

PROTOKOLL



Datum
2021-04-29

Diariernr
21/00257-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Protokoll för Förbundsdirectionens sammanträde 2021-04-29

Tid: 16.45 – 17.50
Datum: 2021-04-29
Plats: Distansmöte via Teams

Närvarande ledamöter:
Se Tjänstgöringslistan

Närvarande tjänstemän:
Charlotta Hellhoff
Camilla Norberg
Thomas Olsson
Andreas Pettersson
Göran Anger

Övriga närvarande:

Justerare:
Anders Mjårdsjö (M)

Tid för justering: 2021-04-29
Underskrifter
Se sista sidan
Justering av protokollet sker med BankID

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
2021-04-29	2021-04-29	2021-05-22

Förvaringsplats för protokollet
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning

Camilla Norberg, Stabsadministratör

PROTOKOLL

Medlem Namn	När- varo	Tjg. Ers	Reservation §						Omröstning		Anteckning Justerare Tjänstgör T.o.m. Tjänstgör Fr.o.m.
									Ja	Nej	
Region Västernorrland											
Ordinarie											
Per Wahlberg (M)	X										Ordförande
Henrik Sendelbach (KD)	X										Vice ordförande
Region Västernorrland											
Ersättare											
Sara Nylund (S)											
Lars-Gunnar Hultin (V)	X										
Örnsköldsvik											
Ordinarie											
Mikael Malmén (S)	X										
Örnsköldsvik											
Ersättare											
Andreas Jansson (C)											
Kramfors											
Ordinarie											
Malin Svanholm (S)	X										Ankom och tjänstgör från § 51
Kramfors											
Ersättare											
Jon Björkman (V)	X	X									Tjänstgör § 47-50
Härnösand											
Ordinarie											
Knapp Britta Thyr (MP)	X										
Härnösand											
Ersättare											
Christian Wasell (M)	X										
Sundsvall											
Ordinarie											
Hans Forsberg (C)	X										
Sundsvall											
Ersättare											
Sven Bredberg (M)											
Timrå											
Ordinarie											
Stefan Dalin (S)	X										
Timrå											
Ersättare											
Gunnar Grönberg (S)	X										
Ånge											
Ordinarie											
Jan Filipsson (S)											
Ånge											
Ersättare											
Anders Mjårdsjö (M)	X	X									Justerare
Sollefteå											
Ordinarie											
Paul Höglund (C)											
Sollefteå											
Ersättare											
Curt Noppa (S)	X	X									

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0690-76 40 10

Org. nr:
222000-2923

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

PROTOKOLL

Protokoll för Förbundsdirectionens sammanträde 2021-04-29

Innehåll

§ 47. Sammanträdet öppnande.....	4
§ 48. Upprop	4
§ 49. Val av justerare för sammanträdet	4
§ 50. Godkännande av dagordning.....	4
§ 51. Förslag till trafikförlängning	5
§ 52. Information om indexkostnad.....	10
§ 53. Förtydligande av beslut kring revidering av förbundsordning och samarbetsavtal	11
§ 54. Sammanträdet avslutas	11

PROTOKOLL

Bilagor

§ 47. Sammanträdets öppnande

§ 48. Upprop

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna uppropet av ledamöter.

§ 49. Val av justerare för sammanträdet

Förbundsdirektionen beslutar

att välja Anders Mjärdsjö (M) till justerare för sammanträdet.

§ 50. Godkännande av dagordning

Förbundsdirektionen beslutar

att godkänna dagordningen med två extra informationsärenden gällande indexkostnad samt förtydligande av beslut kring revidering av förbundsordning och samarbetsavtal.

