

|                          |                               |
|--------------------------|-------------------------------|
| <b>Sammanträdesdatum</b> | Torsdagen den 5 november 2020 |
| <b>Sammanträdestid</b>   | kl. 09:00-12:00               |
| <b>Sammanträdesplats</b> | Digitalt via videokonferens   |
| <b>Beslutande</b>        | Enligt närvarolista sidan 2   |
| <b>Övriga närvarande</b> | Enligt närvarolista sidan 2   |
| <b>Paragrafer</b>        | 50-64                         |
| <b>Underskrifter</b>     | Genom digital signering       |
| <b>Sekreterare</b>       | Jonathan Lundberg             |
| <b>Ordförande</b>        | Lars Lilja (S)                |
| <b>Justerare</b>         | Maria Kristoffersson (C)      |

---

#### **BEVIS OM ANSLAG**

Justering har tillkännagivits genom anslag på Region Västerbottens anslagstavla.

|  |   |
|--|---|
| <b>Organ</b>                           | Regionala utvecklingsnämndens kollektivtrafikutskott                  |
| <b>Sammanträdesdatum</b>               | 2020-11-05  |
| <b>Anslagsdatum</b>                    | Protokollet anslås senast två dagar efter justering                   |
| <b>Datum då anslaget tas bort</b>      | Anslag tas bort tre veckor efter anslagsdatum                         |
| <b>Förvaringsplats för protokollet</b> | Region Västerbotten, Regionala utvecklingsförvaltningens kansli, Umeå |
| <b>Underskrift</b>                     | Jonathan Lundberg   |

## Närvarolista

| Namn   | Parti | N<br>ä<br>r<br>v<br>a<br>r<br>o | Reservation § | Anteckningar/<br>Tjänstgörande<br>ersättare |
|--|-------|---------------------------------|---------------|---|
| <b>Ledamöter (7)</b>                                       |       |                                 |               |   |
| Lars Lilja   | S     | X                               |               | Ordförande                                  |
| Nicke Grahn  | L     | X                               |               | Digitalt                                    |
| Charlotte Lundqvist  | S     | X                               |               | Digitalt                                    |
| Jamal Mouneimne  | S     | X                               |               | Digitalt                                    |
| Kjell Öjeryd   | V     | X                               | § 58          | Digitalt                                    |
| Christer Rönnlund  | M     | -                               |               | Digitalt                                    |
| Maria Kristoffersson                                       | C     | X                               |               | Justerare, digitalt                         |
| <b>Övriga närvarande</b>                                   |       |                                 |               |   |
| Jonathan Lundberg, nämndsekreterare                        |       |                                 |               |   |
| Karolina Filipsson, trafikstrateg                          |       |                                 |               |   |
| Bianca Byring, kollektivtrafikstrateg                      |       |                                 |               |   |
| Harriet Söder, VD Länstrafiken i Västerbotten AB, §§ 50-52 |       |                                 |               |   |

---

| <b>Ärendelista</b>  | <b>Sida</b> |
|---|-------------|
| § 50. Fastställande av ärendelistan .....   | 4           |
| § 51. Information från Kollektivtrafikmyndigheten .....   | 5           |
| § 52. Information från Länstrafiken i Västerbotten AB .....   | 6           |
| § 53. Trafikpliktsbeslut .....  | 7           |
| § 54. Trafikplikt upphör .....  | 10          |
| § 55. Trafikneddragning på linje 12 .....   | 11          |
| § 56. Vindelälvsbussen – fortsatt process .....   | 12          |
| § 57. Överlämnande av möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering för<br>kollektivtrafikanläggningarna Bureå och Skellefteå resecentrum ..... | 14          |
| § 58. Västerbottensmodellen .....   | 16          |
| § 59. Pilotprojektet <i>Flexibel periodbiljett i Umeå tätortstrafik</i> .....   | 18          |
| § 60. Skrivelse från Norsjö kommun avseende linje 32 .....  | 19          |
| § 61. Revidering av sammanträdesplan 2021 .....   | 20          |
| § 62. Meddelanden .....   | 21          |
| § 63. Delegeringsbeslut .....   | 22          |
| § 64. Kurser och konferenser .....  | 23          |

---

## § 50

### Fastställande av ärendelistan

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet fastställer upprättad ärendelista.

#### Ärendebeskrivning

Kollektivtrafikutskottet har att fastställa ärendelistan.

---

## § 51

### Information från Kollektivtrafikmyndigheten

Dnr: KTM 28-2020

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet tackar för informationen och lägger den till handlingarna.

