndighet att upphandla och ingå avtal om allmän trafik.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

Dessa befogenheter kan inte överlämnas till regionen utan tillkommer kommunalförbundet även om regionen skulle vara ägare till Norrtåg. Det är således inte möjligt att fullt ut samla ansvaret för Norrtågs verksamhet hos en aktör (regionen), som är skild från den regionala kollektivtrafik-myndigheten på det sätt som Regionala utvecklingsnämnden verkar mena. Förslaget innebär tvärtom ett ökat inslag av dubbelkommando jämfört med vad som kommer att gälla från den 1 januari 2025.

När det gäller ägandet i Norrtåg AB och AB Transitio bör även följande framhållas. Norrtåg AB:s uppgift är att på ägarnas uppdrag bedriva tågtrafik i de fyra länen. I den dagliga verksamheten har Norrtåg återkommande och täta dialoger med Transitio rörande bland annat fordonsanskaffning, hur reservdelsförsörjning ska säkerställas vid fordonsanskaffning och löpande under fordonsförvaltningen, hur utförande av tungt underhåll och upprustningar ska upphandlas och genomföras kostnadseffektivt ur Norrtågs perspektiv och hur fordonsunderhållet löpande ska följas upp och dokumenteras. Finansiering och refinansiering av Norrtågs fordonsflotta är däremot frågor som aktualiseras betydligt mindre frekvent och därmed intar en underordnad om än viktig roll.

Hos Norrtåg finns kunskapen samlad om hur Transitio bäst kan tillmötesgå Norrtågs behov. Frågor av operativ karaktär kring fordonen, planering av Transitios underhållsåtgärder, reservdelar med flera ovannämnda frågor bör därför skötas av Norrtåg. Ägandet i AB Transitio och Norrtåg AB bör ligga på samma hand för att underlätta för ägaren att ge stöd åt Norrtåg i dialogerna med Transitio.

Kommunalförbundet står i och med antagandet av en ny förbundsordning inför uppgiften att fördjupa ett förtroendefullt samarbete inom kommunalförbundet som ett led i ytterligare förberedelser för en skatteväxling. I den uppgiften ingår för alla medlemmar i kommunalförbundet att axla uppgiften som ägare av Norrtåg och finansiär av tågtrafiken.

Sammanfattningsvis gör myndigheten bedömningen att det inte finns några fördelar med att föra över vare sig ägandet i AB Transitio eller i Norrtåg AB till Region Västernorrland. Det skulle istället försämra möjligheterna att på ett sammanhållet sätt, genom kommunalförbundet, verka för att utveckla den regionala tågtrafiken och den regionala kollektivtrafiken i övrigt. Regional utvecklingsnämndens hemställan bör därför avvisas.

Bifall:

Hans Forsberg (C) och Johan Andersson (C) yrkar bifall

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar
AB Transitio
Norrtåg AB
RKM - Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten
Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Region Västerbotten
Region Jämtland Härjedalen

Beslutsunderlag: Missiv 2024-06-05 Ägande i AB Transitio och Norrtåg AB

PROTOKOLL

§ 111. Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024-2030

Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024-2030

Förbundsdirektionen beslutar

att anta förslag till nytt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024-2030 samt bilagorna 1-2 och 4-8,

att målen och indikatorerna följs upp i årsredovisningen och eventuell revidering sker i samband med verksamhetsplanering för nästföljande år.

att ge förbundsdirektören i uppdrag att, till direktionsmötet i december, ta fram ett förslag på plan för utvärdering av processen för framtagandet av TRFP.

Ärendet

Hösten 2021 påbörjades arbetet med att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram. Våren 2022 skickades programmet ut på en första remissrunda till kommunalförbundets medlemmar och bland annat Trafikverket, Länsstyrelsen, regionala kollektivtrafikmyndigheter i våra grannlän samt funktionsrättsorganisationer i Västernorrland.

Utgångspunkten var att anta det nya programmet i december 2022. På grund av beslut om att lägga ner Bussgods i Västernorrland AB och att i stället ingå i Bussgods i Norr samt att vissa bilagor var ofullständiga vid remissförfarandet pausades processen och programmet med dess bilagor har därefter haft ett behov av att ses över och revideras.

Under våren 2023 har workshops med den regionala samverkansgruppen genomförts för att bearbeta bilaga 6, indikatorer. Samt har en arbetsgrupp sats ihop med representanter från Sundsvall- och Örnsköldsviks kommun tillsammans med KTM för att arbeta igenom bilaga 1-hållplatshandboken och dess skisser och renderingsbilder för de olika hållplatsklasserna. Workshops har även genomförts med förbundsdirektionen kopplat till bussupphandlingen samt ambitionsnivån i trafikförsörjningsprogrammet.

Utifrån de diskussioner som förts och utifrån beslut i direktionen med effekter på den kollektivtrafik som kommer att bedrivas i vårt län skickades ett reviderat program ut på en intern remissrunda för tiden 15 mars – 28 juni till kommunalförbundets medlemmar med möjlighet att yttra sig över de justeringar som har gjorts. Totalt inkom 7 remissvar av 8 och KTM har bearbetat och hanterat alla synpunkter enligt bilaga 9-Samrådsredogörelse.

Myndighetens bedömning

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län är som den Regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet har som uppdrag att upprätta mål för den regionala kollektivtrafiken.

Totalt har programmet i sin helhet samt olika delar diskuterats och bearbetas på workshops och samråd vid 40 olika tillfällen. De samråd och processer har pågått under framtagandet av programmet beskrivs mer detaljerat i bilaga 7, processbeskrivning. Utöver det har andra förankringsprocesser och diskussioner pågått i den Regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik samt i direktionen under 2023 och 2024. Trafikförsörjningsprogrammet ska sätta mål för kollektivtrafiken och ligger till grund för pågående upphandlingsprocess med trafikstart december 2027. Det av förbundsdirektionen fattade inriktningsbeslutet bygger på att detta trafikförsörjningsprogram är det gällande programmet i upphandlingen.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

Måluppfyllnad

Växande region

- Konkurrenskraftigt
- Sammanhållet
- Utvecklande

Nöjd resenär

- Enkelt
- Tryggt
- Attraktivt

Hållbart samhälle

- Ekologiskt
- Socialt
- Ekonomiskt

Förslag till uppföljning

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik 8§ regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Detta gör trafikförsörjningsprogrammet till ett levande dokument som ska vara aktuellt och bör uppdateras och revideras varje mandatperiod. För att hålla trafikförsörjningsprogrammet uppdaterat med aktuella mål föreslås att förvaltningen initierar revidering av programmet vid behov.

