

Tid: 2021-03-19**Plats: Teamsmöte****NÄRVARANDE****Ledamöter**

Glenn Nordlund (S)	ordförande
Sara Nylund (S)	1:e vice ordförande
Jonny Lundin (C)	2:e vice ordförande
Roger Johansson (S)	
Christina Nordenö (S)	
Elisabet Lassen (S)	
Erik Bäckström Andersson (S)	
Siw Sachs (S)	
Per Wahlberg (M)	
Jessica Ulander (C)	
Isabell Mixter (V)	deltar ej i § 71
Barbro Ekevärn (SJVP)	
Mattias Rösberg (SJVP)	
Mona Hammarstedt (KD)	

Tjänstgörande ersättare

Anna Proos (M)	för Ingeborg Wiksten (L)
Bertil Kjellberg (M)	för Jeanette Karlsson (M)
Erik Thunefors (SD)	för Mats Hellhoff (SD)

Övriga ersättare

Åke Nylén (S)
Robert Kuusikko (S)
Desislava Cvetkova (S)
Mats Höglund (S)
Magnus Wester (S)
Britt-Mari Loggert-Andrén (S)
Anne-Li Sjölund (C)
Nina Orefjärd (V)
Lars-Gunnar Hultin (V)

Ordförandens sign	Justerandens sign	Exp den	Utdragsbestyrkande

§ 71 Uppsägning av styrande dokument för den regionala kollektivtrafiken mellan regionen och länets kommuner för omförhandling av principer och utformning av finansiering och organisering

Diarienummer: 21RS3457

Ärendansvarig: Åsa Bellander och Märta Molin

Handläggare: Henric Fuchs och Roger Wetterstrand

Ärendebeskrivning

Sedan den 1 januari 2012 är den regionala kollektivtrafiken i Västernorrland organiserad i ett kommunalförbund. Medlemmar i kommunalförbundet är Region Västernorrland och länets sju kommuner.

Verksamheten regleras i styrande dokument som består av en förbundsordning som i sin tur reglerar kommunalförbundets verksamhet, ett samarbetsavtal mellan regionen och länets sju kommuner samt ett reglemente för förbundsdirektionen och ett för revisorerna.

Samarbetsavtalet mellan Region Västernorrland och länets sju kommuner gäller fram till 21 september 2022 och kan sägas upp 18 månader i förväg – senast 21 mars 2021.

Förbundsordningen kan sägas upp för omförhandling när som helst och uppsägningstiden är 18 månader räknat från ingången av innevarande månad för uppsägning.

Vilken politisk församling (exempelvis styrelse eller fullmäktige) som har behörighet att säga upp respektive avtal för omförhandling regleras inte i något av de styrande dokumenten. Region Västernorrland gör därmed bedömningen att Regionstyrelsen kan fatta beslut om uppsägning för omförhandling av principer och utformning av finansiering och organisering av den regionala kollektivtrafiken i Västernorrland.

Lagen från 2012 syftade till att sätta resenären i centrum

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik gäller från och med den 1 januari 2012 och ersatte lag (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik från 1980. Syftet med lagstiftningen som trädde i kraft 2012 var bland annat att stärka det politiska inflytandet över kollektivtrafiken som ett redskap i det regionala utvecklingsarbetet, samt, att lagstiftarna ville minska fokus på det företagsekonomiska (vem som ska betala för vad) och istället sätta resenärerna i fokus.

Lagen (2010:1065) reglerar att regionen och kommunerna i ett län gemensamt ansvar för den regionala kollektivtrafiken samt att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. Vidare beskrivs det att myndigheten kan organiseras i regionen eller i en kommun genom skatteväxling, i en gemensam nämnd eller i ett kommunalförbund.

I 19 av landets 21 län har man valt att skatteväxla hela eller delar av ansvaret för den regionala kollektivtrafiken från kommunerna till regionen. Norrbotten och Västernorrland har valt att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten i ett kommunalförbund.

Under 2016 valde Sollefteå kommun att säga upp de då gällande styrdokument (förbundsordning och samarbetsavtal) för den regionala kollektivtrafiken för omförhandling. Kort därefter beslutade övriga kommuner och landstinget att också säga upp styrdokumentet för omförhandling. Bakgrunden till uppsägningen av avtalen 2016 var flera, bland andra upplevda otydligheter, bristande förutsättningar för organiseringen och styrningen av den regionala kollektivtrafiken samt bristfällig eller utebliven dialog.