#### Ärendebeskrivning

Trafikstrateg Karolina Filipsson och kollektivtrafikstrateg Bianca Byring ger följande informationer:

- Information om intäktsbortfall
  - Utredning av beslutsvägar för kollektivtrafiken med anledning av covid-19
  - Information om *Hållplatser efter regionala och statliga vägar*
  - Information om utredningen om Norrtågs ägande
-

---

## § 52

### Information från Länstrafiken i Västerbotten AB

Dnr: KTM 28-2020

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet tackar för informationen och lägger den till handlingarna.

#### Ärendebeskrivning

Harriet Söder, VD för Länstrafiken i Västerbotten AB ger nulägesrapport från bolaget.

Följande information ges:

- Resandeutvecklingen
  - Trängselhanteringen
  - Kommande målsättningar i bolagets verksamhetsplan
  - Upphandlingsläget
-

## § 53

### Trafikpliktsbeslut

Dnr: KTM 10-2019

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet beslutar att Allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) ska gälla för trafik enligt nedan och att beslutet innefattar möjlighet att vid behov löpande kunna göra anpassningar i utbud och utformning under avtalstiden;

- linje 410 Dikanäs - Kittelfjäll
- linje 417 Kittelfjäll - Vilhelmina
- linje 418 Ulvoberg – Järvsjö – Latikberg - Vilhelmina
- linje 419 Västra Klimpfjäll - Saxnäs
- linje 420 Klimpfjäll - Vilhelmina
- linje 421 Siksjönäs – Nordansjö - Vilhelmina
- linje 423 Övre Malgonäs – Rembacka – Svannäs - Vilhelmina
- linje 425 Södra Tresund - Vilhelmina
- linje 428 Ulvoberg/Storviksgård – Aronsjökullarna - Vilhelmina
- linje 429 Meselefors – Vilhelmina
- linje 430 Dalasjö – Vilhelmina
- linje 432 Marsliden – Saxnäs
- linje 433 Strömnäs – Skog – Skansholm – Vilhelmina
- linje 434 Saxnäs – Grytsjö – Stalon

#### Ärendebeskrivning

Region Västerbotten är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) enligt lagen om regional kollektivtrafik (SFS 2010:1065). Enligt lagstiftningen ska beslut om trafikplikt senast fattas innan tilldelningsbeslut tas inför nya trafikavtal. Beslutet ska ses som ett verkställighetsbeslut av intentionerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Ny avtalsperiod ska inledas 2022-01-01 för allmän kollektivtrafik avseende linjetrafik på följande linjer:

- linje 410 Dikanäs - Kittelfjäll
- linje 417 Kittelfjäll - Vilhelmina
- linje 418 Ulvoberg – Järvsjö – Latikberg - Vilhelmina
- linje 419 Västra Klimpfjäll - Saxnäs
- linje 420 Klimpfjäll - Vilhelmina
- linje 421 Siksjönäs – Nordansjö - Vilhelmina
- linje 423 Övre Malgonäs – Rembacka – Svannäs - Vilhelmina
- linje 425 Södra Tresund - Vilhelmina

- linje 428 Ulvöberg/Storviksgård – Aronsjökullarna - Vilhelmina
- linje 429 Meselefors – Vilhelmina
- linje 430 Dalasjö – Vilhelmina
- linje 432 Marsliden – Saxnäs
- linje 433 Strömnäs – Skog – Skansholm – Vilhelmina
- linje 434 Saxnäs – Grytsjö – Stalon

Samråd inför upphandling (SIU) har genomförts. Ingen anmälan om att bedriva kommersiell kollektivtrafik har inkommit till Kollektivtrafikmyndigheten som omfattar berörd trafik. Behov av regional kollektivtrafik samt mål för trafikens utveckling finns beskrivna i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västerbottens län 2020 – 2025. Trafiken ovan är betydelsefull för regionens trafikförsörjning och för måluppfyllelsen. Kollektivtrafikmyndigheten fattar med stöd i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västerbottens län 2020 – 2025, beslut om allmän trafikplikt för trafiken.