Föredragande:

Sofia Söderberg, trafikstrateg.

Expedieras till:

Kommunalförbundets medlemmar
Höga Kustens Destinationsutveckling
Höga Kusten Turism
Kommunal
Länstrafiken Norrbotten
Länstyrelsen Västernorrland
Mittuniversitetet
PRO City
Region Jämtland Härjedalen
Region Västerbotten
Regionala Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Sametinget
SJ
SPF Seniorerna
SRF Västernorrland
Trafikverket
Transportstyrelsen
Trafikföretagen

Beslutsunderlag: Missiv 2024-08-28 Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024-2030

PROTOKOLL

§ 112. Busstrafik 2027 - Avtalsområden

Förbundsdirektionen beslutar

att upphandling av Busstrafik 2027 ska omfatta tre avtalsområden, Medelpad, Ådalen och Örnköldsviks kommun,

att fortsätta dialogen med Bussgods i Norr om förutsättningar för godstransporter på persontrafikens villkor.

Ärendet

Ärendet redovisar förutsättningar för indelning av länets trafik i avtalsområden inför upphandling.

Ärendets tidigare handläggning

Den 24 maj 2024 beslutade Förbundsdirektionen (§57) om inriktningen för upphandlingen av Busstrafik 2027. I tjänsteskrivelsen redovisades ett antal förutsättningar för utformning av avtalsområden. ”Med utgångspunkt i den nya förbundsordningen och kostnadsfördelningsmodellen där det gemensamma trafikutbudet blir större bör antalet avtalsområden kunna minska jämfört med tidigare upphandling. Ställningstagande avseende antal avtalsområden och deras utformning bör ske efter att samråd inför upphandling (SIU) genomförts med möjliga anbudsgivare”.

Förvaltningen har under samråd för upphandling ställt frågor till Trafikföretagen om utformning av avtalsområden och generellt rekommenderas betydligt färre avtalsområden än idag. Den 4 september hölls även ett samråd med medlemmarnas kontaktpersoner för kollektivtrafik om bussupphandlingen. Den nu föreslagna indelningen grundas på de synpunkter och förslag som framkommit under samråden.

Nuvarande avtalsområden

Trafik-företag	Avtal	Namn	Producerade kilometer	Ersättning entreprenör	Intäkter	Påstigande	Prodkost/ km
Mittbuss AB	O02	Kramfors - Höga Kusten	360 551	14 205 678 kr	1 786 466 kr	46 324	39 kr
Mittbuss AB	O03	Sollefteå stadstrafik	128 602	5 074 480 kr	1 164 570 kr	64 551	39 kr
Mittbuss AB	O04/05	Sollefteå landsbygd	458 442	17 307 462 kr	2 622 765 kr	82 061	38 kr
Nobina AB	O06	Örnköldsvik stadstrafik	988 027	54 780 543 kr	8 057 471 kr	1 087 844	55 kr
Mittbuss AB	O07	Örnköldsvik - Husum	357 124	12 863 444 kr	842 795 kr	74 244	36 kr
Mittbuss AB	O08	Örnköldsvik - Bredbyn	375362	16 104 408 kr	1 315 098 kr	100 171	43 kr
Mittbuss AB	O09	Örnköldsvik - Bjästa	357 181	16 521 951 kr	1 309 374 kr	126 951	46 kr
Mittbuss AB	O10	Härnösand stadstrafik	429 629	18 759 282 kr	1 197 587 kr	883 455	44 kr
Mittbuss AB	O22	Härnösand landsbygd	466 475	20 288 001 kr	150 536 kr	104 548	43 kr
Nobina AB	O14/15	Sundsvall stadstrafik	2 960 484	159 717 079 kr	45 179 927 kr	4 505 602	54 kr
Mittbuss AB	O16	Sundsvall Nordvästra	439 843	19 420 112 kr	2 050 751 kr	116 101	44 kr
Nobina AB	O17/21	Njurunda-Sundsvall-Timrå	1 532 622	70 077 087 kr	17 644 427 kr	958 686	46 kr
Nobina AB	O18	Sundsvall - Mattfors	597 384	23 989 973 kr	2 282 232 kr	191 859	40 kr
Mittbuss AB	O20	Kamfors - Ådalen	1 224 124	40 676 907 kr	6 606 379 kr	259 127	33 kr
Mittbuss AB	O23	Ånge	647 655	23 924 728 kr	2 866 844 kr	132 034	37 kr
Centrala Buss	S3	Östersund-Örnköldsvik (L40)	246 525	5 963 695 kr	921 788 kr	55 756	24 kr
Mittbuss AB	S4	Sundsvall-Sollefteå (L331)	137 829	5 099 104	835 973 kr	16 695	37 kr
Mittbuss AB	S5	Sundsvall-Härnösand (L201)	639 107	18 681 005 kr	8 958 667 kr	211 427	29 kr
Nobina AB	S6	Härnösand-Örnköldsvik (L50)	427 616	10 029 928 kr	1 605 152 kr	45 313	23 kr
Summa			12 774 580	553 484 870 kr	107 398 803 kr	9 062 749	43 kr

Tabell 1 Nuvarande avtalsområden busstrafik, källa Trafikbokslut 2023.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

Myndighetens bedömning

Myndigheten bedömer att faktorer som kan påverka indelning i avtalsområden är;

