

Förslag till

# **Ny bilaga 13**

## **juni 2009**

*Förslag till ny Bilaga 13*  
*Rapport 2009-06-01*

## Innehållsförteckning

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>2</b>
<b>1 INLEDNING</b>	<b>2</b>
1.2 Behov av förändring	2
1.3 Mål för en ny modell	3
1.4 Alternativa modeller	4
<b>2. FÖRSLAG TILL NY MODELL</b>	<b>5</b>
2.1 Ekonomiska konsekvenser	7
2.2 Hur väl stämmer det nya förslaget med målen?	8
2.3 Modellen i ett utvecklings- och resenärsperspektiv	9
2.4 Kvarstående arbete	9
<b>BILAGA 1 SIFFROR PER KOMMUN</b>	<b>1</b>
<b>BILAGA 2 GÖTEBORG MÖLNDAL PARTILLE OCH TROLLHÄTTAN VÄNERSBORG</b>	<b>2</b>
<b>BILAGA 3 METOD FÖR FÖRDELNING AV KOSTNADER OCH INTÄKTER</b>	<b>4</b>
B3.1 Förutsättningar	4
B3.2 Fördelning av kostnader	5
B3.3 Fördelning av intäkter	7
B3.4 Fortsatt arbete	9

## Sammanfattning

Bilaga 13 är den del av Västtrafiks aktieägaravtal som reglerar fördelningen av Västtrafiks underskott mellan de 50 ägarna. Förslaget till ny bilaga 13 utgår från den utvärdering som genomfördes våren 2007, samt följande problemanalys som genomfördes i dialog med samtliga ägarråd, beställargrupper (tjänstemän) och Västtrafiks ledningsgrupp. Följande mål har satts för en ny bilaga 13:

1. en enklare och mer transparent modell
2. relativt stabil över tiden
3. avvikelser i utfallet jämfört med budget skall gå att förklara
4. den enskilda ägarens underskott skall speglas i trafiken
5. fördelningen mellan regionen och kommunerna skall inte avvika alltför mycket från 50/50 vid avtalets början

Tre alternativ, med olika förenklingsgrad arbetades fram under 2008. I detta skede konstaterades att en modell som fortfarande utgår från resor som fördelningsgrund inte kunde uppfylla de mål man satt upp för arbetet.

Förslaget till ny bilaga 13 innebär därför att man istället inför en linjebaserad modell, där man tar hänsyn till trafikens funktion. Modellen kan sammanfattas enligt följande:

- Kommunen betalar underskottet för lokal trafik – dvs linjer inom kommunen
- Regionen betalar underskottet för regional trafik- dvs linjer över kommungräns

För en sammanhållen trafikfunktion föreslås att kommuner med sammanhängande stadstrafik (Göteborg, Mölndal, Partille samt Trollhättan, Vänersborg) i avtalet hanteras som en kommun.

- Skärgårdstrafiken erhåller bidrag från regionen enligt fast mall för sin regionala turistfunktion (40% av underskottet)

- Ett nytt sätt att hantera de bolagsgemensamma kostnaderna införs som innebär att alla ägare/beställare är med och bidrar till de gemensamma kostnaderna för Västtrafik.
- Dessutom föreslås att man i ett nytt avtal bör finna ett sätt att hantera avvikelser mellan budget och utfall.

Modellen bedöms följa de fem mål som är uppsatta för arbetet. En linjebaserad modell är enklare och mer transparent än dagens modell. Att dela upp intäkter och kostnader per linje innebär dock även fortsatt vissa osäkerheter och en relativt hög detaljnivå.

En beräkning har gjorts för att analysera modellens ekonomiska konsekvenser. Att gå från resor till linjer som fördelningsnyckel innebär att kommuner som har regional trafik med hög andel lokala resor får lägre kostnader. På motsvarande sätt får kommuner som har lokal trafik med hög andel regionala resor högre kostnader.

Kostnaden ökar även för de kommuner som idag har mycket låga kollektivtrafik-kostnader eftersom de i den nya modellen får vara med och bidra till de bolagsgemensamma kostnaderna.

