

## Anteckningar

### förda vid ordinarie ägarforum i Västtrafik AB

<b>Tid:</b>	16 november 2007, kl 10-13
<b>Plats:</b>	Bohusläns museum, Uddevalla
<b>Närvarande:</b>	enligt deltagarlista

Birgitta Johansson öppnade mötet genom att gratulera Västtrafiks ordförande Leif Blomqvist på födelsedagen.

### Rapport från det regionala ägarrådet och de delregionala ägarråden

Birgitta Johansson, regionala ägarrådet, inledde. Dialogen i ägarråden utvecklas successivt och samarbetet mellan kommuner och region är något positivt som vi bör värna om och fortsätta utveckla. Birgitta Johansson betonade även vikten av att vi effektiviserar trafiken för att nyttja våra resurser på bästa sätt med tanke på framtidens utmaning att klara miljön och ett ökat resande. Kostnaden för trafiken bör ställas i relation till den samhällsnytta den har.

Följande representanter från de fyra delregionala ägarråden redogjorde för arbetet i respektive ägarråd; Hans Bergfelt från delregionala ägarrådet för Göteborgsregionen, Kjell Andersson från delregionala ägarrådet Sjuhärad, Ulf Eriksson från delregionala ägarrådet Skaraborg, Claes-Åke Sörkvist från delregionala ägarrådet Fyrbodal.

Det delregionala ägarrådet för Göteborgsregionen hade ett första konstituerande möte i oktober. Annelie Hultén och Hans Bergfelt har utsetts till representanter i det regionala ägarrådet.

Övriga delregionala ägarråd har haft fyra möten under året. Återkommande frågor i ägarråden har gällt budget och ekonomi, fördelningsmodellen för aktieägartillskott (bilaga 13), trafikförsörjningsplanen, verksamhetsplanen samt enskilda stråk- och linjestudier. I flera delregionala ägarråd har behovet av ökad kunskap om kollektivtrafiken lyfts. Planering för sk kunskapsdagar har därför påbörjats i sekretariaten för ägarråden.

Mötesanteckningar från ägarråden finns att läsa på [www.agarradet.se](http://www.agarradet.se)

### Västtrafik informerar om aktuella frågor

Leif Blomqvist inledde Västtrafiks information med att sammanfatta året. Det har varit både positivt och negativt, där det negativa har handlat om det ekonomiska läget och det positiva är att vi har en kraftig resandeökning. Det är särskilt stadstrafiken och det långväga resandet som ökar, som t ex Dalslandsexpresserna. För en fortsatt positiv resandeutveckling som också

är gynnsam för miljön måste vi använda våra pengar på bästa sätt och då även se över strukturen i den trafik vi har idag.

Håkan Bergqvist redogjorde för det gångna året och tog upp den negativa publicitet som varit dels när det gäller kollektivtrafikens kvalitet och dels när det gäller ekonomin. Västtrafik arbetar med att förbättra kvaliteten för busstrafiken i Göteborg samt i samarbete med Banverket m fl när det gäller pendeltågstrafiken.

2007 har Västtrafik för första gången behövt vända sig till ägarna för att täcka ett negativt resultat gentemot budget. Anledningen till avvikelserna är att intäkterna inte följer resandeutvecklingen. Det beror i sin tur dels på de stora osäkerheter som övergången till ett nytt pris- och betalssystem innebar, och som Västtrafiks ledning varnat för inför införandet, samt att flera beslut tagits gällande priser som initierats av enskilda ägare. Prisförändringarna har medfört effekter man inte helt kunnat förutspå. Bland annat har det skett överströmningar från kontantbiljetter och värdekort till periodladdningar, som innebär lägre kostnader för resenärerna och därmed lägre intäkt per resa för Västtrafik. Håkan Bergqvist menar att Västtrafik i fortsättningen måste bli mer tydliga och formella gentemot sina ägare vid tillköp av trafik- och prisförändringar.

Håkan Bergqvist informerade om att resandet just nu ökar i snabbare takt än någonsin. Det innebär också kapacitetsproblem och behov av nya fordon. Vidare informeras att den anropsstyrda trafiken får fortsatt mycket högt betyg. Man har nu även tagit över sjukresorna vilket har genomförts nästan helt utan komplikationer

#### *Klimatfrågan*

Västtrafik har gjort en samhällsekonomisk bedömning av kollektivtrafikens betydelse för minskade utsläpp som visar att samhället sparar ca 300 mkr/år i miljökostnader. 23 % av fordonen, som Västtrafik använder körs på förnyelsebara bränslen och nästan 63% av resorna. Västtrafik har också beslutat att ta fram en miljö- och klimatstrategi. Inriktningen ska vara att Västtrafik ska vara en föregångare, men innan beslut tas ska kostnaden för åtgärderna beräknas. För en genomsnittlig dieselbuss kan man säga att när det reser färre än 8 resenärer per tur kan linjen inte motiveras miljömässigt.