- Samordningsfördelar, personal och fordon
- Förutsättningar för drivmedelsalternativ
- Geografiskt sammanhängande områden
- Förändringsmöjligheter
- Behov av bussgodsrumsbussar – samnyttjande för flera linjer inom ett avtal
- Produktionsvolym och kostnadseffektivitet
- Depåförutsättningar

Faktorer som **inte** påverkar indelningen är;

- Trafikslag stads- eller landsbygdstrafik
- Skolskjutstrafik (separata avtal)
- Kommungränser
- Finansiär

Nuvarande behov av bussgodsrumsbussar

Bussar med godsrumsutrymme för pallplatser, (godsrumsbussar) behöver specialtillverkas och har ett högre pris än ordinarie bussar. De får även färre sittplatser (ca 48) stycken. Bussarna byggs på chassi med normalgolv vilket innebär trappsteg inne bussen och försämrad tillgänglighet. Efterhandsmarknaden för bussmodellen är liten. Det enda idag verksamma bussgodsbolaget i Sverige är Bussgods i Norr AB.

I Västernorrland har linjerna 39, 41, 42, 90, 331 och 442 turer som utförs med godsrumsbuss. Bussarna används för mer trafik än bara dessa turer. I övrigt används underrumsbussar för godstransporter på ca 15 linjer.

Av aktieägaravtalets bilaga 3.9 framgår att fordon av typen godsrumsbuss som kan ta pallgods, ska finnas på samtliga kommungränsöverskridande linjer på överenskomna avgångar men inte i rusningstrafik.

Linjerna 90 och 331 går mellan olika kommuncentrum. Utifrån aktieägaravtalet kan därutöver följande linjer behöva förses med turer som går med godsrumsbussar:

- 191 Sundsvall – Ånge,
- 201 Sundsvall - Timrå – Härnösand
- 50 Härnösand- Kramfors – Örnsköldsvik.

Samtidigt finns inget krav utifrån avtalet att trafikera linjerna 31, 41, 42 och 442 med godsrumsbuss. För att framföra godsturer behöver förare särskild utbildning. Godstrafik påverkar därför även personalplaneringen hos trafikföretaget.

Förvaltningen har haft ett antal möten med Bussgods i Norr AB om hur gods kan samordnas med den linjelagda trafiken. Med nuvarande linjer bedöms sju godsrumsbussar behövas inom Västernorrland om det blir färre avtalsområden. Förutsättningar för att använda bussarna bör fortsatt utredas tillsammans med Bussgods i norr AB och kommande trafikföretag.

Godsrumsbussarnas högre pris, och sämre tillgänglighet, samt det faktum att intäkterna inte bedöms täcka tillkommande kostnader innebär att antalet fordon bör begränsas. Med större avtalsområden kan fler linjer dela på samma fordon. Samtidigt bör övervägande ske hur

PROTOKOLL

fordonen kan nyttjas utan att påverka persontrafikens villkor som t ex restider, bytesmöjligheter, omlopp och förarens raster. En fråga är hur intäkterna ska kunna ökas från bussgodis inom de ramar som persontrafiken ställer.

Samordningsfördelar personal och fordon

I trafikavtal med större volymer och produktion går det ofta trafik regelbundet under hela dagen. En samordning mellan landsbygds- och stadstrafik ger förutsättningar att lägga mer sammanhängande arbetstid över dagen. Med större avtal blir det också lättare att omfördela personal, täcka upp vid frånvaro och anpassa uppdrag utifrån olika personers förutsättningar.

Större avtalsområden med mer trafik och linjer kan bidra till att fordonen i avtalet nyttjas i högre grad under dygnet och avtalstiden. Men framförallt underlättas en förändring av trafikutbudet om berörda linjer och fordon ligger i samma avtal, jämfört med när flera avtal påverkas.

Förutsättningar drivmedelsalternativ

I det fall en medlem väljer att använda ett drivmedel som riskerar att minska konkurrensen i upphandlingen och driver kostnader så bör det trafikutbudet läggas i ett eget avtalsområde. I övrigt påverkar inte val av drivmedel avtalsområdenas storlek.

Geografiskt sammanhängande områden

Regionala linjer

I tidigare upphandling ligger enstaka linjer som i huvudsak finansierats av regionen i separata avtal. Dessa linjer bör integreras med övrig trafik i ett större avtal. Så sker redan idag med linje 191 i Ånge och linje 90 i Sollefteå.

Medelpad – Sundvall – Timrå - Ånge

Busstrafiken i tätortsstråket Njurunda - Sundsvall – Timrå utförs i ett område med stort pendlingsutbyte. Denna trafik bör fortsatt vara samordnad. Nuvarande operatör har även Matforstrafiken i ett separat avtal. En annan operatör har avtalen för trafiken i Sundsvalls kommuns nordvästra delar och i Ånge kommun. Trafiken i dessa två områden är till övervägande del anpassad utifrån behovet av skolresor. Genom att samordna all trafik i Medelpad till ett avtalsområde uppnås volym i avtalet för att kunna utveckla trafiken utifrån trafikförsörjningsprogrammets förslag.

Sundsvalls kommun har trafikplikt på anropsstyrd linjelagd trafik och kompletteringstrafik inom kommunen. Det bör finnas utrymme i avtalet för området att återföra trafiken till kollektivtrafikmyndighetens ansvar vid behov.

Ådalen - Härnösand – Kramfors - Sollefteå

Trafiken i de tre kommunerna Härnösand, Kramfors och Sollefteå utförs idag av samma trafikföretag. Det ger en viss integration i landsbygdstrafiken där bussar samnyttjas mellan avtalen. Totalt finns här idag sju olika avtal, varav två är linjespecifika, linje 201 och linje 331, Ådalen är ett sammanhängande geografiskt stråk, med arbets- och studiependling mellan kommunerna. Sollefteås förbindelse till tåg i Kramfors är viktig. Med ett större avtalsområde underlättas trafikutveckling utifrån trafikförsörjningsprogrammet mål och principer.