En linjebaserad regional/lokal modell tillämpas på flera håll i landet. Därmed känner vi också till en del av dess svagheter. De två viktigaste handlar om utvecklings- och resenärsperspektivet, nämligen;

- att en skarp uppdelning av linjenätet kan innebära en risk för kollektivtrafiksystemet som fungerande effektiv helhet
- modellen kan utgöra incitament för önskemål om trafikförändringar ur ett ekonomiskt perspektiv som inte gynnar resenären

En linjebaserad modell ställer därmed ökade krav på ägarnas målstyrning.

## 1 Inledning

Bilaga 13 är den del av Västtrafiks aktieägaravtal som reglerar fördelningen av Västtrafiks underskott mellan de 50 ägarna. Förslaget till ny bilaga 13 är tänkt att ersätta nuvarande bilaga 13 om ägarna beslutar att gå vidare med alternativet 50 ägare/beställare i ett nytt avtal för Västtrafik. Ett nytt avtal planeras börja gälla januari 2012.

Förslaget till ny bilaga 13 utgår från den utvärdering som genomfördes våren 2007, samt följande problemanalys som genomfördes i dialog med samtliga ägarråd, beställargrupper (tjänstemän) och Västtrafiks ledningsgrupp.

Arbetsgruppen för ny bilaga 13 som tagit fram förslaget består av kommun-tjänstemän från respektive delregion, Västra Götalandsregionen samt Västtrafik. Styrgrupp för arbetet är det Regionala ägarrådet.

För övergripande analys av principalternativ har Ernst & Young anlåtats som stöd till gruppen. För framtagande av modell samt beräkningar har Danielsondosk AB anlåtats.

### 1.2 Behov av förändring

#### Nuvarande modell

Nuvarande modell är enkel i sina principer:

- Kommunerna betalar för resor inom kommunen
- Regionen betalar för resor över kommungräns, samt resor som görs utanför hemkommunen
- Regionen betalar dessutom för Västtrafiks administration.

Följande argument låg till grund för val av nuvarande bilaga 13<sup>1</sup>:

- Kommunernas lokala ansvar och regionens regionala ansvar bör utgöra utgångspunkt och renodlas i en ny fördelningsmodell

- Syftet är att på detta sätt öka tydligheten i varje ägares åtagande och ansvar så att ägaren därigenom får ett dominerande inflytande.
- Kostnadsansvar ger engagemang och medansvar i planeringen av kollektivtrafiken.

Dagens modell har jämförts med den modell som fanns tidigare (före 2004) bidragit till ett ökat politiskt engagemang för kollektivtrafiken, vilket är positivt. Vidare har kollektivtrafiken förstärkts som en strategisk fråga för den regionala utvecklingen. Detta gäller för såväl mindre som för större kommuner, och inte minst för regionen. Samtidigt har modellen medfört problem med ekonomiska förutsägbarheten vilket lett till att fokus ofta flyttats från resenärernas behov till att handla om ekonomi.

#### Utvärdering 2007

En utvärdering av nuvarande bilaga 13 som genomfördes våren 2007 visade att ägarna är överens om de grundläggande principerna i avtalet men att vissa delar behöver ses över. Framförallt framgick att ägarna inte är nöjda med den ekonomiska rapporteringen vad gäller budget, prognoser och uppföljning.

Utvärderingen följdes av en dialog med såväl ägarkollektivet som Västtrafik om problemen med dagens fördelningsmodell. Problemanalysen visade att ägarstyrning och ägarsamverkan försvåras av flera orsaker. Följande faktorer framkom i denna dialog **som kan hänföras till nuvarande bilaga 13:**

#### Problemanalys dialog 2007

- ❖ Ägarna saknar tillräckligt bra budgetunderlag för beslut i den egna kommunen
- ❖ Ägarna saknar ett tillräckligt bra ekonomiskt underlag för fungerande ägarsamverkan och därmed styrning av bolaget

- Systemet är för ostabilt – siffrorna svänger för mycket.

<sup>1</sup> Slutrapport Bilaga 13, 2003

- Varningsflaggor kommer för sent
- Det är mycket svårt att förstå/ifrågasätta Västrafiks uppgifter på grund av det otransparenta systemet
- Det är svårt för en enskild beställare att få svar på vad ett förslag till åtgärd kostar på kommunnivå.

