

## Bilaga 2: Förslag till ny Bilaga 13

Den utvärdering som gjordes av nuvarande bilaga 13 (2007) samt den efterföljande dialogen om problembilden visade på behov av förändringar i dagens ekonomiska fördelningsmodell, Bilaga 13. En arbetsgrupp bestående av tjänstemän med företrädare för regionen, kommunerna och Västtrafik fick därför i uppdrag av styrgruppen (det regionala ägarrådet) att utveckla en alternativ modell.

Utgångspunkten för utredningen är att ta fram en modell som fortsatt utgår från ett avgränsat regionalt och lokalt ansvar och som

- ökar den ekonomiska förutsägbarheten för respektive kommun och region
- är enklare och mer transparent.
- bättre följer när kollektivtrafiken och resandet utvecklas.

Kollektivtrafiken fyller många funktioner och bör utformas efter resenärens behov – inte efter kommungränserna. Ändå måste den ekonomiska fördelningen på ett eller annat sätt utgå från dessa gränser. Syftet med att använda resan som fördelningsnyckel i nuvarande modell är att minimera betydelsen av dessa gränser vid utformningen av trafiken. Modellen har dock visat sig innebära andra problem (se utvärderingen av bilaga 13, 2007).

Utredningen har tittat på om det går att fortsätta använda resor som fördelningsgrund och kommit fram till att det går att förenkla dagens modell, men att flera betydande nackdelar kvarstår vad gäller förutsägbarhet, transparens och stabilitet, samt risk för ogynnsamma låsningar av prissystemet. Förslaget till ny modell innebär därmed att man frångår resan som fördelningsnyckel och istället övergår till en linjebaserad modell.

Arbetsgruppen för ny bilaga 13 har dels gått igenom tidigare utredning av alternativa modeller (från 2001-2003) och dels utrett nya alternativ. Konsultstöd har anlåtats genom Danielsondosk AB samt Ernst & Young.

### En linjebaserad modell med utgångspunkt i trafikens funktion

Arbetsgruppens förslag till modell innebär dels en fördelning av bolagsgemensamma kostnader (ägartillskott) och dels en fördelning av trafik kostnader (beställartillskott). Dessutom utreds möjliga vägar att hantera avvikelser mellan budget och utfall, oavsett fördelningsmodell.

**Som ägare** har kommuner och region i ett fortsatt delat ägarskap ett gemensamt ansvar för Västtrafik som bolag. Alla kommuner och regionen bör därför betala en viss summa per invånare av de bolagsgemensamma kostnaderna. Det finns ett värde i att alla är med och betalar till bolaget som helhet, och inte bara till sin egen trafik. Alla har ansvar för det gemensamma bolaget som ägare och därmed

- ansvar som risktagare,
- ansvar för utvecklingen av kollektivtrafiken i hela Västtrafiks område – som en del i samhällsutvecklingen

**Som beställare** har man ett ekonomiskt ansvar för den trafik man beställer. Förslaget till ny bilaga 13 innebär att;

- kommunerna betalar för alla lokala linjer = linjer som går inom kommunen och
- regionen betalar för alla regional linjer = linjer som går över kommungräns.

För att uppnå en fördelning nära 50/50 mellan region och kommunkollektiv föreslås regionen också skjuta till en viss andel (t ex 10 procent) till all lokal trafik. På några års sikt bedöms dock regionens kostnader att öka väsentligt varför bidraget till lokal trafik bör tidsbegränsas.

När det gäller kommunerna Göteborg, Partille och Mölndal finns ett stort antal linjer med lokal funktion som går över kommungränserna. Man har en gemensam stadstrafik och en lokaltrafik som matar till denna. För en väl sammanhållen trafikfunktion föreslås att man ser dessa tre kommuner *som en kommun* och att kommunerna därmed har ansvaret för denna trafik. Detsamma gäller för Trollhättan och Vänersborg. Detta innebär vidare att dessa kommuner tar över ett ansvar som enligt grundmodellen (ovan) skulle vara regionens och att regionen därmed bör bidra relativt mer till denna lokala trafik.

Skärgårdsbåtarna behöver troligtvis sin egen hantering som enskild produkt inom lokaltrafik med ett relativt högre bidrag från regionen än övrig lokaltrafik, eftersom trafiken fyller en viktig regional turistfunktion sommartid. Då denna trafik har en tydlig avgränsning ses inte detta som ett problem.

Gruppen förordar att man i ett nytt aktieägaravtal med 50 ägare hittar ett sätt att hantera **avvikelser mellan budget och utfall**. Utredning pågår om en sådan metod. Ett sätt är att låta Västtrafik få föra pengar mellan år. Ett annat är att avvikelser (positiv eller negativ) fördelas mellan ägarna, t ex baserat på den andel av budgeten som respektive ägare har. Detta skulle väsentligt öka förutsägbarheten för respektive ägares ekonomi för kollektivtrafiken inom ett enskilt år.