Den regionala kollektivtrafiken har betydelse för den regionala utvecklingen. Kollektivtrafik och hållbart resande är en viktig del av klimat- och miljöarbetet. Mål, delmål och indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet är Region Västerbottens samlade politiska bedömning där bland annat kollektivtrafikens betydelse, nuläge, intryck från samråd och dialoger, utmaningar och möjligheter har vägts in. Målen i trafikförsörjningsprogrammet är:

- Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är 20 % år 2030. Delmål för 2025 är 25%.
- Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i upphandlad kollektivtrafik uppgår till 100 % år 2030. Delmål för 2025 är 75 %.
- Tillgången till kollektivtrafik mellan länets kommuncentrum och till och från strategiska knutpunkter i norra Sverige är bibehållen eller utvecklad år 2030 jämfört med 2022.
- Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för de flesta personer med funktionsnedsättningar år 2030.
- Kollektivtrafikens prissättning gör den attraktiv och tillgänglig för olika grupper.

Trafikförsörjningsprogrammets strategier behöver genomsyra arbetet för att uppnå målen. Strategierna är:

- Resenärsperspektivet som ledstjärna
- Ökad samverkan för resenärarens helhetsupplevelse
- Skapa och frigöra resurser till utveckling

### Beslutsunderlag

Upprättat regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2020 – 2025  
Kartmaterial som illustrerar trafik som omfattas av trafikpliktsbeslutet



### **Besvärshänvisning**

Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket och andra stycket i delgivningslagen 2010:1932.

---

### **Beslutsexpediering**

Länstrafiken i Västerbotten AB

---

## § 54

### Trafikplikt upphör

Dnr: KTM 10-2019

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet beslutar att Allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) upphör att gälla för:

- linje 328 Gielas – Kittelfjäll – Dikanäs från och med 2021-01-01
- linje 416 Järvsjö – Latikberg Bäcksele från och med 2022-01-01
- linje 422 Nordansjö - Lomsjökullen från och med 2022-01-01
- linje 424 Övre Malgonäs – Rembacka - Vilhelmina från och med 2022-01-01

#### Ärendebeskrivning

Region Västerbotten är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) enligt lagen om regional kollektivtrafik (SFS 2010:1065). Enligt lagstiftningen ska beslut om trafikplikt senast fattas innan tilldelningsbeslut tas inför nya trafikavtal. Beslutet ska ses som ett verkställighetsbeslut av intentionerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling. Kollektivtrafikmyndigheten ska även fatta beslut om att trafikplikt upphör för trafik i det fall det inte längre anses att trafik ska upphandlas och avtal tecknas.

---

#### Beslutsexpediering

Länstrafiken i Västerbotten AB

---

## § 55

### Trafikneddragning på linje 12

Dnr: KTM 57-2020

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet drar in tur 1280 Umeå – Skellefteå från och med 2020-12-13.

#### Ärendebeskrivning

Den trafik som Region Västerbotten finansierar utvärderas kontinuerligt. I de fall trafik bedrivs med låg beläggning görs en analys av om det finns annan trafik som kan möta behoven från resenärerna och vilken ekonomisk effekt en förändrad trafikering skulle innebära.

Inför tidtabellskiftet 2020-12-13 så har en tur på linje 12, tur 1280, med avgång från Umeå kl. 08.40 till Skellefteå, identifierats som att den har låg beläggning och att det finns annan trafik som kan möta trafikeringsbehovet. Det blir en direkt ekonomisk effekt av reduceringen av trafiken och det finns även positiva effekter för förstärkningskostnaderna på linjen genom att turen dras in. Dessa effekter är dock av mer osäker karaktär på sikt då ett ökat resande efter att pandemins effekter för resandet har klingat av kan innebära att förstärkningskostnaderna åter kan uppstå. Den reducerade kostnaden skulle dock även fortsättningsvis finnas för den indragna turen.

---

#### Beslutsexpediering

Regionala kollektivtrafikmyndigheten  
Länstrafiken i Västerbotten AB

## § 56

### Vindelälvsbussen – fortsatt process

Dnr: KTM 14-2020

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet uppdrar till förvaltningen att utreda regionens möjligheter att fortsatt driva projektet med Vindelälvsbussen vidare utifrån 2021 års ekonomiska förutsättningar.

Information om resultatet samt eventuellt förslag till beslut behandlas vid kollektivtrafikutskottets sammanträde den 27 januari 2021.

#### Ärendebeskrivning

I samband med förstudie om möjligheterna för Vindelälvsdalen att bli ett biosfärområde (vilket älv dalen blev år 2019), så väcktes hos Kollektivtrafikmyndigheten frågan om kollektivtrafik och kylda bussgodstransporter i stråket. Sedan dess har Region Västerbotten arbetat i olika former med frågan om resande och transporter i Vindelälvsdalen. Dåvarande SKL genomförde en förstudie under 2017 fokus på Vindelälvsdalen. Region Västerbotten genomförde förstudien MOBEVI åren 2018-19. MOBEVI finansierades av Trafikverket och Tillväxtverket och genomfördes med bred medverkan i referensgrupp, workshops och styrgrupp samt i samverkan med Designhögskolan vid Umeå universitet.