Örnsköldsvik

I Örnsköldsvik är landsbygdstrafiken planerad för resor till och från staden. Förbindelse till övriga delar i länet sker framför allt via E4 där linje 50 trafikerar. I Örnsköldsvik finns stads- och landsbygdstrafiken samlad i en depå men idag med två olika trafikföretag. Landsbygdstrafiken i Örnsköldsvik är för närvarande uppdelad på tre olika avtal. Linje 50 är

PROTOKOLL

ett separat regionalt avtal. Frånsett linje 50 som går mellan Örnköldsvik och Härnösand så är landsbygdstrafiken orienterad för att gå till och från Örnköldsviks centrum inom kommunen. Flera av landsbygdslinjerna kompletterar stadstrafiken i peak. Tex genom att köra genom staden till och från olika skolor i stället för att byte sker till stadslinjer i Örnparken.

Förändringsmöjligheter

Förslaget till trafikförsörjningsprogram omfattar nya tankar och förslag om hur trafiken ska utformas. Förändringar behöver genomföras i samverkan med medlemmar och trafikföretag under avtalsperioden. Förutsättningar för omläggning av trafik underlättas när trafiken ligger i större avtalsområden och neddragning och utökning sker inom samma avtal med samma förändringspris, fordon och personal. Det blir smidigare att flytta fordon mellan linjer och turer och förartjänsterna påverkas i mindre grad vid ömflyttning av trafik än om trafiken ska minska i ett avtalsområde och öka i ett annat som kanske utförs av ett annat trafikföretag.

Produktionsvolym och effektivitet

Utöver att ett större område med högre produktionsvolym kan bidra till högre fordonsutnyttjande så ger fler fordon och förare inom avtalet behov av att Trafikföretaget har kontinuerlig kompetens inom service- och verkstadspersonal och funktioner som tex HR, IT, utbildning, miljöfrågor och administration.

Depåer

I Sundsvall, Örnköldsvik och Ånge finns idag kommunalt ägda depåer. I Härnösand utreds förutsättningar för en kommunalt ägd depå. Depåer som kan anvisas likställer förutsättningar för anbudsgivare vad gäller depåkostnader och hyror. Men för trafikuppgifterna krävs tillgång till fler depåer än dessa. Trafikföretagen behöver söka fler depåer och uppställningsplatser på marknaden.

Faktorer som inte påverkar

Det finns inget behov av att dela upp avtalen utifrån stads- landsbygds- och regiontrafik. Med flera trafikslag i samma avtal behöver förare visserligen lära sig olika fordonstyper, men fördelarna med större avtalsområden och de förutsättningar de ger för bemanning och schemaläggning överväger. Gävleborg har nyligen upphandlat Hälsingland som ett avtalsområde. Där ingår både stads- och landsbygdstrafik.

Upphandling av skolskjuttrafik sker via LOU och där blir kommunerna avtalsansvariga. Även för dessa avtal bedöms områdesindelningen för avtalen i den allmänna trafiken sakna betydelse.

Ägarstruktur, finansieringsform och administrativa gränser inom länet har ingen betydelse för indelning i avtalsområden. Länet medborgare reser över kommungränser, de bor på en plats, arbetar på en annan. Barn kan vid växelvis boende resa till sin skola från två olika kommuner. Per definition är all kollektivtrafik som en regional kollektivtrafikmyndighet har ansvar för regional. I den nya kostnadsfördelningsmodellen ska trafiken klyvas i gemensam trafik och tillköp. Det är en klyvning som sker i administrativa system och saknar betydelse för medborgarna.

PROTOKOLL

Förslag till indelning i avtalsområden

Med utgångspunkt i ovanstående föreslås följande indelning i avtalsområden:

Avtal	Namn	Producerade kilometer	Ersättning entreprenör	Intäkter	Påstigande	Prodkost/km
AO01	Medelpad	6 817 094	315 809 985	78 982 848	6 115 709	46 kr
AO02	Ådalen	3 205 652	121 410 915	14 364 276	1 456 761	38 kr
AO03	Örnsköldsvik	2 505 310	110 300 274	13 129 891	1 434 523	44 kr
Summa		12 528 055	547 521 175	106 477 015	9 006 993	44 kr

Tabell 2 Visar förslag till indelning i avtalsområden för trafik som ska upphandlas och dess andel av nuvarande produktion och kostnad – källa trafikboksut 2023.

AO_01 Medelpad

Avtalsområdet Medelpad omfattar trafiken inom kommunerna Sundsvall, Timrå och Ånge. I området finns en mindre depå ägd av Ånge kommuns fastighetsbolag ÅFA samt en större depå för Sundsvalls stadstrafik ägd av Sundsvalls kommuns industrifastighetsbolag SKIFU. I övrigt behöver depåer och uppställningsplatser hyras på marknaden.

I avtalsområdet krävs enligt aktieägaravtalet godsrumsfordon för linje 191.

Med hänsyn till planerad utveckling inom Torsbodaområdet föreslås linje 201 ligga i detta avtalsområde då det kan bli aktuellt att omfördela trafik mellan linjerna 120, 201 och 611 som trafikerar olika delar av sträckan Sundsvall – Timrå - Torsboda. Samtidig behövs uppställningsplatser i Härnösand för några av 201:ans fordon. Enligt aktieägaravtalet ska godsrumsbuss finnas för vissa turer på linje 201.

AO_02 Ådalen

Trafiken i kommunerna Sollefteå, Kramfors och Härnösand består idag av flera trafikavtal men är integrerad då all trafik utförs av samma Trafikföretag. Området föreslås fortsatt hållas samman men som ett trafikavtal. Nuvarande behov av bussgodsrumsbussar på linje 39, 41, 90 och 331 får till följd att dessa linjer bör ingå i samma avtal för att begränsa antalet godsfordon till tre. Depåer som idag nyttjas inom området är privatägda. Enligt Aktieägaravtalet är det linje 90 och 331 som ska ha turer med godsrumsbuss.

AO05 Örnsköldsviks kommun

Området Örnsköldsviks kommun omfattar både landsbygds- och stadstrafik i kommunen samt linje 50 relaterat till att turer med godsrumsbuss utifrån nuvarande behov kan samplaneras för linjerna 42, 50, och 442. Enligt Aktieägaravtalet är det linje 50 som ska ha turer med godsrumsbuss.