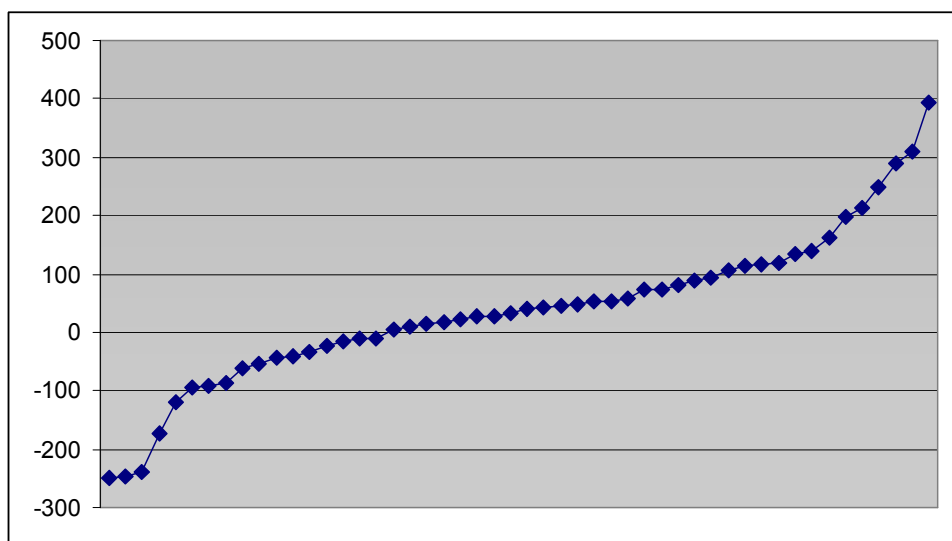
## **Ekonomiska konsekvenser**

Att byta fördelningsnyckel (från resor till linjer) innebär relativt stora förändringar i ekonomin för många av kommunerna

- I kommuner där invånarna idag reser lokalt med regional trafik minskar kostnaderna och regionens kostnader ökar.
- I kommuner där invånarna idag reser regionalt med lokal trafik (bytesresor) ökar kostnaderna och regionens kostnader minskar.

Införandet av ett skägartillskott innebär att alla kommuner är med och betalar en viss summa även om man endast har regional trafik inom kommunen.

En första preliminär beräkning har gjorts utifrån utfall 2007, där trafiken är uppdelad i lokal och regional. Fördelningen av intäkter utgår dock från dagens fördelning och följer inte den nya modellen varför resultaten endast ska ses som en riktning. Beräkningen omfattar Västtrafiks totala underskott (dvs det som ovan benämns som beställartillskott samt ägartillskott).



Figur 1 Förändrad kostnad per kommun mätt i kr/invånare (minus=ökad kostnad)

Den preliminära beräkningen ovan bygger på ett antal antaganden; Regionen betalar 10 procent av all lokal trafik och 40 procent av skärgårdstrafikens underskott. 25 procent av de bolagsgemensamma kostnaderna fördelas ut på kommunerna. OBS! Ingen justering har ännu gjorts för att kompensera kommuner med gemensam stadstrafik i denna beräkning.

Förslaget till ny modell innebär att resvägsundersökningar inte längre krävs för indata till fördelningsmodellen. Förslag till ny metod för att möjliggöra fördelning av intäkter från periodkort utan data från resvaneundersökningar har tagits fram och håller på att testas. Metoden innebär en förenkling av dagens metod och kommer därmed också att påverka utfallet per kommun.

## För- och nackdelar med en linjebaserad modell

En linjebaserad modell med uppdelat regionalt och lokalt ansvar tillämpas i flera län i Sverige. Det finns därför erfarenhet om modellens för- och nackdelar.

Fördelar jämfört med dagens modell är framförallt;

- enklare och därmed mer transparent gör att spårbarheten underlättas
- tydlig koppling mellan trafikens underskott och respektive beställares kostnad (ger ökad förutsägbarhet, underlättar möjligheten att ge tidiga förvarningar)
- modellen är mer följsam. Respektive beställares ekonomi följer kollektivtrafikens förändrade kostnader och intäkter löpande. (Idag sker "hopp" uppåt eller neråt i ekonomin när ny resvägsundersökning genomförs)

OBS! Oavsett modell kvarstår dock att det aldrig går att förutspå resandet exakt. Förändringar i prissystemet kan också innebära oförutsägbara effekter.

Nackdelar jämfört med dagens modell är framförallt;

- att en skarp uppdelning av linjenätet kan innebära en risk för kollektivtrafiksystemet som fungerande effektiv helhet

- att modellen kan utgöra ett incitament för önskemål om trafikförändringar ur ett ekonomiskt perspektiv som inte gynnar resenären (t ex önskemål om att regionala linjer ska göra lokala uppdrag).
- modellen kan upplevas som mer orättvis – t ex kommuner som har mycket regional trafik får mycket ”gratis”.

De nackdelar som beskrivs ovan var skälet till att denna modell avskrevs vid föregående revidering av aktieägaravtalet. De är väl kända men bedöms nu som mindre allvarliga än nackdelarna med dagens modell. Jämfört med dagens modell är en linjebaserad modell enklare, men kräver fortfarande relativt detaljerad information för att t ex upprätta budget. Den tydliga uppdelningen av trafiken och dess ekonomi får dock inte begränsa Västtrafiks möjlighet att planera trafiken efter resenärens behov. En linjebaserad modell ställer höga krav på ägarna att sätta upp tydliga mål för trafiken, och att Västtrafik får mandat att utforma trafiken efter dessa. Den kräver också en god och strukturerad dialog beställare emellan. Västtrafiks uppdrag bör även fortsättningsvis vara att planera trafiken efter *resenärens behov och för maximal måluppfyllelse utifrån en given ekonomisk ram för bolaget som helhet*.

En sammanställning av vilka som deltar i utredningen för en ny bilaga 13, samt vilka underlag som hittills tagits fram finns sammanställt i ett dokument som kan hittas på [www.agarradet.se](http://www.agarradet.se) under fliken ”Nytt aktieägaravtal”.