### 1.3 Mål för en ny modell

Utifrån problemanalysen ovan samt kunskapen från föregående översyn av aktieägaravtalet (2001-2003) har följande mål för en ny bilaga 13 definierats. En ny bilaga 13 ska vara:

6. enklare och mer transparent modell
7. relativt stabil över tiden
8. avvikelser i utfallet jämfört med budget skall gå att förklara
9. den enskilda ägarens underskott skall speglas i trafiken
10. fördelningen mellan regionen och kommunerna skall inte avvika alltför mycket från 50/50 vid avtalets början

### Utvecklings- och resenärsperspektivet

Grundläggande är också att modellen ska stödja en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken mot de mål och strategier som ägarna har satt upp, där resenärens behov utgör utgångspunkten.

### Enklare och mer transparent modell

Med villkoret en enklare och mer transparent modell menas att den skall vara enklare att förstå för ägarna och att resultatet skall vara relativt enkelt att förklara och begripa. Man skall kunna se följderna av de beslut som har fattats gällande trafiken. Västrafik skall också ha lättare att i förväg beräkna det ekonomiska resultatet av de beslut som fattas och

därmed kunna lägga en säkrare budget.

### Relativt stabil över tiden

Med stabil över tiden menas att modellen inte skall ge några plötsliga eller trappvisa förändringar i ägarbidraget. Undantaget är om trafikutbudet och biljettpriserna ändras radikalt. I begreppet kan man också lägga in att modellen inte skall påverkas av t ex personella förändringar. Ett stabilt avtal måste tolkas på samma sätt även om handläggare och politiker byts ut under avtalstiden. Självfallet skall ägarbidraget förändras om det fattas politiska beslut gällande kollektivtrafikens utbud, finansiering m.m.

### Avvikelser i utfallet jämfört med budget skall gå att förklara

Att utfallet skall kunna förklaras jämfört med budget är i princip samma sak som att avtalet skall vara enkelt och transparent. Är ett avtal enkelt går budgeten lättare att göra och utfallet att kontrollera och förklara.

### Ägarens underskott skall speglas i trafiken

Beslut fattas kopplat till trafiken. Det är därför önskvärt att förändringar i ekonomin på ett logiskt sätt följer de förändringar som sker i den trafik som den enskilde beställarens/ ägarens ekonomi är kopplad till.

### Fördelning mellan region och kommunkollektiv skall vara ungefär 50/50 vid avtalets början

Lagen föreskriver, om inget annat överenskomms, att 50 % av underskottet skall betalas av landstinget. Liksom i nuvarande modell föreslås att denna fördelning ungefär skall gälla vid avtalets början. Under avtalsperioden kan fördelningen på grund av trafikförändringar och olika ambitionsnivåer komma att förändras.

## 1.4 Alternativa modeller

I princip finns det två typer av modeller för att fördela ägartillskottet vid ett gemensamt huvudmannaskap (delat ägarskap kommuner/region). Utifrån dessa kan sedan kombinationer skapas. Här redogör vi kort för principerna i grundmodellerna.

### Modell typ-1

Gemensamt huvudmannaskap och gemensamt kostnadsansvar mellan landsting och kommuner (50/50).

I princip finns följande fördelningsnycklar kopplade till denna modell:

- Produktion fördelat **per tidtabells-kilometer** per kommun. Regionen skjuter till 50 % fast fördelning
- Betala **per invånare per kommun**. Regionen skjuter till 50 % fast fördelning
- Betala efter kommunens invånares **resor**. Regionen skjuter till 50 % fast fördelning

Modellen bygger på att det råder konsensus mellan ägarna, alternativt att trafikhuvudmannen klarar att jämka samman de olika viljorna. Den innebär också en passiv ägarroll framförallt för den regionala nivån.

### Modell typ-2

Gemensamt huvudmannaskap, men med avgränsat kostnadsansvar mellan landsting och kommuner. Modell typ-2 ger klarare samband mellan de resurser ägarna satsar på kollektivtrafiken och det man får ut.

