



Diskussion om framtidens kollektivtrafik i Västernorrland

den 7 maj 2020

Glenn Nordlund
Styrelseordförande
Region Västernorrland

samt

Hans Backlund
Nämndsordförande
Region Västernorrland



Förslag till diskussionspunkter

1. Inledning (Glenn Nordlund)
2. Bakgrund (Henric Fuchs)
3. Uppdatering från kommunalförbundet (Per Wahlberg)
4. **Diskussion om framtidens kollektivtrafik i Västernorrland (alla)**
 - **Sammanfattning av diskussionen (Glenn Nordlund)**
5. Övriga frågor (alla)
6. Mötets avslutande (Glenn Nordlund)

1. Inledning

- Regionen har bjudit in till diskussion mellan kommunerna, regionen och kommunalförbundet i ett försök att gemensamt peka ut inriktningen för framtidens kollektivtrafik i Västernorrland.
- Det är vi som är med på mötet som bestämmer hur vi vill ha det, vilket vi delvis har gett uttryck för i den gemensamma och nya RUS:en.
- Önskan är att vi kan sammanfatta mötet med en gemensam inriktning om vad vi vill uppnå och åstadkomma med kollektivtrafiken i Västernorrland.



2. Bakgrund



K2 OUTREACH 2016:11
**Kollektivtrafikens styrning och
organisering**
Utveckling och erfarenheter av lokal och regional kollektivtrafik 1970 - 2015
STENERIK RINGQVIST

”Västernorrland är kvar i 60 och 70-
talets modeller för kollektivtrafik”





2. Bakgrund (rapport från K2)

- Trafikpolitiken har utvecklats från 1960-talets företagsekonomiska utgångspunkter till att i allt större utsträckning baseras på ett mer holistiskt synsätt – den har gått från att vara en trafikekonomisk fråga till att vara ett medel i utveckling av ett hållbart samhälle.
- För de län där kommuner och regioner har gemensamt ansvar för kollektivtrafiken genom kommunalförbund (Norrbotten och Västernorrland) motsvarar organisation och inflytande i allt väsentligt den tidigare trafikhuvudmannamodellen (1978).
- Målen för dagens kollektivtrafik har förändrats från att fokusera på bidrag till olönsam trafik till dagens inriktning som ett medel för hållbar utveckling. Det kan också uttryckas som att gå:
 - från en passiv roll som finansiär,
 - till en aktiv roll med ansvar för utveckling.

Stenerik Ringqvist (2016)



2. Bakgrund (finansiering i Västernorrland)

- Västernorrland är kvar i 1960-talets modell för finansiering av kollektivtrafik, exempelvis:
 - Regionen finansierar mellankommunal trafik, och
 - Kommunerna finansierar inomkommunal trafik.
- Vi lägger mycket fokus på hur kostnader och intäkter ska fördelas mellan medlemmarna och mindre fokus på trafiken, dess funktioner och nyttor.



2. Bakgrund (organisering i Västernorrland)

- Syftet med lagstiftningen om kollektivtrafik (2010:1065) var att stärka det politiska inflytandet över kollektivtrafik som ett verktyg i det regionala utvecklingsarbetet.
- Omvänt, ville lagstiftarna minska fokus på det företagsekonomiska, vem som ska betala för vad, och istället sätta resenärerna i fokus.
- Organiseringen i ett kommunalförbund har inte haft förutsättningar att kunna svara upp mot resenärernas eller politikens förväntningar.



2. Bakgrund (utfall i Västernorrland)

- Resenärerna, allmänheten och medlemmarna är inte tillräckligt nöjda.
- Resandeökningarna (nyttan) står inte i proportion till insatserna.
- Kostnaderna har ökat från 253 till 700 miljoner kronor (1995 – 2019).
- Intäkterna har ökat från 109 till 135 miljoner kronor (1995 – 2019).
- Självfinansieringsgraden har minskat från 48 till 19 procent (1995 – 2019).
 - Västernorrland och Gävleborg har bytt plats med varandra de senaste 20 åren.