PROTOKOLL

§ 51. Förslag till trafikförlängning

Förbundsdirektionen beslutar

att uppdra till förbundsdirektören att snarast möjligt slutförhandla villkoren för en förlängning av Nobinas trafikavtal till december 2024,

att uppdra till förbundsdirektören att om förbundsdirektören finner det lämpligt också ingå avtal om förlängning av Nobinas trafikavtal till december 2024,

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

1. Bakgrund

Den 25 mars 2020 gav direktionen förbundsdirektören i uppdrag att förlänga trafikavtalen med Mittbuss och Nobina till tidtabellskiftet i december 2024. Uppdraget grundades på förhandlingar som förts under hösten/vintern 2019/2020 och innefattade att ställa villkor för förlängning samt frihet att i samråd med berörda medlemmar förändra villkoren.

I och med utbrottet av pandemin motsatte sig Nobina en förlängning av trafikavtalet om inte en överenskommelse träffades om kompensation för effekterna av pandemin på den rörliga delen av företagets ersättning. Även Mittbuss, vars avtal med delvis rörlig ersättning har en betydligt mindre omfattning, tog upp frågan om kompensation för pandemins effekter och meddelade att man avvaktar resultatet av förhandlingarna med Nobina.

Trafikavtalen med Mittbuss har sedermera förlängts, medan någon överenskommelse men Nobina ännu inte har träffats. För att behålla handlingsfrihet i fråga om förlängning med Nobina har myndigheten gjort förberedelser för upphandling, och den 16 april 2021 inleddes ett upphandlingsförfarande genom en inbjudan till anbudsansökan.

Sedan april 2020 har förhandlingar förts med Nobina i olika omgångar. I inledningen av pandemin framhöll vi gentemot Nobina att osäkerheten om pandemins fortsatta utveckling var stor. Skulle pandemin klinga av under hösten 2020 och resenärerna komma tillbaka eller skulle det bli en långvarig historia? Denna osäkerhet är det huvudsakliga skälet till att vi hittills inte varit beredda avvika från riskfördelningen som kontraktet med Nobina enligt vår mening innebär. I konsekvens med detta har vi hittills avvisat att lösa frågan om kompensation genom att garantera Nobina de intäktsnivåer de hade innan pandemin bröt ut. Till följd härav har vi ännu inte reglerat frågan om kompensation till Nobina för pandemins effekter under 2020.

I början av 2021 ledde dialogen med Nobina in på frågan om vilka villkor som vi var beredda att acceptera för det fall avtalet förlängdes till december 2024, och den 17 mars presenterade Nobina ett konkret förslag som avser tiden från januari 2021 till tidtabellskiftet i december 2024.

Nobinas förslag grundas på det gällande avtalet och förändringar på ett antal punkter, främst en övergång till ett så kallat produktionsavtal, d.v.s. att det nuvarande avtalets resandeincitament överges. I övrigt innebär Nobinas förslag sammanfattningsvis:

- neddragningar och ändringar av trafik från augusti 2021 för att tillmötesgå önskemål från vår sida,

PROTOKOLL

- ett pris för produktionen för 2021 på 222 miljoner kronor, i anbudets prisnivå jan 2013,
- ett pris för produktionen för 2022-2024 på 212 miljoner kronor per år, i anbudets prisnivå jan 2013,
- en genomsnittlig produktionskostnad som med små differenser motsvarar den genomsnittliga produktionskostnaden under 2019,
- borttagning av medel och personalresurser för lokal marknadsföring och kommunikation, cirka 800 tkr per år,
- indexreglering utifrån principen ”Alternativt arbetskostnadsindex; Ej sänkt sjuklön” med avräkning mot mottaget statligt stöd för sjuklön,
- optioner om hållplatsutrop, skyddsglas för bussförarna och fossilfri drift (för avrop i samband med att förslaget antas),
- option om elbussprojekt (för avrop senast 31 oktober 2021),
- borttagning av frivolymsgränsen och nedjusterade förändringspriser.

Vilken trafikomfattning som ett förlängt avtal ska ha är ännu inte helt klarlagt och föremål för fortsatt dialog med berörda medlemmar, vilket kan leda till justeringar av den trafikomfattning Nobina har föreslagit. Kostnaderna för sådana förändringar är kända.

Nobina har också accepterat det erbjudande om 5,5 miljoner kronor (prisinivå mars 2020) i kompensation för förlorade intäkter under 2020, som de erhöll (men avvisade) i december 2020. Denna accept är villkorad av att en förlängning av avtalet till december 2024 kommer till stånd.