Under våren 2020 ansökte Region Västerbotten om medel hos Trafikverket FoI-portfölj Planera, samt i Energimyndighetens utlysning Accelerera omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Detta för att demonstrera och vidareutveckla transport- och mobilitetslösningen, affärsmodellen, konceptet Vindelälvsbussen samt arbetsmetoden bakom. Pilotprojektet ska testa om ett försvarbart resande- och godsunderlag och kostnadstäckning kan byggas upp för en energieffektiv transport- och mobilitetslösning i ett bebyggelse- och besöksnärsstråk med både stad och land genom en kombination av:

- tjänstedesignmetoder i efterfrågestudier, utformning och kontinuerligt förbättringsarbete,
- omfattande funktions- och organisationsöverskridande samverkan under ovanstående,
- att möta flera invånar- och besökarmålgruppers behov, "många bäckar små",
- förankringsarbete för uppslutning och kanalisering av resenärer/gods,
- målmedveten marknadskommunikation,
- att linjetrafik kombineras med kringtjänster och lokala mobilitetslösningar som framhäver fördelarna och kompenserar för nackdelarna med att resa utan egen bil, och som synlig- och tillgängliggör stråkets mat, natur och kultur,
- att linjetrafiken kombineras med efterfrågade former av godsförmedling för ökat utbyte mellan olika företag och branscher i stråket och för ökad kostnadstäckning.

Vindelälvsbussen-försöket bedömdes svara mycket väl mot formuleringarna i Trafikverkets och Energimyndighetens utlysningar och projektet svarar mot flera av Region

Västerbottens mål. Under tidpunkten för ansökan bedömdes det mer prioriterat att säkerställa finansieringen av Region Västerbottens befintliga trafik än att medfinansiera Vindelälvsbussen med kontanta medel. Därför ingick inte kollektivtrafikanslag som medfinansiering i ansökan. De 1.1-medel som regionen förfogar över kan enligt tidigare uppgift inte finansiera trafikering ens i pilotprojekt.

Både Trafikverket och Energimyndigheten har gett avslag på ansökan. Följande skäl anges i beslutet:

- Samfinansieringen bedöms vara alltför låg.
- Projektet saknar bland annat en tydlig involvering och samfinansiering från aktuella marknadsaktörer som är involverade i projektet och som utför delar av de transporter och andra kringtjänster som ingår i projektet.
- Projektets nuvarande upplägg baseras helt på offentlig finansiering.
- Trafikverket kan upplysningsvis inte använda Fol-anslaget till att finansiera trafikering.

Kompletterande info har delgetts över telefon. Ett omtag med ny ansökan förutsätter flera olika insatser för att ta reda på hur ansökan behöver vara utformad för att ha möjlighet att bli beviljad. I insatserna ingår att undersöka nödvändig storlek på och möjlighet till kollektivtrafikanslag eller 1.1-medel från Region Västerbotten, grunderna för myndigheters besked att de inte får medfinansiera försök med nya trafikeringlösningar, eventuell medfinansiering från andra medverkande intressenter, tolkningsfrågor kring statsstöd och förnyade diskussioner med tänkbara offentliga finansiärer. Den nya ansökan torde dra nytta av att pilotprojektet också bidrar till kollektivtrafikens anpassning i den nya situationen efter covid-19-pandemin. Eftersom samfinansiering från Region Västerbotten i någon form framstår som viktigt för att kunna få ansökan beviljad så är den nämnda arbetsinsatsen mest motiverad om det finns ett intresse att kunna ekonomiskt prioritera pilotprojektet Vindelälvsbussen under de kommande åren.

---

**Beslutsexpediering**  
Kollektivtrafikstrateg

## § 57

### **Överlämnande av möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering för kollektivtrafikanläggningarna Bureå och Skellefteå resecentrum**

Dnr: KTM 54-2020

#### **Beslut**

Kollektivtrafikutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden tillstyrka att Skellefteå kommun själva ansöker om statlig medfinansiering enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. till kollektivtrafikanläggningarna Bureå och Skellefteå resecentrum.