Yrkande:

Andreas Jansson (C) yrkar

att upphandling av Busstrafik 2027 ska omfatta fyra avtalsområden, Medelpad, Ådalen och Örnsköldsviks kommuns stadstrafik och Örnsköldsviks kommuns Landsbygdstrafik.

Johan Andersson (C) yrkar bifall till Andreas Janssons yrkande

Ordförande ställer frågan om beslut ska fattas enligt liggande förslag eller Andreas förslag. Ordförande finner efter omröstning att förbundsdirektionen beslutar enligt liggande förslag.

Andreas Jansson (C) reserverar sig mot beslutet.

Föredragande:

Helén Lundahl, processledare.

PROTOKOLL

Expedieras till:

Kommunalförbundets medlemmar

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2024-09-10 Busstrafik 2027 - avtalsområden

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

§ 113. Biogas Härnösand

att trafikförsörjningsprogrammets mål för tillgänglighet för funktionsnedsatta förutsätter låggolv /låggolvsentré även i landsbygds- och regiontrafik och är styrande för fordonskrav i upphandlingen,

att inte villkora biogas som drivmedel i upphandling av Busstrafik 2027,

att en medlem som vill använda ett avvikande drivmedel som ökar avtalskostnaderna ska betala tillkommande kostnader som tillköp.

Ärendet

Ärendet redovisar förutsättningar för biogas som drivmedel.

Ärendets tidigare handläggning

Den 24 maj 2024 (§57) beslutade Förbundsdirektionen att inriktningsbeslut för upphandling Busstrafik 2027 utgör grunden för fortsatt arbete med upphandlingsdokumenten. I samma beslut gavs förbundsdirektören i uppdrag att föra dialog med Hemab och medlemskommunerna kring förutsättningarna för användandet av biogas inför kommande upphandling.

Myndighetens bedömning

Med syfte att få konkurrenskraftiga anbud och en bra prisbild omfattar inriktningsbeslutet målsättningar om fungerande konkurrensutsättning och att en upphandling som ska väcka intresse bland anbudsgivare.

Under våren 2024 har EU antagit förordning om utveckling av förbränningsmotorer till Euro 7. Från 2031 gäller nollutsläpp för nyproducerade bussar för stadstrafik, klass A och klass I. För bussar i landsbygds- och regiontrafik, börjar förordningen tillämpas 2035. Även för dessa fordon skärps utsläppskraven från motorer. Dessutom väntas nya gränsvärden införas för minskade partikelutsläpp från bromsar och däck för alla typer av fordon.

Bussar med förbränningsmotorer kan komma att klara de nya kraven från 2035, men det krävs avancerad teknologi och effektiva efterbehandlingssystem oavsett om det är biogas, HVO100 eller diesel som används. Hur de nya gränsvärdena kommer att påverka tillverkningen av bussar för olika drivmedel från 2035 är inte känt.

I Härnösand planeras för produktion av flytande gas (LBG). En publik tankanläggning bedöms kunna placeras nära E4 norr om centrum. LBG är ett intressant drivmedel för tung trafik då det ger lång räckvidd. Ska drivmedlet användas i busstrafiken i Härnösand krävs fordon som har denna drivlina. Det är endast Scania som har den typen av fordon men det handlar då om bussar med normalgolv (högt insteg). Framför allt är det klass III – turistklassbussar som säljs.

Det nya trafikförsörjningsprogrammet omfattar krav på låggolvsentré i landsbygdstrafiken. Därigenom kan Västernorrland i högre grad uppfylla lagkrav om att personer med nedsatt rörelseförmåga ska kunna åka kollektivt. I förlängningen kan fordon med låggolvsentré minska kommunernas färdtjänstkostnader. Det handlar framförallt om gruppen äldre med nedsatt rörelseförmåga som kan klara av att kliva av och på bussen när där inte är trappor.

Kombinationen låggolv mellan första och andra dörren i ett fordon och LBG fungerar inte. Det finns inte plats för tanken under golvet. Därmed saknas möjlighet att finna fordon för LBG i landsbygdstrafiken.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriegatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

Eftersom det finns andra alternativa drivmedel som kan kombineras med kraven på låggolvscentré ser Kommunalförbundet ingen orsak att fortsatt utreda frågan vidare om LBG som drivmedel ur kollektivtrafiksypunkt i denna upphandling. Myndighetens samlade bedömning är att ur verksamhetens perspektiv bör biogas inte vara ett rekommenderat drivmedelsalternativ i upphandlingen. Det skapar sämre konkurrens, ger högre driftkostnader och det finns andra alternativa drivmedel som uppfyller Naturvårdsverkets hållbarhetskrav.

Eftersom flytande biogas inte förekommer i allmän kollektivtrafik så saknar dessutom trafikföretagen erfarenhet av drivmedlet och de krav det ställer på service och underhåll.

Dialog har förts med Hemab och Härnösands kommun om förutsättningar för LBG och komprimerad gas som drivmedel i kollektivtrafiken.

Komprimerad gas

Under utredningen har förutsättningar för komprimerad gas också studerats. Det är den vanligaste biogasbränslet i busstrafiken. Hemab har informerat om att de inte kommer att tillverka sådan gas för avsalu. Marknaden för LBG bedöms som mer gynnsam. Ska bussar för komprimerad gas användas behöver depån utrustas med en anläggning som omvandlar flyttande gas till komprimerad gas samt med en tankanläggning för långsamtankning där samtliga fordon tankas utomhus när de står uppställda. Denna typ av bussar har sin tank på bussens tak.

Men fordonstillgången är begränsad för komprimerad gas. Det finns tre leverantörer, varav MAN och Scania tillhör samma koncern. Det riskerar leda till högre priser, långa leveranstider och kan även resultera i att trafikföretag avstår från att lämna anbud då de har svårt att få tag på fordon. Komplexiteten och förhållandet att det med tio fordon är ett litet avtal, kan negativt påverka intresset att lämna anbud i upphandlingen.