Samtidigt som regionen och kommunerna sa upp de styrande dokumenten för omförhandling 2016 beslutade regionen och kommunerna också att tillsätta en gemensam översyn av den regionala kollektivtrafikens finansiering och organisering. Syftet med översynen var bland andra att sätta resenären i fokus genom att tydliggöra ansvar och roller samt att stärka den politiska styrningen – i linje med lagstiftarens intentioner.

Under 2018 antog regionen och kommunerna nya styrande dokument för den regionala kollektivtrafiken som innebar en minskad direktion samt förtydligade roller, ansvar och dialog. Regionen och kommunerna var dock eniga om att mer behövde göras för att vidareutveckla kollektivtrafiken i länet och valde att fortsätta med översynen.

Regionen och kommunerna är överens om att skapa bättre förutsättningar för den regionala kollektivtrafiken

Utöver samverkan med länets kommuner inom ramen för översynen har Region Västernorrland fortsatt vara aktiva inom kollektivtrafikområdet. Utöver att ta initiativ till, driva samt delta i flera infrastruktur och kollektivtrafikprojekt med extern finansiering har regionen också tagit fram fler styrande dokument inom området.

Under 2018 antog Regionfullmäktige en kollektivtrafikpolitisk policy i syfte att ge regionens folkvalda samt tjänstemännen en tydlig instruktion och vägledning i det strategiska och långsiktiga arbetet med att utveckla och stärka den regionala kollektivtrafiken. I tillägg antog Regionstyrelsen under 2018 en trafikpolitisk plan

(2019 – 2023) och under 2020 antog Nämnden för hållbar utveckling en årlig (2021) kollektivtrafikpolitisk handlingsplan för nästkommande år (2021). Regionens samtliga kollektivtrafikpolitiska dokument syftar ytterst till det regionala utvecklingsuppdraget – att skapa förutsättningar för hållbar tillväxt i hela länet med utgångspunkt i rådande regionala och lokala förutsättningar.

Under 2020 tog regionen fram en ny regional utvecklingsstrategi (RUS) i bred samverkan med länets kommuner, länsstyrelsen, Mittuniversitet med flera. Enligt den regionala utvecklingsstrategin behövs ett modigt regionalt ledarskap, där Region Västernorrland har ansvaret för att strategin genomförs. Ett prioriterat målområde i RUS:en är ett Västernorrland som människor väljer för att leva och besöka, inom detta målområde har följande prioritering gjorts: *att skapa ett funktionellt och sammanhållet system för hållbart resande i Västernorrland*. I bilaga till RUS beskrivs utgångspunkter för detta: den regionala kollektivtrafiken är begränsad i omfattning samordnad med annan trafik nationellt och regionalt, exempelvis vad gäller tidtabeller, biljetter och information.

Även i Liv, hälsa och hållbar utveckling i Västernorrland, Regionplan 2021 – 2023 lyfts regionens ambitioner, att lyfta och stärka de storregionala perspektiven (kopplat till infrastruktur och trafikering) samt att ett arbete för en samlad styrning av den regionala kollektivtrafiken under ledning av Region Västernorrland behövs.

Region Västernorrlands tidigare beslut med kopplingar till detta ärende

Regionfullmäktige har under 2020 och 2021 fattat beslut om att utreda huvudmannaskapet för Din Tur Kundcenter i Ånge (om att eventuellt föra över verksamheten från kommunalförbundet till regionen). Dessutom har fullmäktige beslutat att länets aktieinnehav i bolagen AB Transitio och Norrtåg AB ska föras över från kommunalförbundet till regionen.

Besluten går i linje med regionens ambitioner om att vidareutveckla kollektivtrafiken och tillhörande samordningstjänster genom de stordriftsfördelar som skulle kunna uppstå om verksamheten i Ånge återgick i regionens regi. Dessutom skulle möjligheten till politisk styrning och uppsikt stärkas om regionen som finansiär också var huvudman och ägare av verksamheterna (Din Tur Kundcenter samt Västernorrlands aktieinnehav i bolaget Transitio och Norrtåg).