#### **Ärendebeskrivning**

Skellefteå behöver ansöka hos Trafikverket om statlig medfinansiering till kollektivtrafikanläggningarna Bureå resecentrum och Skellefteå resecentrum i samband med byggandet av Norrbotniabanan. Enligt förordningen 2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. är det kollektivtrafikmyndigheterna som medfinansieringen riktar sig till. Statlig medfinansiering får beviljas för byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande. Statlig medfinansiering får beviljas med upp till 50 procent av kostnaderna. Statlig medfinansiering får beviljas för investeringar. Medel betalas ut av Trafikverket.

Till sådana större objekt som avses i 4 § 3 förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt objekt som avses i 3 § 3 förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur får statlig medfinansiering beviljas endast om:

1. Objektet tagits upp i en länsplan för regional transportinfrastruktur eller i den nationella planen för transportinfrastruktur, och
2. Trafikverket i det enskilda fallet fastställt ett preliminärt belopp för statlig medfinansiering, såvida inte verket meddelat särskilt tillstånd att påbörja arbetena dessförinnan.

För Skellefteå resecentrum har anslagits 27 miljoner kronor i Länstransportplan 2018-2029.

Länstransportplanen medfinansierar med 27 miljoner kronor, eller maximalt 50 procent. Det är alltså ett sådant större objekt som avses i förordningen om länsplaner och som behöver tagits upp i länsplan för att få statlig medfinansiering. Bureå resecentrum finns inte med som namngivet objekt som sådant men Länstransportplanen medfinansierar med maximalt 50 procent av investeringskostnaden för de resecentrum som kommer att byggas i kommunal regi längs Norrbotniabanan i Västerbottens län. Vilka dessa resecentrum slutgiltigt kommer att bli samt kostnaderna för dessa var inte klarlagt när Länstransportplan beslutades. Länstransportplanen medfinansierar dessa resecentrum med totalt 30 miljoner kronor. Det bör alltså bedömas som att objektet Bureå resecentrum tagits upp i länsplan och därför uppfyller kravet i förordningen 2009:237.

För att Skellefteå kommun själv ska kunna ansöka om den statliga medfinansieringen behöver Region Västerbotten, den regionala kollektivtrafikmyndigheten, tillstyrka att Skellefteå kommun kan lämna ansökan om medfinansiering om statlig medfinansiering till byggandet av Skellefteå resecentrum och Bureå resecentrum.

---

**Beslutsexpediering**

Kollektivtrafikstrateg

Skellefteå kommun

## § 58

### Västerbottensmodellen

Dnr: KTM 55-2020

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden att besluta att Region Västerbottens inriktning inför fortsatt process med utvärdering av Västerbottensmodellen är att Västerbottensmodellen 2020 i grunden fungerar väl.

#### Ärendebeskrivning

Västerbottensmodellen är den kostnadsfördelningsmodell som använts i Västerbotten sedan 2005. Den har sedan dess utvärderats en gång, 2009. Under åren sedan 2005 har vissa förändringar gjorts för att förfina fördelningen av intäkter och kostnader i enlighet med modellen. Grunden har dock hela tiden varit att respektive finansierare ska beställa den trafik som man avser att finansiera. Grunden för intäktsfördelningen har varit att i takt med att system och metoder för att kunna fördela intäkter på den som finansierar trafiken, så har fördelningen förfinats för att bli så exakt som möjligt.

Grunden i Västerbottensmodellen 2019 var att kommunerna och Region Västerbotten beställde och finansierade den trafik man avsåg att finansiera, vilket för kommunerna var inomkommunal linjetrafik och ringbilar. Umeå kommun finansierade även tätortstrafiken i Umeå som var en egen resultatenheter. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten hade överlämnat befogenheten till Skellefteå kommun att upphandla och avtala om tätortstrafik i Skellefteå och mot Skelleftehamn. Region Västerbotten finansierade stomlinjetrafiken, tågtrafiken och viss ringbilstrafik. De s.k. gemensamma kostnaderna omfattande administration, kundtjänst, marknadsföring och IT fördelades utifrån respektive finansierares andel av kilometerproduktionen från den beställda linjetrafiken. Kostnaderna för kollektivtrafikmyndigheten fördelades på finansierarna utifrån andel av driftbidraget.

Utöver grunderna i Västerbottensmodellen fanns och finns tre överenskommelser mellan finansierarna. Dessa tre omfattar bidrag från Region Västerbotten till fjällinjerna, finansiering av marktransporter mellan Sorsele och Arvidsjaurs flygplats, samt bidrag från Region Västerbotten till kommuner som upphandlat godsrumsfordon i den trafik som kommunen finansierar.