Från busstillverkare har uppgifter kommit att orderböcker för biogasfordon för stadstrafik stängs under 2028. Inga stadsbussar levereras med förbränningsmotor efter 2030. Detta hänger ihop med Euro 7 direktivet och kraven på sänkta partikelutsläpp.

För klass 2 bussar (landsbygdstrafik) kan vissa leverantörer komma att ta fram en Euro 7 motor, men vissa tror att det kommer att bli en snabbare övergång till el-drift av klass 2 bussar på grund av EU:s förordning. Det är idag inte känt om det kommer att finnas ett utbud av biogasbussar i klass 2 med Euro 7. År 2035 upphör tillverkningen av Euro6.

I det fall Härnösands kommun väljer att investera i en depå med tankanläggning för komprimerad biogas så finns en risk att det utifrån Euro7 inte kommer att finnas fordon till en upphandling efter 2037. Det kan resultera i att investeringen i tankanläggningen för biogas bara kan nyttjas i ca 10 år, såvida den inte fortsatt kan nyttjas för andra drivmedel i gasform.

Driftekonomiskt så innebär biogas såväl högre underhålls- som drivmedelskostnader och inköpspriset på bussarna är högre. Det är även svårt för Trafikföretag att avyttra äldre biogasfordon på en andra hands marknad.

Elbussar har också ett högre inköpspris än konventionella bussar, men där uppvägs detta av lägre drift- och underhållskostnader.

PROTOKOLL

Styrdokument och juridik

Ska komprimerad biogas ska nyttjas som drivmedel behöver Kommunalförbundet innan upphandlingsunderlagen publiceras vid årsskiftet ha ett avtal med Hemab om drivmedelspriser och garanterade leveranser inför trafikstart. Det behöver även finnas ett avtal med Härnösands kommun om att depån ska vara i funktion och driftsatt. En sekundär leverantör av biogas behöver dessutom upphandlas för att säkra tillgång till drivmedel i det fall Hemab:s anläggning inte kan leverera gas. Depån behöver förses med förångningsmöjligheter så att flytande gas kan konverteras till komprimerad gas.

Ekonomi och finansiering

Av projektmålen i inriktningsbeslutet som antogs av Direktionen den 24 maj 2024 (§57) framgår att upphandlingen ska väcka intresse och resultera i anbudslämnande hos möjliga anbudsgivare, samt att det ska finnas en fungerande konkurrensutsättning i upphandlingen. Ett beslut om biogas som drivmedel i ett avtalsområde riskerar leda till högre kostnader för trafikavtalet orsakat av bristande konkurrens p g a lågt intresse från anbudsgivare. Även drivmedlet i sig och fordonsunderhållet innebär högre driftkostnader.

En medlem som vill bedriva trafik med drivmedel som orsaker högre kostnader bör finansiera den ökade avtalskostnaden för detta via tillköp. Kostnader som påverkas av drivmedlet är depåhyra p g a investeringskostnad, fordonsinköp, drivmedel, drift och underhåll.

Förslag till uppföljning

Ingen uppföljning

Föredragande:

Helén Lundahl, processledare.

Expedieras till:

Hemab
Kommunalförbundets medlemmar

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2024-09-04 Biogas Härnösand

PROTOKOLL

§ 114. Drivmedel i upphandlingen av Busstrafik 2027

Förbundsdirektionen beslutar

att stadstrafiken i Sundsvall, Örnsköldsvik, och Härnösand ska utföras med utsläppsfria fordon så långt möjligt,

att lägsta krav på fordonen med förbränningsmotor ska vara Euro 6 / Euro IV,

att för landsbygds- och regiontrafik ska alternativa drivmedel användas till 100%. Biodrivmedel ska uppfylla definitionen i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel,

att underhållsfordon och övriga fordon som används av trafikföretaget för uppdraget ska använda alternativa drivmedel till 100%,

att uppdra till förbundsdirektören att föra dialog med Härnösand och Örnsköldsviks kommuner om deras planerade depåutbyggnad för myndighetens behov av underlag till upphandling och trafikstart,

att uppdra till förbundsdirektören att föra dialog med medlemmar om förutsättningar för investering i infrastruktur för stödladdning av bussar på resecentrumen i länet.

Ärendet

Ärendet redovisar förslag till miljökrav avseende drivmedel för upphandling av Busstrafik 2027.

Ärendets tidigare handläggning

Den 24 maj 2024 beslutade förbundsdirektionen om inriktning i upphandling av Busstrafik 2027. Ett av effektmålen är att upphandlingen ska leda till en minskad klimatpåverkan och partikelutsläpp genom uppfyllnad av lagkraven och ambitionsnivåer utöver dessa. I ärendet redogjordes för förutsättningar avseende depåer och lagens krav om rena respektive utsläppsfria fordon.

Av skrivelsen framgår att det enligt lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom transportområdet, krävs att 45% av bussarna i stadstrafiken är rena fordon och att hälften av dem ska vara utsläppsfria, dvs drivas med el eller vätgas. Bussar för landsbygds- och regiontrafik omfattas inte av denna lag men det är möjligt att ställa högre krav även för fordon i denna trafik. I nuvarande avtal används till exempel HVO100.

Myndighetens bedömning

Myndighetens bedömning är att lägsta krav för alla fordon bör vara rena fordon, dvs fordon som drivs med alternativa drivmedel enligt förordning 2022:315 om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet. Det motsvarar dagens krav. Krav på utsläppsfria fordon (el eller vätgas) kan ställas för stadstrafik motsvarande den nivå som det finns elförsörjning.

Sannolikt kommer kravet alternativa drivmedel resultera i HVO100 men kravet öppnar för andra alternativa drivmedel och det blir möjligt för trafikföretaget att vid fordonsbyten övergå till andra alternativa drivmedel, tex el eller vätgas, under avtalstiden.