2. Myndighetens bedömning

2.1 Allmänt

Pandemin har haft en kraftig påverkan på vår verksamhet under 2020 och kommer att ha en kraftig påverkan även under 2021. Västernorrland har just nu bland landets högsta smittspridning. För närvarande råder i landet nära nog de strängaste restriktioner och rekommendationer sedan pandemin bröt ut. Vaccinationerna har visserligen kommit en bit på väg, men myndigheterna har upprepade gånger fått ändra sina prognoser om infektionstal, vaccinationstakt med mera. Det är inte otänkbart att pandemin och nya virusvarianter kommer att skada folkhälsan och störa skola, sjukvård, kollektivtrafik, arbetsplatser och samhället i stort under flera år framöver eller under en ännu längre tid. Osäkerheten om pandemins fortsatta utveckling måste bedömas som stor.

Vi behöver därför omvärdera vår hållning till Nobina. Medan det mycket väl kan vara rimligt att trafikföretaget bär den avtalade risken för ett kortvarigt förlopp är det, med de framtidsutsikter för pandemin som råder ett år efter utbrottet, inte längre rimligt att hålla fast vid det avtal som ingicks 2013. Ett utdraget förlopp av pandemin ökar också risken för att Nobinas krav på kompensation skulle vinna framgång vid en eventuell domstolstvist. Vi bör således vara beredda att träffa en överenskommelse med Nobina som reglerar effekterna av pandemin för 2020 och under den tid som återstår enligt det gällande avtalet, d.v.s. till december 2022. På grund av osäkerheten kring det fortsatta resandet i kollektivtrafiken bör en överenskommelse grundas på ett produktionsavtal, d.v.s. att det nuvarande avtalets resandeincitament bör överges.

PROTOKOLL

Med en förändrad hållning i hur pandemin ska hanteras i avtalsförhållandet med Nobina under den återstående avtalstiden är det rimligt att som ett möjligt alternativ till upphandling acceptera en förlängning av Nobinas avtal till december 2024 på samma grundval (d.v.s. ett produktionsavtal).

I inbjudan till anbudsansökan som offentliggjordes den 16 april 2021 har vi förbundit oss att när nästa steg i upphandlingen har tagits, inte avbryta upphandlingen förrän anbudstiden gått ut och att också ersätta anbudsgivarna för giltiga anbud. Syftet med detta är att uppmuntra konkurrens och garantera potentiella anbudsgivare möjlighet att lämna in anbud och erhålla den utfästa ersättning för anbudsarbetet.

I det läge vi är i nu står valet således mellan att anta Nobinas förslag, eventuellt efter justeringar i en slutförhandling, och att ta nästa steg i upphandlingen och skicka ut ett förfrågningsunderlag (FFU) med en anbudsinbjudan.

2.2 Nobinas förslag

Ett antagande av Nobinas förslag innebär att frågan om kompensation för pandemins effekter på företagets ersättning avförs som tvistefråga, och att kostnaderna för den återstående avtalstiden är kända, bortsett från utvecklingen av avtalets indexkorg. Förslaget innebär också att taken för tillåtna trafikförändringar tas bort, vilket ger en önskvärd större flexibilitet vid framtida trafikförändringar.

Förslaget innebär som nämnts också att resandeincitamentet i avtalet slopas. Det kan innebära en risk för att Nobina väljer att förbättra lönsamheten i avtalet genom att bedriva kostnadsjakt och göra kvalitetssänkningar i trafiken.

Vidare innebär förslaget att ansvaret för marknadsföring och kommunikation överförs på myndigheten. Ett slopat resandeincitament och övergång till ett produktionsavtal kommer också kräva ett ökat fokus på intäktssäkring och biljettkontroll från myndighetens sida, vare sig en installation av skyddsglas för bussförarna och ett öppnande av bussarnas framdörr kommer till stånd eller ej. Resurser behöver därför avsättas för såväl insatser för marknadsföring och kommunikation som för intäktssäkring och biljettkontroller.