I princip finns följande fördelningsnycklar inom denna modell:

- **Linjer**- fördelning efter produktion per linje: kommuner ansvarar för alla linjer inom kommunen och regionen för alla som går över kommungräns. (Finns i ett flertal län, t ex Gävleborg).
- **Resor** – kommunen betalar för lokala resor och regionen för alla resor över kommungräns samt en kommuninvånares resor i en annan kommun (dagens modell – finns endast i Västra Götaland)

Redan vid föregående revidering av aktieägaravtalet konstaterades att Modell typ-1 med en fast fördelning mellan kommuner och region (50/50) kan verka hämmande för kollektivtrafikens utveckling och dessutom, skapa icke önskvärda spridningseffekter beställare emellan. Utgångspunkten för utredningsarbetet har därmed varit att utreda alternativ inom Modell typ-2: avgränsat lokalt/ regionalt ansvar.

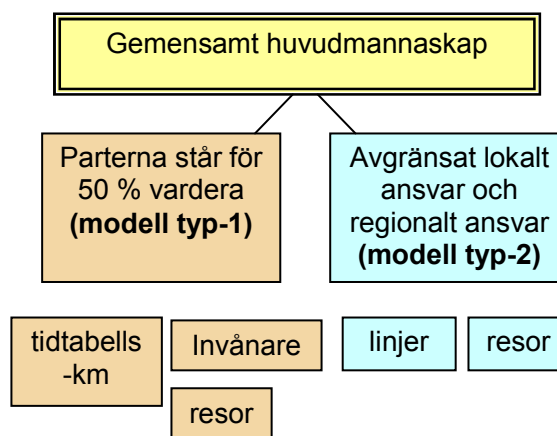


Bild: Grundmodeller och dess fördelningsnycklar

## Utredningsalternativ

Projektgruppen fick i maj 2008 i uppdrag av det regionala ägarrådet att ta fram tre utredningsalternativ inom Modell typ-2: avgränsat lokalt/ regionalt ansvar. Målen som listats ovan utgjorde utgångspunkt för arbetet.

I alternativen skulle också utredas hur storstadsproblematiken kan beaktas. Dagens modell innebär att resor som egentligen är av lokal karaktär räknas som regionala, när kommungränsen inte stämmer överens med trafikens funktion. Det gäller framförallt stadstrafiken inom Göteborgs tätort.

Tre alternativa modeller, med olika förenklingsgrad arbetades fram:

- Alternativ 1: Stor förenkling
- Alternativ 2: Medelväg
- Alternativ 3: Mindre förenkling

Ambitionen var att ta fram en modell som kunde kopplas till den statistik som finns

## *Förslag till ny Bilaga 13* *Rapport 2009-06-01*

löpande i Västtrafiks system, samt i första hand se om dagens modell går att förenkla.

I **alternativ 1** tittade vi på om vi kunde koppla fördelningen av intäkter direkt till prissystemet. Detta är praktiskt och teoretiskt möjligt men alternativet avskrevs då en sådan modell bedöms skapa inlåsnings effekter på prissystemet som allvarligt kan komma att påverka resenärerna i ett utvecklingsperspektiv.

**Alternativ 2** gick under arbetsnamnet Funktionsmodellen. Alternativet innebar att trafiken delades in i produkter efter resmönster – dvs resorna var fortfarande utgångspunkt för modellen, men fördelningen skulle utgå från linjer grupperade i produkter.

- Produkter med regional funktion är framförallt regionbussar, expressbussar, regiontåg och pendeltåg
  - Produkter med lokal funktion är framförallt stadstrafik och lokalbussar
- Arbetsgruppen föreslog också att alla ägare dessutom betalar en del av de bolagsgemensamma kostnaderna för att tydliggöra ett gemensamt ansvar för bolaget och trafiken som helhet.

**Alternativ 3** innebar en mindre förenkling av dagens modell. Vi konstaterade att vi kunde minska antalet stämplingsvärden och mallar jämfört med dagens modell och därmed skapa en mer transparent modell. Modellen krävde dock fortsatt resvaneundersökningar som bas för fördelningen. Förenklingen gav relativt små vinster i förhållande till den befintliga modellen.

Arbetsgruppen fick i oktober 2008 i uppdrag av det Regionala ägarrådet att gå vidare med **alternativ 2**.