Myndigheten bedömer att särskilda krav på ett specifikt drivmedel bara kan ställas i de avtal som har en anvisad offentlig depå. I Sundsvall finns de förutsättningarna. Örnsköldsvik planerar bygga en ny depå och i Härnösand planeras för en kommunalt ägd depå. Under förutsättning att dessa blir färdigställda innan trafikstart omfattning kan

PROTOKOLL

stadstrafiken utföras med utsläppsfria fordon. Kraven behöver dock anpassas till den effekt som kan tillhandahållas.

Kommunerna Sundsvall och Örnsköldsvik arbetar kontinuerligt för att klara gränsvärdena för partikelutsläpp enligt miljökvalitetsnormerna. Eldrift i stadstrafiken bidrar till minskade utsläppsnivåer av partiklar i städernas centrum.

Bussar i landsbygds – och regiontrafik

Det kan finnas intresse hos Trafikföretagen för elfordon även i delar av landsbygds- och regiontrafiken. Gävleborgs upphandling i Hälsingland har tex inneburit att företagen elektrifierat mer än vad som krävts. Det finns inga offentligt ägda depåer i det avtalsområdet.

I Härnösand och Örnsköldsvik kan depåerna användas för såväl stads- som landsbygdstrafik. Beroende på effekt och hur trafikföretagen planerar kan elektrifieringen av depån även komma att nyttjas till delar av landsbygdstrafiken.

Löser Trafikföretagen behovet av el vid privat ägda depåer kan det visa sig vara ett alternativ även där. Trafikföretaget bör ges förutsättningar att välja det alternativa drivmedel de anser mest lämpligt utifrån platsens förhållanden.

Visar det sig att det finns ett större intresse för el kan behov finnas av att erbjuda stödladdning vid resecentrum i länet. Det är vanligt att fordon för landsbygds- eller regiontrafik står uppställda på dessa platser del av dagen. Kommunalförbundet bör kontakta berörda kommuner och resecentrumägare för att utreda förutsättningar för investeringar i kompletterande stödladdning. Av inriktningsbeslutet framgår att investeringsbehov på grund av upphandlingen bör ske i samband med budgetdialog 2025.

Styrdokument, juridik och ekonomi

Resecentrumen i Västernorrland ägs ofta av kommunala bolag. Utbyggnad av laddinfrastruktur och eventuellt kompletterande högspänning kommer att påverka hyresnivåerna. Elförbrukningen vid laddning bör betalas av det företag/avtal som laddar.

Förslag till uppföljning

Ärendet hanteras fortsatt inom ramen för upphandling av Busstrafik 2027 och uppföljning sker inom det ärendet.

Föredragande:

Helén Lundahl, processledare.

Expedieras till:

Kommunalförbundets medlemmar

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2024-09-06 Drivmedel i upphandlingen av Busstrafik 2027

PROTOKOLL

§ 115. Handlingsplan revisionsrapport 2023

Handlingsplan
revisionsrapport
2023

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna handlingsplan för revisionsrapport *Grundläggande granskning år 2023*,

att godkänna handlingsplan för revisionsrapport *Granskning av bokslut och årsredovisning 2023*.

Bakgrund

Vid direktionens sammanträde 26 juni 2024 beslutade Förbundsdirektionen, efter att revisorerna presenterat sina granskningsrapporter för 2023, att ge förbundsdirektören i uppdrag att upprätta en handlingsplan med anledning av revisorernas granskningsrapporter.

De revisionsrapporter som handlingsplanerna är baserade på är Grundläggande granskning 2023 samt Granskning av bokslut och årsredovisning 2023.

Myndighetens bedömning

Av förslaget till handlingsplan framgår tidsatta åtgärder samt ansvarig för åtgärden redovisade inumererad tabellföljd, med hänvisning till aktuellt kapitel i de båda revisionsrapporterna.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

Expedieras till:

Förbundets revisorer.

Beslutsunderlag: Missiv 2024-09-13 Handlingsplan revisionsrapport 2023

PROTOKOLL

§ 116. Begäran om projektstöd Bussgods i Norr AB

Förbundsdirektionen beslutar

att bevilja Bussgods i Norr AB:s ansökan om projektstöd om totalt 180 000 kronor för perioden 2024-2026.

Bakgrund

Bussgods i Norr AB har under 2023-2024 deltagit i prospekteringen av flera utvecklingsprojekt inriktade på framtida transportlösningar på landsbygden.

För perioden 2024-07-01—2026-12-31 har Bussgods erhållit projektstöd om 50 % från två projekt, vilka redovisas i bifogade bilagor, med ett totalt belopp om 975 000 kronor från Vinnova och Trafikverket.

Bussgods avser att anställa en projektansvarig på 75 % under perioden 2024-09-01—2026-12-31 och ansöker därför om projektstöd om 180 000 kronor från varje ägare, vilket sammanlagt utgör 540 000 kronor för hela perioden.

Fördelat (tkr)	2024	2025	2026
Länstrafiken i Norrbotten AB	40	70	70
Länstrafiken i Västerbotten AB	40	70	70
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län	40	70	70
Totalt	120	210	210

Myndighetens bedömning

Utvecklingsprojekt för framtida transportlösningar på landsbygden är viktiga och utöver de beviljade projektstöden kräver det ett gemensamt engagemang från samtliga ägare.

Genom det aktuella stödet kan Bussgods i Norr AB utveckla innovativa transportlösningar som är avgörande för framtidens landsbygdstrafik.

Projektet har potential att skapa positiva effekter för samhället genom att förbättra tillgången till viktiga tjänster för de som bor i avlägsna områden.

Föredragande:

Thomas Olsson, tf. förbundsdirektör.

Expedieras till:

Bussgods i Norr AB
Förbundets medlemmar

Beslutsunderlag: Missiv 2024-08-28 Ansökan projektstöd Bussgods i Norr AB

PROTOKOLL

§ 117. Kommunalförbundets roll i totalförsvaret

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna återrapporten kommunalförbundets roll i totalförsvaret.

Ärendet

Frågan om kommunalförbundets roll i totalförsvaret har varit under beredning en längre tid och har inneburit både arbete internt inom myndigheten och externt.