Dessutom är Nobinas förslag ännu inte formaliserat i avtalstext, detta återstår och kan innebära att ytterligare förhandlingar kan behöva föras för att nå en slutlig överenskommelse.

2.3 Upphandling

I mars 2020 beslutade direktionen som nämnts ovan att uppdra åt förbundsdirektören att förlänga trafikavtalen med Nobina. Beslutet togs på grundval av myndighetens utvärdering av fördelar och nackdelar med en förlängning av avtalen kontra att genomföra en upphandling. De fördelar och nackdelar med alternativen som beskrevs i underlaget för direktionens beslut finns i huvudsak även idag. Bland de nackdelar med att genomföra upphandling (och inte förlänga trafikavtalen med Nobina) som utvärderingen pekade kan exempelvis nämnas att en samlad upphandling av trafiken i länet är att föredra då det är önskvärt med större avtalsområden eftersom det erfarenhetsmässigt leder till flera anbudsgivare och effektivare konkurrens.

Skälet till att förberedelser för upphandling av trafiken från december 2022 ändå igångsattes var enbart att behålla myndighetens handlingsfrihet och att inte tvingas att tillmötesgå Nobinas krav som myndighetens enda alternativ. Redan inledningsvis

PROTOKOLL

konstaterades att den tillgängliga tiden för att genomföra en upphandling var knapp och inte skulle medge att inriktningen av upphandlingen och förfrågningsunderlaget kunde genomarbetas i önskad utsträckning.

Givet det utdragna förlopp av pandemin som nu kan konstateras, framstår alternativet att genomföra en upphandling som ytterligare mindre värdefullt. Skälen är främst följande.

- En upphandling löser inte frågan om kompensation för pandemins effekter för tiden till december 2022. Risken för motgång vid en eventuell domstolsprövning av hur avtalet ska tillämpas i den delen har ökat.
- Tecken finns visserligen på att konkurrensen kan bli effektivare än i upphandlingen 2013, men de trafikknaster en upphandling resulterar i är ändå okända, medan Nobinas förslag till produktionsavtal innebär kända knaster på en nivå motsvarande 2019 års trafikknaster.
- En upphandling under pågående pandemi ger inte möjlighet att välja affärsmodell; incitamentsavtal eller produktionsavtal, enbart det senare är möjligt.
- Tidplanen för upphandlingen saknar av tvingande skäl reservtid för överprövning. Skulle en överprövning av upphandlingen ske riskerar det att försena trafikstarten och tvinga fram temporära avtal för att säkerställa trafiken.

Till sammanhanget hör också att länet står inför en omorganisering av hur kollektivtrafiken planeras, styrs och finansieras, ett arbete som har fått en fastare form och mål under den senaste månaden. Dessutom ska länets trafik-försörjningsprogram revideras. Inför trafikåret 2023 ska dessa förändringar vara klara. Ett samlat grepp om kollektivtrafiken, skolskjuttrafiken och den särskilda persontrafiken försvåras om en upphandling av ett avtal som löper till december 2032 genomförs innan dessa förändringar hunnit genomföras.

2.4 Sammanfattande bedömning och värdering

En kostnadsnivå trafiken från januari 2021 till december som motsvarar kostnadsnivån för den trafik som bedrevs under 2019, innan pandemin bröt ut, bedöms för sig som rimlig och acceptabel.

Knaster för hållplatsutrop, skyddsglas och fossilfri drift tillkommer med cirka 1,5 miljoner kronor per år. Om bussarnas framdörr kan öppnas (till följd av installation av skyddsglas) kommer viseringsgraden att stiga kraftigt och öka intäkterna i trafiken.

En övergång till ett produktionsavtal enligt Nobinas förslag kommer att medföra ökade knaster hos myndigheten bland annat för marknadsföringsinsatser, troligen även för insatser för intäktssäkring.

Ett antagande av Nobinas förslag innefattar att Nobina erhåller en ersättning om 5,5 miljoner kronor som kompensation för pandemins effekter under 2020.