Inför regionbildningen 2019 så påbörjades arbetet med att se över hur kollektivtrafiken skulle organiseras och finansieras. Konsensus nåddes inte inför regionbildningen vilket ledde till att beslut fattades om en övergångslösning med organisering inom Region Västerbotten med oförändrad finansieringsmodell. Arbetet med en långsiktig modell för organisering och finansiering fortsatte hösten 2018 för att i februari 2019 resultera i att konsensus nåddes kring att delskatteväxla de gemensamma kostnaderna och att den regionala kollektivtrafikmyndigheten fortsatt organiseras hos Region Västerbotten. I samband med beslutet om delskatteväxling så fattades även beslut om att utvärdera Västerbottensmodellen.



Som ett första led i utvärderingen har ett kunskapsunderlag innehållande en beskrivning av Västerbottensmodellen för 2019 (före delskatteväxlingen) och en beskrivning av Västerbottensmodellen för 2020 tagits fram. Den förändring som sker är att de s.k. gemensamma kostnaderna från och med 2020 enbart finansieras av Region Västerbotten. Beställning och finansiering av trafik samt intäktsfördelning är oförändrad mellan 2019 och 2020, liksom de tre överenskommelser som finns mellan finansiärerna avseende fjällinjerna, marktransport Sorsele – Arvidsjaur och ersättning för godsrumsfordon.

Kunskapsunderlaget åtföljt av ett antal frågeställningar sändes i januari 2020 ut till länets kommuner för att inhämta kommunernas synpunkter, inspel och förslag. Sju av länets femton kommuner inkom med svar på de utsända frågeställningarna. Sammanfattningsvis så var det en i grunden positiv inställning till modellen då den upplevs som tydlig och att det finns ett inflytande över trafik som är viktig för kommunen. Farhågor/frågor fanns avseende utvecklingsfrågor (IT och marknadsföring) kopplade till kollektivtrafiken, fjällinjerna samt ytterligare kunskap kring intäktsfördelning.

I februari så presenterades kommunernas svar för först kommuncheferna vid kommunchefsträffen och sedan för Primärkommunala beredningen. Den Primärkommunala beredningen önskade att frågan skulle tas upp vid en gemensam hearing. Till följd av den pågående covid-19 pandemin så har processen varit vilande och återtast nu.

Region Västerbottens bör på samma sätt som kommunerna komma med synpunkter, inspel och förslag kopplad till Västerbottensmodellen.

Eventuella förändringar av modellen blir ett resultat av dialogen mellan finansiärerna och därtill hörande politiska beslut.

#### *Förvaltningens förslag till beslut*

Kollektivtrafikutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden att besluta att Region Västerbotten inte önskar förändra Västerbottensmodellen 2020.

#### **Kollektivtrafikutskottets behandling av ärendet**

Kjell Öjeryd (V) föreslår att ärendet återremitteras.

Ordförande Lars Lilja (S) föreslår att kollektivtrafikutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden att besluta att Region Västerbottens inriktning inför fortsatt process med utvärdering av Västerbottensmodellen är att Västerbottensmodellen 2020 i grunden fungerar väl.

#### **Beslutsgång under sammanträdet**

Ordförande finner att det finns två förslag till beslut.

Ordförande ställer förslagen mot varandra och finner att kollektivtrafikutskottet beslutat enligt ordförandes förslag.

---

**Reservationer**

Kjell Öjeryd (V) reserverar sig till förmån för eget förslag.

**Beslutsunderlag**

Kunskapsunderlag Västerbottensmodellen

Utsända frågeställningar till kommunerna

Sammanställning över inkomna svar från kommunerna

Presentation till primärkommunala beredningen 27 februari 2020 om  
Västerbottensmodellen

Förslag till fortsatt process – hearing med kommunerna

---

**Beslutsexpediering**

Regionala kollektivtrafikmyndigheten

## § 59

### **Pilotprojektet *Flexibel periodbiljett i Umeå tätortstrafik***

Dnr: KTM 56-2020

#### **Beslut**

Kollektivtrafikutskottet ställer sig positiva till genomförandet av pilotprojektet med ett flexibelt periodkort i Umeås lokaltrafik.