## **2. Förslag till ny modell**

Det första steget i det fortsatta arbetet med alternativ 2 var en genomlysning av hela linjenätet. Denna visade att gränssnittet mellan produkterna *lokalbuss* och *regionbuss* inte var särskilt tydligt, samt att det var svårt att skapa en tydlig definition på ett sådant gränssnitt som var hållbar för ett långsiktigt avtal. Samtidigt

visade genomlysningen att om vi valde kommungränsen som gränssnitt fick vi relativt god överensstämmelse mellan funktion och administrativa gränser – dvs regionala produkter/linjer går över kommungräns och de flesta lokala produkter/linjer går inom en kommun.

Avvikelsen gäller framförallt Göteborg, Mölndal, Partille samt Trollhättan, Vänersborg där stadstrafiken passerar kommungränser. (Undantag finns i flera kommuner, men den totala omsättningen för dessa linjer är relativt liten).

Slutsatserna från genomlysningen av linjenätet har lett fram till förslaget till ny bilaga 13. Förslaget innebär en ny modell baserad på tre principer:

### **Princip 1. Uppdelat ansvar för lokala och regionala linjer**

Förslaget till ny modell är en linjebaserad modell där kommunerna ansvarar för lokal trafik inom kommunen och regionen för den regionala trafiken.

De kommuner som har sammanhängande stadstrafik (Göteborg, Mölndal och Partille, samt Trollhättan och Vänersborg) föreslås i avtalet behandlas som en kommun. På detta sätt fås en ökad tydlighet att kommunerna ansvarar för trafik med lokal funktion och regionen för trafik med regional funktion, som också bedöms underlätta trafikplaneringen. Enligt förslaget får kommunerna i dessa två områden välja hur man vill fördela kostnaderna mellan sig. Ett förslag till grundmodell föreslås i avtalet som kommunerna kan välja att tillämpa, eller som *ska* gälla om man inte kommer överens om annat. Förslag till modell för fördelning inom GMP och TV redovisas i bilaga 3.

Skärgårdstrafiken är ofta lokal inom en kommun men bär, framförallt sommartid, stor andel turister. Dessa kan ses som ett regionalt ansvar (i dagens modell är dessa resor regionala). Därmed föreslår vi att regionen bidrar med 40 % av underskottet för denna trafik (vilket motsvarar ett ungefärligt snitt av vad regionen idag betalar till skärgårdstrafiken).

*Förslag till ny Bilaga 13  
Rapport 2009-06-01*

- Kommunen betalar underskottet för lokal trafik – dvs linjer inom kommunen
- Regionen betalar underskottet för regional trafik- dvs linjer över kommungräns

”Vidgade” kommuner:

- Göteborg, Mölndal, Partille (GMP) samt
- Trollhättan, Vänersborg (TV) hanteras i avtalet som en kommun och kompenseras för detta
- Skärgårdstrafiken erhåller bidrag från regionen enligt fast mall (40% av underskottet)

För att beräkna underskott per linje förs de direkta trafik kostnaderna (entreprenadkostnaderna) och biljettintäkterna ut per linje. För fördelning av intäkter har en förenklad intäktsmodell tagits fram anpassad till dagens pris- och betalsystem. Förslaget är att denna intäktsmodell ses som en tillämpning i avtalet som måste kunna justeras under avtalets gång om pris- och/eller betalsystemet förändras. Detta kan t ex göras genom ett godkännande av ny tillämpning vid en årsstämma. En beskrivning av hur kostnader och intäkter fördelas per linje presenteras i bilaga 3.

## **Princip 2. Samfinansiering av bolagsgemensamma kostnader**

Som ett led i att skapa en enklare modell föreslås en ny hantering av **trafiknära kostnader** och **administration**. I dagens modell fördelas de kostnader som definieras som trafiknära kostnader ut på linjerna så exakt som möjligt. Trafiknära kostnader är t ex lokal marknadsföring, kundservice, utrustning för betalsystemet, mm. Gränssnitt mellan vad som är administration och trafiknära kostnader är inte alltid självklart. All administration betalas idag helt av Västra Götalandsregionen.

Förslaget till ny modell innebär att de kostnader som idag delas upp i trafiknära kostnader och administration behandlas

som en enhet. Vi benämmer fortsättningsvis dessa ”Bolagsgemensamma kostnader”.