Förbundsdirektionen 2023-03-24

Vid sammanträdet redovisades en intern utredning kring Kommunalförbundets roll i totalförsvaret.

Enligt lagen (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap åläggs **kommuner och regioner** att vidta förberedelser i syfte att minska sårbarheten i sin verksamhet och ha en god förmåga att hantera krissituationer i fred.

Myndighetens bedömning är att det är mycket angeläget att inom länet klarlägga rollerna i de förberedelser som till stärkande av totalförsvaret behöver göras i förbundets verksamhet. I första hand behöver det klarläggas vem som gör vad, hur arbetet ska bedrivas och finansieras. Myndigheten har för närvarande inga resurser budgeterade för annat än mycket begränsade insatser.

Förbundsdirektionen beslutade då

att ge förbundsdirektören i uppdrag att ta kontakt med kommuner, region och länsstyrelse för att klarlägga kommunalförbundets roll och ansvar i länets beredskapsarbete,

att ge förbundsdirektören i uppdrag att återkomma med hur vi ska kunna ta del av och ingå andra organisationers beredskapsarbete.

En frågeställning sändes ut till länets kommuner, region Västernorrland samt länsstyrelsen där de ombedes svara senast 1 september.

Hur ser ni på kommunalförbundets roll i totalförsvaret och hur har ni inkluderat eller resonerat kring kollektivtrafikfrågor i er planering och beredskapsarbete?

De inkomna svaren återrapporterades för förbundsdirektionen vid sammanträde 2023-09-28

Flera av de svarande framhåller att Kollektivtrafikmyndigheten bedriver samhällsviktig verksamhet och hänvisat till ansvarsprincipen som vägledande för kollektivtrafikmyndighetens roll.

Någon anser att Kollektivtrafikmyndigheten bör vara en aktiv part i beredskapsplaneringen. Flera av svaren tar upp ökad dialog och samverkan i framtida planering och samtal om Kollektivtrafikmyndighetens roll som viktiga delar.

Förbundsdirektionen beslutade

att uppdra till förbundsdirektören att verka för att kollektivtrafikmyndigheten deltar i de forum som krävs för utökad samverkan och samarbete i kris och beredskapsfrågor inom länet,

PROTOKOLL

att fortsätta och utveckla arbetet med myndighetens beredskap.

Den 24 oktober inkom svar från Region Västernorrland

Svaret innehöll bland annat detta:

Region Västernorrland bedömer, i likhet med många andra, att frågan är komplex och delvis otydlig. Med anledning av och mot bakgrund av vår analys kommer vi inom kort föreslå att bland andra regionen och länets kommuner, kommunalförbundet, länsstyrelsen, Trafikverket inleder en gemensam dialog och process med ambition om att kunna enas om en gemensam nulägesbild och en väg framåt, i syfte att klarlägga var ansvaret för beredskapsplaneringen och -ledningen av den regionala kollektivtrafiken är eller bör vara placerad.

Processen framåt

I början av 2024 tog Region Västernorrland initiativ till att genomföra en länsgemensam kartläggning av ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ur ett civilt beredskapsperspektiv och upphandlade Sweco för att leda arbetet.

De tre olika workshoptillfällena har hållits 27 februari, 26 mars och 6 maj under Swecos ledning.

Målet för arbetet var:

- att inventera respektive organisations syn på nuläget
- att försöka enas om gemensamma rekommendationer om vad som behöver göras eller kan vara fördelaktigt att göra och hur, samt
- att formulera konkreta åtgärder och förslag till fortsatt arbete.

Förslag till gemensamma medskick till fortsatt arbete

Efter sommaren 2024 skulle länets kommuner och regionen tjäna på att gå vidare med ett fortsatt arbete för att i första hand enas om och fastställa om man bedömer att kommunerna och regionen i Västernorrland gemensamt är ansvariga och om man själva vill driva arbetet med planering och ledning av den regionala kollektivtrafiken ur ett civilt beredskapsperspektiv själva eller om man önskar delegera arbetet och skötseln till förbundet och hur det kan resurssättas. Arbetet kan exempelvis formuleras och föreslås till det regionala samverkansrådet innan en politisk beredning planeras och genomförs.

Efter sommaren genomfördes några ytterligare möten för att konkretisera förslag på vägen framåt.

Konkreta förslag från det länsgemensamma arbetet till fortsatt arbete med civil beredskap kopplat till regional kollektivtrafik i Västernorrland

- att regionen och länets kommuner föreslår kommunalförbundet ta formellt ansvar för planering och ledning av den regionala kollektivtrafiken och att förbundet föreslår om och i så fall vilka resursförstärkningar som skulle vara nödvändiga för att kunna göra så,
- att kommunalförbundet därefter inleder ett arbete med att ta fram plan för planering och ledning av den regionala kollektivtrafiken ur ett civilt beredskapsperspektiv som en bilaga till det regionala trafikförsörjningsprogrammet,
- att kommunalförbundet bör bjudas in till länets olika forum och nätverk för frågor som rör civil beredskap med koppling till kollektivtrafik, samt

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

PROTOKOLL

- att övningar genom scenarios bör genomföras i länet och tillsammans med andra aktörer för att kartlägga styrkor, svagheter, hot och möjligheter kopplat till planeringen och ledningen av den regionala kollektivtrafiken i Västernorrland.

Ärendets tidigare handläggning

Förbundsdirektionen §34 2023-03-24

Förbundsdirektionen §137 2023-09-28

Förbundsdirektionen §96 2024-06-26

Föredragande:

Thomas Olsson, tf. förbundsdirektör.

Expedieras till:

Kommunalförbundets medlemmar

Länsstyrelsen Västernorrland

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse 2024-09-12 Kommunalförbundets roll i totalförsvaret

PROTOKOLL

§ 118. Övriga frågor

Förbundsdirektionen beslutar

att inga övriga frågor fanns.

Föredragande:

Sara Nylund, ordförande.

§ 119. Sammanträdet avslutas