#### **Ärendebeskrivning**

Umeå kommun har genom Umeå kommunföretag inkommit med skrivelse innehållande önskemål om att Kollektivtrafikmyndigheten som pilotprojekt medger införande av ett flexibelt periodkort i Umeås lokaltrafik. Syftet med det flexibla periodkortet är att möta de förändringar som skett till följd av den pågående pandemin avseende att en större del av den arbetsföra befolkningen helt eller delvis arbetar hemma i betydligt större omfattning än tidigare. Denna betydande strukturförändring kommer sannolikt att pågå under en överskådlig tid vilket innebär att kollektivtrafiken har behov av att erbjuda ett attraktivt och anpassat biljettsortiment som tar hänsyn till dessa förändringar.

Umeå kommuns förslag om ett flexibelt periodkort innebär att kunden köper 10 valfria 24-timmarsperioder som kan nyttjas under 30 dagar. Produkten skapar den flexibilitet i arbete och studier som blivit allt vanligare under pandemin.

Om försöket faller väl ut anser Umeå kommun att produkten bör permanentas och förhoppningsvis erbjudas alla kollektivtrafikresenärer i Västerbottens län. Umeå kommun tar under försöksperioden såsom 100 % finansiär av lokaltrafik i Umeå fullt ansvar för det eventuella intäktsbortfall som den nya produkten kan innebära.

Umeå kommun önskar påbörja pilotprojektet så snart som möjligt.

#### **Beslutsunderlag**

Skrivelse från Umeå kommun

---

#### **Beslutsexpediering**

Umeå kommunföretag  
Länstrafiken i Västerbotten AB

## § 60

### Skrivelse från Norsjö kommun avseende linje 32

Dnr KTM 53-2019

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet besvarar skrivelse från Norsjö kommun med upprättat förslag till svar på den inkomna skrivelsen.

#### Ärendebeskrivning

Regional kollektivtrafikmyndigheten har mottagit skrivelse från Norsjö kommun där kommunen ställer sig starkt kritisk till Region Västerbottens hantering av linje 32 mellan Lycksele och Skellefteå.

Kommunen riktar kritik mot att turen som passerar Norsjö vid 06.45 som huvudsakligen har gymnasieelever men även ett antal arbetspendlare som resenärer, ej har haft fortsatt förstärkningstrafik från Norsjö efter den 8/9. Kommunen ifrågasätter om det sker en bortprioritering av Norsjö kommun till förmån för Skellefteå och Umeå kommun, utifrån en skrivning som skickades ut om hur planering sker för att lösa de kapacitetsproblem som finns på olika sträckor. Detta är dock inte fallet då det är trafik som finns efter samma sträcka som planeras för att resurserna ska användas så att risk för trängsel minimeras, exempelvis genom att stomlinje och inomkommunal trafik samplaneras eller förändras så att bussarna går i de tidslägen då flest resenärer reser.

Norsjö kommun lyfter även frågan om att elever från Anderstorp som reser med tätortstrafik inte hinner med linje 32 som avgår från Skellefteå busstation kl. 16.20. Avgången senarelades den 7/9 från kl. 16.15 till 16.20 efter ett samrådsmöte med Norsjö kommun. Norsjö kommun önskar att linje 32 ska utökas till att utgå från Anderstorp för att eleverna inte ska missa linjen.

De inomkommunala linjerna i Skellefteå till Byske, Renholmen, Fällfors, Myckle, Medle och Burträsk avgår kl. 16.15 och till Jörn kl. 16.20 avgår liksom linje 32 från Skellefteå busstation och förbindelsen Anderstorp till centrum sker med tätortstrafiken. Från och med december ska tätortshållplatsen flyttas närmare Skellefteå busstation, vilket innebär att gångavståndet mellan tätortshållplatsen och påstigningshållplats för linje 32 på under 30 sekunder.

#### Beslutsunderlag

Skrivelse från Norsjö kommun  
Upprättat förslag till svar på skrivelse från Norsjö kommun

#### Beslutsexpediering

Norsjö kommun

---

## § 61

### Revidering av sammanträdesplan 2021

Dnr: KTM 47-2020

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet flyttar sammanträdesdagen den 3 februari 2021 till den 27 januari 2021, övriga sammanträdesdagar följer tidigare beslut taget 2020-09-03 § 44.

#### Ärendebeskrivning

Sammanträdesplan för 2021 är framtagen och ska beslutas i alla berörda politiska organ under hösten 2020. I processen för framtagandet har alla nämnder, utskott samt beredningar planerat sina sammanträden så att de ska länka samman med Regionfullmäktige och Regionstyrelsen.