I dagens modell utgör de sk trafiknära kostnaderna ca 60% av de bolagsgemensamma kostnaderna. Vi föreslår därför att 60 % även fortsättningsvis ska fördelas ut på ägarna med trafiken (km) som grund. Resterande andel fördelas så att total balans (50/50) nås mellan Västra Götalandsregionen och kommunkollektivet det år modellen införs.

Följande hantering föreslås för Bolagsgemensamma kostnader:

- 60 % fördelas efter antal tidtabells-kilometer.
- Av resterande 40 % betalar Västra Götalandsregionen 80 % (*anpassas vid ev införande för att nå 50/50 VGR/kommun*).
- kommunerna delar på 20 % efter antal invånare i den egna kommunen. (*anpassas vid ev införande för att nå 50/50 VGR/kommun*).

## **Princip 3. Ny hantering av budgetavvikelser**

Vi föreslår att man i ett nytt avtal tar fram en metod som gör att avvikelser mellan budget och utfall minimeras. Då resandet är svårt att prognostisera kommer alltid avvikelser mellan budget och utfall att förekomma. Det finns dock flera sätt att hantera sådana avvikelser. Arbetsgruppen lägger här fram två alternativ:

Alt 1) Varje beställare betalar enligt budget ett givet år. Västtrafik tar den ekonomiska risken och ges möjlighet att föra över- och underskott mellan åren och mellan ägare. För detta krävs ett ökat eget kapital hos Västtrafik. Endast när avvikelser blir så stora att den inte går att balansera mot det egna kapitalet behöver ägarna skjuta till mer pengar. Om Västtrafik får en positiv avvikelse kan Västtrafik komma att behöva betala statlig skatt. Denna risk bedöms dock som liten då det finns möjligheter att balansera en positiv avvikelse t ex mot de tåginvesteringar som Västtrafik har.

*Förslag till ny Bilaga 13  
Rapport 2009-06-01*

Alt 2) Avvikelsen mellan budget och utfall regleras vid årets slut. Avvikelsen fördelas enligt den procentuella andel man hade av det totala underskottet vid budgettillfället (i stället för att beräknas exakt per ägare). Med detta alternativ underlättas prognosen på ägarnivå samt att risken för en procentuellt stor avvikelse minskar. (Här behövs inget utökat eget kapital för Västtrafik).

## 2.1 Ekonomiska konsekvenser

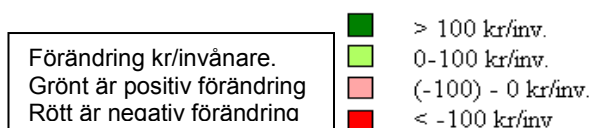
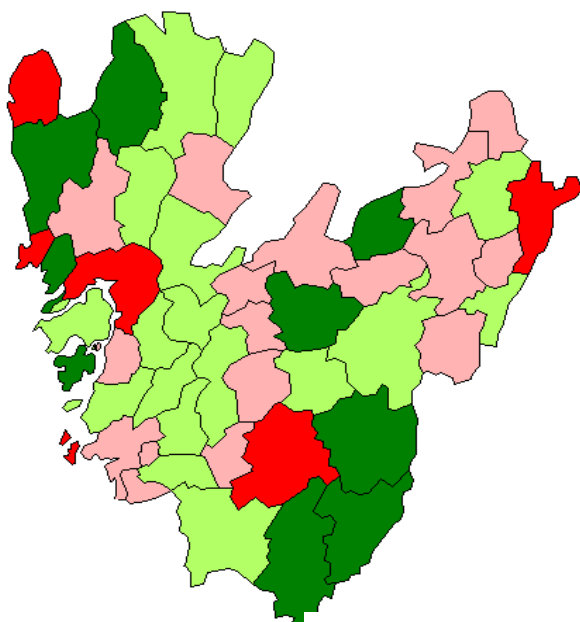
En beräkning har gjorts för att analysera modellens ekonomiska konsekvenser. Eftersom beräkningsarbetet påbörjades 2008 är beräkningen baserad på UTFALL 2007. Det bör också noteras att ingen hänsyn har tagits till skatteutjämnings-systemet i dessa beräkningar. Om modellen genomförs är det naturligt att en uppdatering också görs av skatteutjämnings-systemet.