2. Bakgrund (omvärldsbevakning)

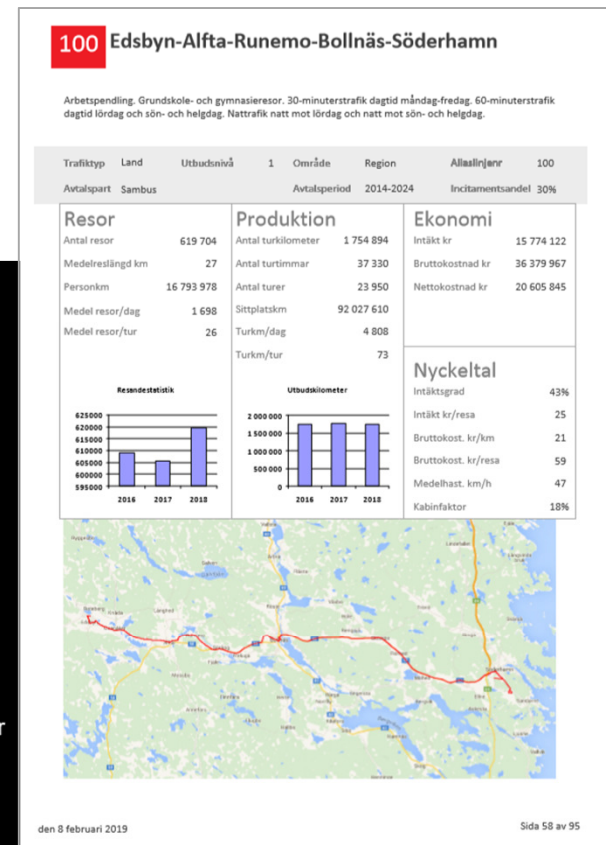
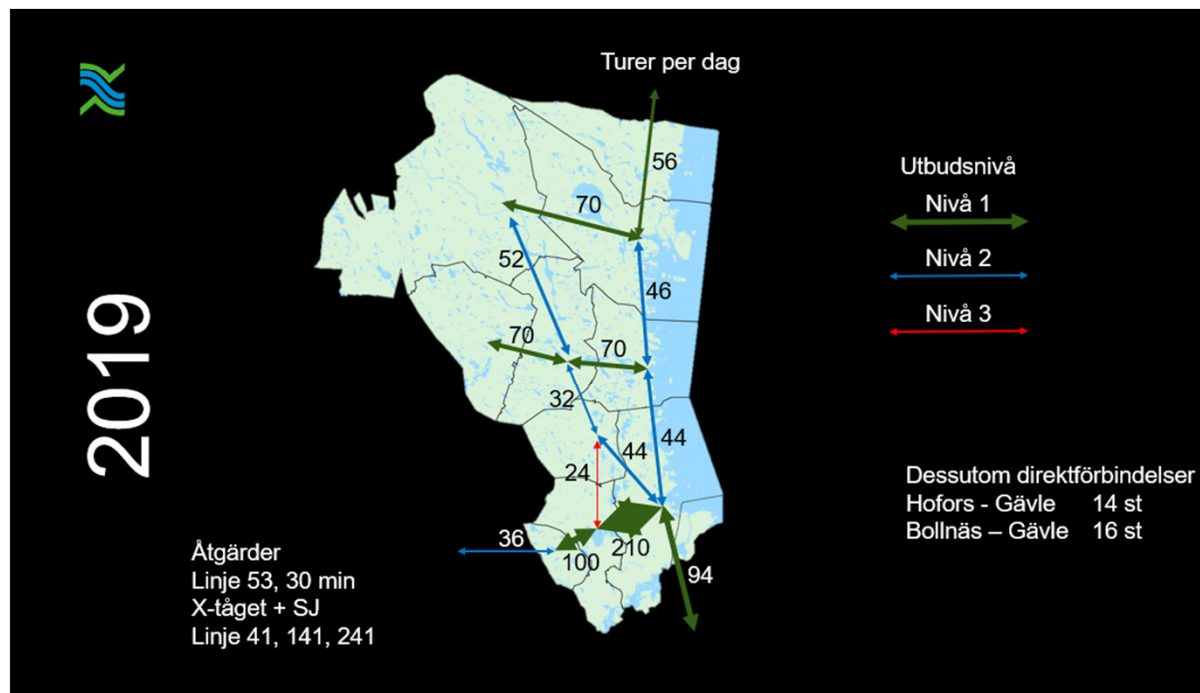
- 19 av 21 regioner har skatteväxlat hela eller delar av kollektivtrafiken.

Regioner	Organisering
Stockholm	Regionen
Uppsala	Regionen
Södermanland	Regionen
Östergötland	Regionen
Jönköping	Regionen
Kronoberg	Regionen
Kalmar	Regionen
Gotland	Region/kommunen
Blekinge	Regionen
Skåne	Regionen
Halland	Regionen
Västra Götaland	Regionen
Värmland	Regionen
Örebro	Regionen
Västmanland	Regionen
Dalarna	Regionen
Gävleborg	Regionen
Jämtland/Härjedalen	Regionen
Västernorrland	Kommunalförbund
Västerbotten	Regionen
Norrbottn	Kommunalförbund

26 november 2018

2. Bakgrund (omvärldsbevakning)

- Region Gävleborg som förebild!





3. Uppdatering från kommunalförbundet

- Kommunalförbundets direktion har agerat och inlett ett internt och omfattande förändringsarbete som inleddes hösten 2019.
- Det finansiella upplägget för kollektivtrafiken i Västernorrland är för komplext och kommunalförbundet klarar inte av att hantera det på ett ansvarsfullt sätt.
- Att organisera kollektivtrafiken i ett kommunalförbund har tyvärr inte lett till en ökad samordning eller regionalisering, vilket var ambitionen, snarare har det lett till ett söndrande i form av lokala tillägg och undantag.

4. Diskussion om framtidens kollektivtrafik

- Det är vi som är med på mötet som bestämmer hur vi vill ha det, vilket vi delvis har gett uttryck för i den gemensamma och nya RUS:en.



”2030 underlättas vårt sätt att resa till och från arbete, utbildning, fritid, samt samhälls- och välfärdsservice av ett funktionellt och sammanhållet system för resande med kollektivtrafik. Vi byter enkelt mellan trafikslag och känner tillit till att systemet fungerar. Ny teknik hjälper oss till nya resesätt och klimatsmart resande, även på orter som inte trafikeras av traditionell kollektivtrafik. Invånare och besökare ser hållbart resande med delade resurser som en självklarhet och vår klimatpåverkan minskar.” **RUS 2020 – 2030**



- Sammanfattning av diskussionen

- Önskan är att vi kan sammanfatta mötet med en gemensam inriktning om vad vi vill uppnå och åstadkomma med kollektivtrafiken i Västernorrland.
 - Vilka medskick ska vi göra till styrgruppen för översynen av den regionala kollektivtrafikens finansiering och organisering?



5. Övriga frågor

-



6. Mötets avslutande

-