För att Region Västerbottens sammanträden i så liten utsträckning som möjligt ska krocka med andra verksamheter görs en omvärldsbevakning och hänsyn tas till bland annat Sveriges kommuner och regioner (SKR). Regionala utvecklingsnämndens sammanträden tar även hänsyn till de verksamheter och myndigheter som påverkar projektbesluten vidare, även interna deadlines uppsatta för delårsredovisning 1 och 2.

Det finns även en muntlig uppgörelse att kommunerna lägger sina sammanträden i början av veckan och regionen i slutet av veckan.

Under kulturutskottets sammanträde den 9 september framkommer att kulturutskottets första sammanträde behöver senareläggas. Kulturutskottet beslutar om att dess första sammanträde 2021 ska ske den 3 februari 2021.

För att undvika komplikationer i sammanträdesplaneringen behöver kollektivtrafikutskottets första sammanträdesdag ligga på en annan dag. Förslagsvis läggs kollektivtrafikutskottets första sammanträde på den dag som avsatts till kulturutskottet, den 27 januari.

Sammanträdesdagar för kollektivtrafikutskottet 2021 blir följande:

27 januari  
3 mars  
30 mars  
5 maj  
15 september  
10 november

## § 62

### Meddelanden

Dnr: KTM 7-2020

### Beslut

Kollektivtrafikutskottet tackar för informationen och lägger den till handlingarna.

### Ärendebeskrivning

Kollektivtrafikutskottet har att behandla skriftliga meddelanden som faller inom kollektivtrafikutskottets sakområde. Meddelanden enligt nedanstående lista redovisas:

- Länstrafiken i Västerbottens styrelseprotokoll med bilagor
- Norrtåg AB protokoll från konstituerande styrelsemöte den 14 maj 2020

### Beslutsunderlag

Meddelanden enligt lista

---

---

## § 63

### Delegeringsbeslut

KTM 7-2020

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet godkänner redovisningen av delegeringsbeslut enligt lista.

#### Ärendebeskrivning

Regionala utvecklingsnämnden har överlåtit sin beslutanderätt till delegat i enlighet med delegeringsordningen. Dessa beslut ska redovisas till utskottet och nämnden. Redovisningen innebär inte att utskottet/nämnden omprövar eller fastställer delegeringsbesluten. Däremot får utskottet/nämnden återta lämnad delegering eller föregripa ett beslut i ett enskilt ärende av den som fått beslutanderätten genom att själv ta över ärendet och fatta beslut.

Delegationsbeslut enligt nedanstående lista redovisas:

- Ordförandebeslut om att anta yttrande över remissen *Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige*

#### Beslutsunderlag

Delegeringsbeslut enligt lista

---

## § 64

### Kurser och konferenser

Dnr: KTM 29-2020

#### Beslut

Kollektivtrafikutskottet erbjuder utskottets ledamöter att delta på seminariet om transportnäringens rekryteringsbehov den 5 november.

#### Ärendebeskrivning

Här behandlas aktuella kurser och konferenser och det beslutas om deltagande i de fall som det behövs.

- Digitalt seminarium om transportnäringens rekryteringsbehov den 5 november.
-



# Signatursida

Detta dokument har elektroniskt undertecknats av följande undertecknare:

---

|                     |                                     |
|---------------------|-------------------------------------|
| Namn                | JONATHAN LUNDBERG                   |
| Titel, Organisation | Sekreterare, Region Västerbotten    |
| Datum & Tid         | 2020-11-10 16:00:07 +01:00          |
| Identifikationstyp  | Svensk e-legitimation               |
| Identifikations-id  | _0943147f935669baa6bd4c5910ca68a632 |

---

|                     |                                     |
|---------------------|-------------------------------------|
| Namn                | Ruth Annika Maria Kristoffersson    |
| Titel, Organisation | Justerare, Region Västerbotten      |
| Datum & Tid         | 2020-11-10 16:42:29 +01:00          |
| Identifikationstyp  | Svensk e-legitimation               |
| Identifikations-id  | _054a499bee7ec7ec32d6d7d8bfe67cb16b |

---

|                     |                                     |
|---------------------|-------------------------------------|
| Namn                | LARS LILJA                          |
| Titel, Organisation | Ordförande, Region Västerbotten     |
| Datum & Tid         | 2020-11-13 12:52:44 +01:00          |
| Identifikationstyp  | Svensk e-legitimation               |
| Identifikations-id  | _09a8ef584bce7017f88b6a973450e6a57d |

---



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