Förvaltningen Regional utvecklings bedömning

Regioner som skatteväxlat den regionala kollektivtrafiken har lyckats bättre än vi Vi i Västernorrland har bedrivit den regionala kollektivtrafiken i kommunalförbundsform i nästan tio års tid. Även innan pandemin har de positiva effekterna av den regionala busstrafiken, med vissa undantag, inte stått i proportion till insatserna. Undantaget har varit den regionala tågtrafiken som bedrivs genom Norrtåg AB tillsammans med de tre andra nordligaste regionerna.

Ordförandens sign

Justerandens sign

Exp den

Utdragsbestyrkande

En av anledningar till att flertalet län runt om i landet har valt att skatteväxla ansvaret för den regionala kollektivtrafiken till regionen är att man likt lagstiftaren ser värden med att samla all regional planering i en och samma organisation. Inte minst i Region Gävleborg har det varit en framgångsfaktor att samla den nationella och regionala infrastrukturplaneringen tillsammans med den regionala kollektivtrafikplaneringen.

Region Gävleborg har som ett exempel lyckats sluta samverkansavtal med alla angränsande regioner (inklusive Västernorrland) samt med SJ vilket ökat kollektivtrafikens relevans och attraktionskraft.

Eget inflytande på bekostnad av regional och interregional samverkan

Till skillnad från flertalet regioner har vi i Västernorrland över tid valt att betona och förstärka den egna medlemmens rätt att planera och bestämma över den trafik man själv finansierar, på bekostnad av regional och interregional samordning. Att dels ha en egen organisation för kollektivtrafikplanering hos respektive kommun och vid regionen samt en gemensam trafikorganisation i ett kommunalförbund bidrar till en otydlig rollfördelning och är inte resurseffektivt.

Nuvarande modell för finansiering och organisering försvårar samverkan

Den befintliga kostnadsfördelningsmodellen, som i stora delar bygger på historiska överenskommelser och tillämpningar, är inte transparent eller förutsägbar, vare sig för regionen, kommunerna eller förbundet. Finansieringsmodellen har över tid bidragit till att skapa slitningar mellan medlemmarna och mellan medlemmarna och förbundet.

Nuvarande organisering av den regionala kollektivtrafiken i ett kommunalförbund är sårbar och utsatt. En av många fördelar med att skatteväxla ansvaret för den regionala kollektivtrafiken till en region kan vara de stordriftsfördelar det skulle innebära med att tillhöra en stor organisation, inte minst ur ett stöd- och serviceperspektiv (IT, ekonomi, HR med mera).

Västernorrland har varit och är framgångsrika i samverkan med andra

Region Västernorrlands ambition är att i samråd med kommunerna fortsätta utveckla den regionala kollektivtrafiken tillsammans med angränsande län och privata kollektivtrafikaktörer. Sedan regionbildningen 2017 finns en beprövad och fungerande regional samverkansstruktur i form av Regionala samverkansrådet, vilket framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin är ett bevis för. I flera regioner som skatteväxlat kollektivtrafiken finns en särskild regional samverkansstruktur för kollektivtrafiken.

Norra Sverige står inför en omvälvande strukturomvandling i närtid. Mer än 1 000 miljarder kronor investeras i norra Sverige de närmsta 20 åren. Tusentals nya arbetstillfällen skapas i vårt län men kanske framförallt i våra två nordligaste grannlän.

OECD har i första hand pekat ut infrastrukturinvesteringar längs kusten samt i tvärstråken som norra Sverige viktigaste utvecklingsfråga. Även EU ser i nuläget över TEN-T-förordningen och överväger att förlänga ScandMed-korridoren (Sandinavian Mediterranean Corridor), från Italien i söder till Stockholm i norr till att också inkludera sträckan Stockholm – Luleå och vidare in i Finland. Det innebär att EU kan medfinansiera järnvägsutbyggnad i länet med 30 procent. Staten har i närtid beslutat att öka den årliga medfinansieringen till den regionala tågtrafiken (Norrtåg) i Norra Sverige från 50 till 90 miljoner kronor per år från augusti 2021 och två år framåt.

Samtidigt bedriver Region Västernorrland ett framgångsrikt påverkansarbete tillsammans med länets kommuner och Gävleborg i bolaget Nya Ostkustbanan AB samt inom ramen för projekt Botniska korridoren. Hittills har staten avsatt mer än 8 miljarder kronor till dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle – Härnösand (Västeråsby) och ungefär lika mycket till Norrbottenbanan.