Att gå från resor som fördelningsnyckel till linjer innebär att kommuner som har regional trafik med hög andel lokala resor får lägre kostnader. På motsvarande sätt får kommuner som har lokal trafik med hög andel regionala resor högre kostnader. (se Princip 1)

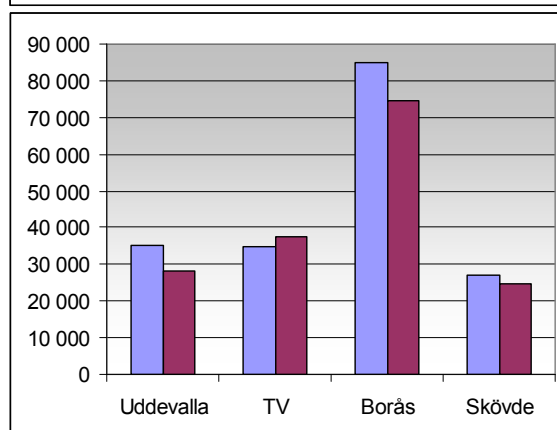
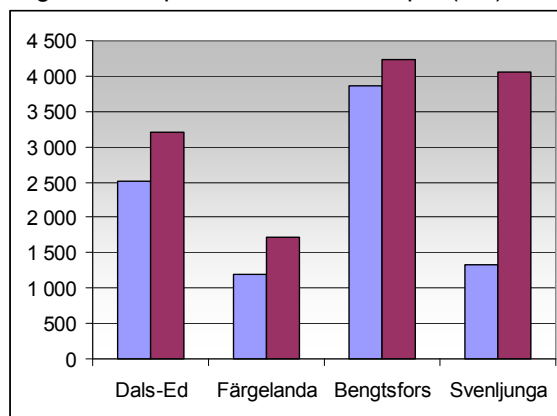
Kostnaden ökar även för de kommuner som idag har mycket låga kollektivtrafik-kostnader eftersom de i den nya modellen får vara med och bidra till de bolagsgemensamma kostnaderna då andel fördelas per invånare (se Princip 2).

Beräkningarna visar att modellen gynnar flera av de kommuner som är stora och glest befolkade eftersom de ofta har regional trafik som gör lokala uppdrag. Siffror per kommun redovisas i Bilaga 1

Kostnaderna ökar mest i absoluta tal för flera (inte alla) kommuner som har mycket lokal trafik och många invånare i förhållande till ytan.



Ägartillskott per kommun – exempel (kk)