Håkan Bergqvist gör även en internationell utblick mot Schweiz, där man värderar stadsmiljön så högt att man minimerat antalet parkeringar i staden. Därmed väljer människor att åka kollektivt och man kommer upp i en kritisk massa av resenärer som innebär att kollektivtrafiken kan drivas effektivt. Det blir en positiv spiral. Håkan Bergqvist avslutar med en förhoppning om att vi också ska komma upp i kollektivtrafikens kritiska massa så att kollektivtrafiken blir ”det naturliga valet när man reser” (Västtrafiks vision).

#### **Infrastrukturminister Åsa Torstensson**

Infrastrukturminister Åsa Torstensson redogör för kollektivtrafikens roll i samhället, som en del i människors vardag, för tillväxten, jobben och inte minst för klimatet och miljön.

Transportsektorn står för ca 30 % av koldioxidutsläppen nationellt, vilket innebär att det krävs åtgärder inom sektorn Hon nämner de arbeten som pågår nationellt och även internationellt inom EU. T ex nämns SLTFs miljöprogram, det nationella projektet KOLLframåt som drivs av Banverket och Vägverket gemensamt samt projekt om hållbara städer som drivs lokalt, osv.

Regeringen har beslutat om en klimatmiljard som bl a ska användas för att utveckla andra generationens biodrivmedel, fasa ut den gamla bilparken samt för forskning och utveckling av miljömässigt bättre bilar. Man arbetar även med utformningen av energibesättning.

Åsa Torstensson lyfter vikten av att alla aktörer bidrar för att uppnå klimatmålen. När det gäller kollektivtrafiken är det viktigt att samverka för att gemensamt hitta lösningar för att få hela resan att fungera. Man måste då också se till olika människors behov, t ex när det gäller kvinnor och män. Funktionshinder ska förbättras och Åsa Torstensson nämner bl a pågående arbete om ledsagning.

Andra ämnen som berördes gällde behovet av ökad konkurrens på järnvägen när det gäller persontrafik, de långa ställtider som gäller i infrastrukturplaneringen samt behovet av att fortsätta utveckla ansvarsfördelningen mellan stat och region med hänvisning till ansvarskommitténs arbete. Åsa Torstensson informerade även att en översyn av lagstiftningen för samhällsbetalda resor planeras komma igång före årsskiftet.

Åsa Torstensson lyfte Västra Götaland som goda föregångare som utvecklar kollektivtrafiken och prövar nya idéer och menar att det är intressant ur ett nationellt perspektiv att följa arbetet här. Hon avslutar med att tacka för det gedigna underlag som kommuner och regionen i Västra Götaland tagit fram i samband med inriktningsplaneringen för en kommande infrastrukturproposition.

### **Information om processerna kring aktieägaravtalet samt påskrift av en förlängning på 2 år med nuvarande avtal**

Maria Larsson informerade om processerna kring aktieägaravtalet. Nuvarande avtal gäller fram till utgången av nästa år. I våras genomförde regionala ägarrådet enligt gällande avtal en utvärdering av bilaga 13, dvs den modell som reglerar hur vi fördelar kostnader och intäkter mellan de 50 ägarna. Utvärderingen resulterade i att ägarrådet föreslog att förlänga nuvarande avtal med två år istället för fyra år. Detta har samtliga kommuner samt regionen nu ställt sig bakom. Syftet med förlängningen är att få tid för att ta fram ett nytt avtal som ska börja gälla från januari 2011.

Arbetet med att nå fram till ett nytt avtal är indelat i fem delprocesser.

- Måldiskussion
- Ägarsamverkan
- Utveckla dialogen med Västtrafik
- Ny bilaga 13 (alternativa modeller)
- Förenkling av nuvarande bilaga 13

Det finns ett antal viktiga frågeställningar som ägarna behöver ägna tid åt att diskutera den närmsta tiden. Den första frågan vi måste ställa oss är om vi ska ha ett gemensamt bolag kommunerna och regionen eller om vi kan tänka oss att regionen tar över ansvaret som ensam ägare.

Den närmsta tiden handlar vidare om att identifiera vilka olika modeller för samverkan och fördelning av kostnader och intäkter som finns. Utifrån den problemdiskussionen som varit är det viktigt att hitta en modell som alla ställer upp på och som upplevs som rättvis, en modell som främjar en positiv utveckling av kollektivtrafiken, som ökar förutsägbarheten i ekonomin,

gynnar en god ägarsamverkan och styrning, främjar resenärspektivet samt ger en tydlig koppling mellan inflytande och betalningsansvar.

En avrapportering av arbetet kommer att ske i samband med Västtrafiks årsstämma den 23 maj 2008.

På ägarrådets hemsida kan man läsa mer om detta arbete: [www.agarradet.se](http://www.agarradet.se)

Efter föredragningen skrev närvarande kommuner under den tvååriga avtalsförläggningen.

Göteborg 18/12 - 2007

Ulrika Bokeberg

Justeras

Birgitta Johansson