Med ett sammanhållet ansvar för planering, finansiering och organisering bedöms den regionala kollektivtrafiken i Västernorrland ha förutsättningar att utvecklas på ett motsvarande sätt som inom infrastrukturuområdet. En faktisk regionalisering av kollektivtrafiken skulle också skapa bättre förutsättningar och möjligheter att sätta resenärernas behov i centrum.

Ärendet har beretts i nära samverkan med regionens jurister.

Yrkande

Glenn Nordlund (S) yrkar på en tilläggs att-sats:
att delge Regionfullmäktige regionstyrelsens beslut.

Propositionsordning

Ordförande ställer först beredningens förslag under proposition, vilket godkänns, och finner att beredningens förslag bifalles.

Ordförande ställer därefter eget tilläggsyrkande under proposition, vilket godkänns, och finner att tilläggsyrkandet bifalles.

Beslutsunderlag

Styrande dokument för den regionala kollektivtrafiken (förbundsordning, samarbetsavtal samt reglemente för förbundsdirectionen och för revisorerna),
bilaga 1

Ordförandens sign	Justerandens sign	Exp den	Utdragsbestyrkande

Beslut:

Regionstyrelsen beslutar

att säga upp samarbetsavtalet mellan Region Västernorrland och länets kommuner om bildande av en kollektivtrafikmyndighet i form av ett kommunalförbund med direktion för omförhandling av principer och utformning av finansiering och organisering av den regionala kollektivtrafiken i Västernorrland;

att säga upp förbundsordningen för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län för omförhandling av principer och utformning av finansiering och organisering av den regionala kollektivtrafiken i Västernorrland;

att delge Regionfullmäktige regionstyrelsens beslut; samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Isabell Mixter (V) deltar ej i beslutet.

Delges

Regionfullmäktige

Länets kommuner

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Norrtåg AB

Region Gävleborg

Region Jämtland Härjedalen

Region Norrbotten

Region Västerbotten

Ordförandens sign

Justerandens sign

Exp den

Utdragsbestyrkande

§ 72 Samverkansavtal – Bron Innovation

Diarienummer: 21RS2014
Ärendansvarig: Maria Lidgren
Handläggare: Olle Lidgren

Ärendebeskrivning

Region Västernorrland har sedan 2017 det regionala utvecklingsansvaret. Ansvar är ett samordnande ansvar för att skapa regional tillväxt vilket ska ske i samverkan med aktörer i regionen för att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin. Det regionala utvecklingsarbetet finansieras enligt SKR genom tre källor; Europeiska Unionen (EU), Staten (Kompensatoriska och konkurrensutsatt finansiering) och Regionerna själva (dvs egna skatteintäkter)¹

De vanligaste finansieringskällorna för tillväxtfrämjande arbete är Europeiska regionala utvecklingsfonden (EU) och 1:1 anslaget (Staten), en utmaning för de aktörerna som finansieras via dessa källor är att de inte får användas till finansiering av drift, vilket kan försvaga välfungerande strukturer som har ett stort värde för att skapa regional tillväxt.

Region Västernorrland har ett antal samverkansavtal, äganden och samarbeten med regionbidraget som finansieringskälla, ett s k servicebidrag. Dessa avtal har tecknats med aktörer som på olika sätt bidrar till det regionala tillväxtarbetet och avtalen syftar till att stärka aktörernas förmåga att skapa tillväxt i Västernorrland. Exempel på dessa är: Coompanion, Ung Företagsamhet, Leader Höga Kusten och Leader Mittland och Bizmaker.

Bron är en ideell förening som grundades 1988 i Sundsvall, ursprungligen för att bedriva den årligt återkommande IT-konferensen Sundsvall 42, numera [Good Tech Conference](#). Föreningen äger bolaget Bron Innovation AB som driver all verksamhet inom nätverket. Bron är numera ett IT-kluster och en digital innovationshub med medlemmar och verksamhet i hela regionen och man har en stor betydelse när det gäller att stärka Västernorrlands position som på den nationella arenan inom området.

Verksamheten finansieras av medlemsavgifter och projektfinansiering.