De fördelar och nackdelar en fortsatt upphandling innebär går inte att kvantifiera ekonomiskt med någon noggrannhet, förutom den ersättning som utfästs för inkomna giltiga anbud.

Det mervärde det skulle innebära att upphandlingen inte behöver fullföljas bedöms emellertid väl uppväga de ökade knaster som tillkommer vid sidan av produktionsersättningen vid en förlängning av Nobinas trafikavtal.

PROTOKOLL

En förlängning av Nobinas avtal på de villkor deras förslag i huvudsak innebär är därför att föredra framför att fortsätta upphandlingen.

Föredragande:

Charlotta Hellhoff, förbundsdirektör.

Göran Anger, rådgivare.

Expedieras till:

Förbundets medlemmar

PROTOKOLL

§ 52. Information om indexkostnad

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen om indexkostnad till handlingarna.

Bakgrund

I årsredovisning för 2020 under rubrik *Särskild persontrafik på sida 34* finns information om ett räknefel som har uppmärksammats.

Särskild persontrafik

Enligt avtal med trafikföretagen ska index räknas om årligen per första november och färdtjänstindex ska tillämpas. Inför trafikstarten 2015, meddelade SCB att Färdtjänstindex skulle utgå och istället ersättas av det nya Taxiindex med basmånad januari 2016. I samband med den första justeringen är beräkningen gjord på fel värden i formeln för omräkningen till nytt index. Differensen följer sedan med i de kommande förändringarna. SCB publicerar index per november 2017, ånyo återkommer SCB med ett rättat index vilket inte uppdateras och medför att för låg trafik kostnad debiteras till medlemmarna. Justeringar från nov 2015 till 2020 är inkluderad i årets utfall.

Ärendet blev känt i slutet av 2020 efter att två trafikföretag inom SÄKO-gruppen påtalat felet. Sakfrågan gäller den prisuppdatering som sker varje år i november, baserat på Taxi-Index. Från att det nuvarande SÄKO-avtal började löpa 2015, så lades det in fel pris (vid trafikstart var det en övergång från Färdtjänstindex till Taxi-index) i trafiksystemet som företaget Malmator driftar för SÄKO-trafiken. 2017 inträffade ytterligare en avvikelse när SCB korrigerat Taxi-index och det nya värdet uppdaterades inte hos Malmator.

Malmator kunde inte bistå med en omräkning enligt korrekt index vilket innebar att ekonomifunktionen var tvungna att gå igenom alla fakturor och göra manuella omräkningar till korrekt index.

Det innebär alltså att myndigheten från 2015 betalat en för låg ersättning till trafikföretagen och när det korrigerades i slutet av 2020 uppstod en kostnad för medlemmarna. Justeringar från nov 2015 till 2020 är inkluderad i utfallet för 2020.

Föredragande:

Thomas Olsson, chef verksamhetsstöd.

PROTOKOLL

§ 53. Förtydligande av beslut kring revidering av förbundsordning och samarbetsavtal

Förbundsdirektionen beslutar

att lägga informationen om förtydligande av beslut kring revidering av förbundsordning och samarbetsavtal till handlingarna.

Bakgrund

Vid förbundsdirektionens sammanträde den 16 april under § 44 revidering av förbundsordning och samarbetsavtal beslutades att under förbundsdirektörens ledning hålla ihop det arbete som tidigare bedrivits inom ramen för KSO/RSO-gruppens arbete. En styrgrupp har beslutats, bestående av ledamöterna i den tidigare KSO/RSO-gruppen, under ledning av Regionstyrelsens ordförande.

Arbetet med att ta fram nya styrdokument ska i huvudsak bedrivas med intern kompetens hos myndigheten, vid behov nyttjas resurser hos våra medlemmar. Uppstår behov av konsultstöd eller annan extern kompetens upphandlas denna av myndigheten efter samråd med styrgruppens ordförande.

Föredragande:

Per Wahlberg, ordförande.

§ 54. Sammanträdet avslutas