Bron Innovations uppdrag är att främja möjligheten till utveckling och långsiktigt hållbar tillväxt samt öka regionens attraktionskraft för ny kompetens, nytt kapital och etablering av nya verksamheter. Verksamheten har bäring på den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och Innovationsstrategin för smart specialisering, inte minst inom styrkeområdet Govtech.

1. SKR- Finansiering av regionalt utvecklingsarbete, ISBN- 978-91-7585-834-0

Ordförandens sign	Justerandens sign	Exp den	Utdragsbestyrkande

Yrkande

Sara Nylund (S), Per Wahlberg (M) och Jonny Lundin (C), yrkar bifall till beredningens förslag.

Erik Thunefors (SD), Mattias Rösberg (SJVP) och Mona Hammarstedt (KD) yrkar avslag på beredningens förslag.

Propositionsordning

Ordförande ställer beredningens förslag och Erik Thunefors (SD) m fl:s avslagsyrkande under proposition, vilket godkänns, och finner att beredningens förslag bifalles.

Beslutsunderlag

Samverkansavtal mellan Bron Innovation och Region Västernorrland, **bilaga 2**
Verksamhetsplan 2021 Bron Innovation, **bilaga 3**
Finansiering av regionalt utvecklingsarbete – SKR, **bilaga 4**

Beredning

Regionala utvecklingsutskottet den 4 mars 2021, § 23
Ärendet återremitterades i regionstyrelsen den 11 mars 2021, § 54, till förvaltningen för komplettering med ytterligare underlag.

Beslut:

Regionstyrelsen beslutar

att teckna ett samverkansavtal med Bron Innovation för perioden 2021-03-01 till 2022-02-28;

att erlägga ett servicebidrag om 400 000 kronor som ska belasta kostnadsställe 70802; samt

att uppföljning av samverkan sker enligt avtalet.

Reservation

Mona Hammarstedt (KD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget avslagsyrkande:

”Vi ser i grunden mycket positivt på samverkan med föreningar i syfte att skapa regional utveckling, men i förslaget som Regionstyrelsen har att ta ställning till använder man Servicebidrag som bidragsform. Detta bidrag är avsett att gå till företag som driver dagligvarubutik eller drivmedelsanläggning på gles-/landsbygden och som har tillfälliga lönsamhetsproblem, något som många företag på glesbygden upplever, inte minst nu under Coronapandemin.

På regionens webbplats står om servicebidrag att dessa ”beviljas med max 250 000 kronor per, under speciella förutsättningar och då det bedöms som särskilt betydelsefull verksamhet kan bidrag på 300 000 beviljas.” I förslaget till beslut ska man dela ut 400 000 kronor och då inte till ett företag i gles-/landsbygd med lönsamhetsproblem utan till en förening för ett helt annat syfte.

Utöver detta så har vi synpunkter på samverkansavtalets utformning. Det är väldigt otydligt vad man får genom avtalet. I förslaget till avtal finns inga som helst aktiviteter framtagna utan dessa ska man ”planera med utsedd tjänsteperson”. Samma sak med rapportering av resultat, även dessa ska man ta fram ”tillsammans med utsedd tjänsteperson”. Detta är inte okej. Om det inte är klart vad pengarna ska användas till kan man inte kräva tillbaka pengar om det slutar med få eller inga aktiviteter.

Vi konstaterar slutligen att det saknas kompletta underlag för beslut. Samverkansavtalet finns med men i denna hänvisas till att man ska verka enligt Brons uppdrag och Verksamhetsplan 2021. Eftersom man i förslaget till samverkansavtalet hänvisar till dessa så ska dessa naturligtvis vara bilagor till avtalet. Regionstyrelsen borde därför få ta del av dessa dokument.

Utifrån ovanstående synpunkter reserverar vi oss mot beslutet att godkänna samverkansavtalet.

Vi ser inget hinder att samverkansavtalet görs om så att Bron Innovation får pengar, men då ska det vara ett tydligt samverkansavtal där det finns en färdig plan för aktiviteter och åiterrapportering samt att regionen inte tar pengarna från företag i nöd.”

Delges

Nämnden för hållbar utveckling
Bron Innovation
Caroline Frank

Ordförandens sign

Justerandens sign

Exp den

Utdragsbestyrkande

Vid protokollet

Ann Christin Hamrén

Justeras

Glenn Nordlund

Jonny Lundin

Ordförandens sign

Justerandens sign

Exp den

Utdragsbestyrkande