Max betyg = +++

## 2.2 Hur väl stämmer det nya förslaget med målen?

<p>Enklare och mer transparent modell</p> <p>Betyg: ++</p>	<p>Förslaget till ny modell är betydligt enklare och mer transparent än dagens modell.</p> <p>Det är dock viktigt att notera att modellen fortfarande kräver en stor mängd data och budgetering på linjenivå. I utredningen har det visat sig att transparens och enkelhet inte alltid följer varandra. Gör man modellen för grov, med för stora förenklingar tappar man i spårbarhet/transparens.</p>
<p>Relativt stabil över tiden</p> <p>Betyg: + (viss osäkerhet)</p>	<p>I dagens modell innebär en ny resvaneundersökning förändrade mallar. Eftersom dessa görs med flera års mellanrum har förändringarna blivit relativt stora för många kommuner, även om kostnaderna och intäkterna för själva trafiken är oförändrad. I den nya modellen följer den enskilde ägarens tillskott kontinuerligt kostnads- och intäktsutvecklingen i trafiken år till år = positivt.</p> <p>Dock kan kostnaderna förändras trappstegsvis t ex om entreprenadkostnaden går upp vid en ny upphandling. (Gäller även i dagens modell).</p> <p>Förändrad stämpningsbenägenhet är svåröversäglig och kan innebära förändrad intäktsfördelning då mätning genomförs.</p> <p>Den nya och förenklade intäktsmodellen är betydligt grövre än nuvarande modell. Det innebär också att mindre förändringar i resmönster eller betalströmmar kan ge större förändringar för intäkterna på enskilda linjer. Detta kan leda till förändringar för den enskilde ägaren/beställaren som kan vara svåra att förutsäga.</p> <p>Särskilt svårt blir det att förutsäga förändringar vid större prispförändringar.</p> <p>Vid en omstrukturering av trafiken (t ex uppsnabbning av regional trafik och skapandet av nya matarlinjer) kan ägarnas/beställarnas kostnader förändras väsentligt ägare/beställare emellan – även om det totala underskottet förblir oförändrat för Västtrafik som helhet.</p> <p>Där lokala och regionala linjer går parallellt inom en kommun (med delvis samma uppdrag) blir ekonomin på ägarnivå osäker.</p>
<p>Avvikelser i utfallet jämfört med budget skall gå att förklara</p> <p>Betyg: ++(+?)</p>	<p>Stor hänsyn har tagits vid utformningen av den nya modellen för att öka transparensen. Det innebär att vi bedömer att avvikelser kommer att vara betydligt enklare att analysera.</p> <p>Osäkerhet finns dock vid prognoser avseende hur den nya förenklade intäktsmodellen kommer att fungera i ett utvecklingsperspektiv.</p>
<p>Den enskilda ägarens underskott skall speglas i trafiken</p> <p>Betyg: ++(+)</p>	<p>I den nya modellen följer den enskilde ägarens tillskott kontinuerligt kostnads- och intäktsutvecklingen i trafiken år till år.</p> <p>Viss kostnadsspridning genom den nya hanteringen av bolagsgemensamma kostnader.</p>
<p>Fördelningen mellan regionen och kommunerna 50/50 vid avtalets början</p> <p>Betyg: +++</p>	<p>I beräkningen för 2007 står Västra Götalandsregionen för 49,9% och kommunkollektivet för 50,1 %, vilket måste bedömas vara nära 50/50.</p> <p>Modellen är uppbyggd så att man vid startåret kan justera regionens andel av de bolagsgemensamma kostnaderna så att utgångsläget blir nära 50/50</p>

### **2.3 Modellen i ett utvecklings- och resenärsperspektiv**

De ovanstående 5 målen har en direkt koppling till den ekonomiska fördelningsmodellen. Det är viktigt att inte ställa krav på Bilaga 13 att lösa alla de mål som vi vill uppnå med kollektivtrafiken. Bilaga 13 måste i första hand vara ett verktyg för en tydlig hantering av ekonomin – en modell som går att förstå, förklara och som accepteras av ägarna. Samtidigt är det viktigt att den ekonomiska modellen inte hindrar att kollektivtrafiken utvecklas i riktning mot det mål som ägarna har satt upp.

Förslaget till ny bilaga 13 är en linjebaserad modell där linjenätet delas in i lokala och regionala linjer. En sådan modell finns på flera håll i landet. Först ut var Gävleborg, varför modellen ofta kallas "Gävleborgsmodellen". Eftersom det finns erfarenheter från denna modell känner vi också till en del av dess svagheter. De två viktigaste handlar just om utvecklings- och resenärsperspektivet, nämligen;

- att en skarp uppdelning av linjenätet kan innebära en risk för kollektivtrafiksystemet som fungerande effektivt helhet
- modellen kan utgöra incitament för önskemål om trafikförändringar ur ett ekonomiskt perspektiv som inte gynnar resenären

En linjebaserad modell ställer därmed ökade krav på ägarnas målstyrning jämfört med en modell som baseras på resor. Målen för Västtrafik och kollektivtrafiken bör vara tydligt formulerade för ett effektivt och resenärsanpassat kollektivtrafiksystem som helhet, och Västtrafik bör sedan få mandat att planera för bästa måluppfyllelse. Samverkan mellan ägarna för att se resenärernas behov oavsett hur kommungränserna går är också en viktig förutsättning. Genom att utveckla styrning, organisation och samverkansformer kan nackdelarna med en linjebaserad modell minskas.

För att inte hindra utvecklingen av trafiken bör det också formuleras regler för tillköp för trafik som man som beställare inte har ett huvudansvar för. T ex bör kommuner få göra tillköp i regional trafik.

### **2.4 Kvarstående arbete**

Innan en slutrapport kan färdigställas krävs ytterligare analyser. Det handlar om;

- Känslighetsanalyser för olika typer av förändringar
- Fördjupade tester och analyser – framförallt av intäktsmodellen
- Ytterligare kvalitetsgranskning av det ekonomiska underlaget per kommun.

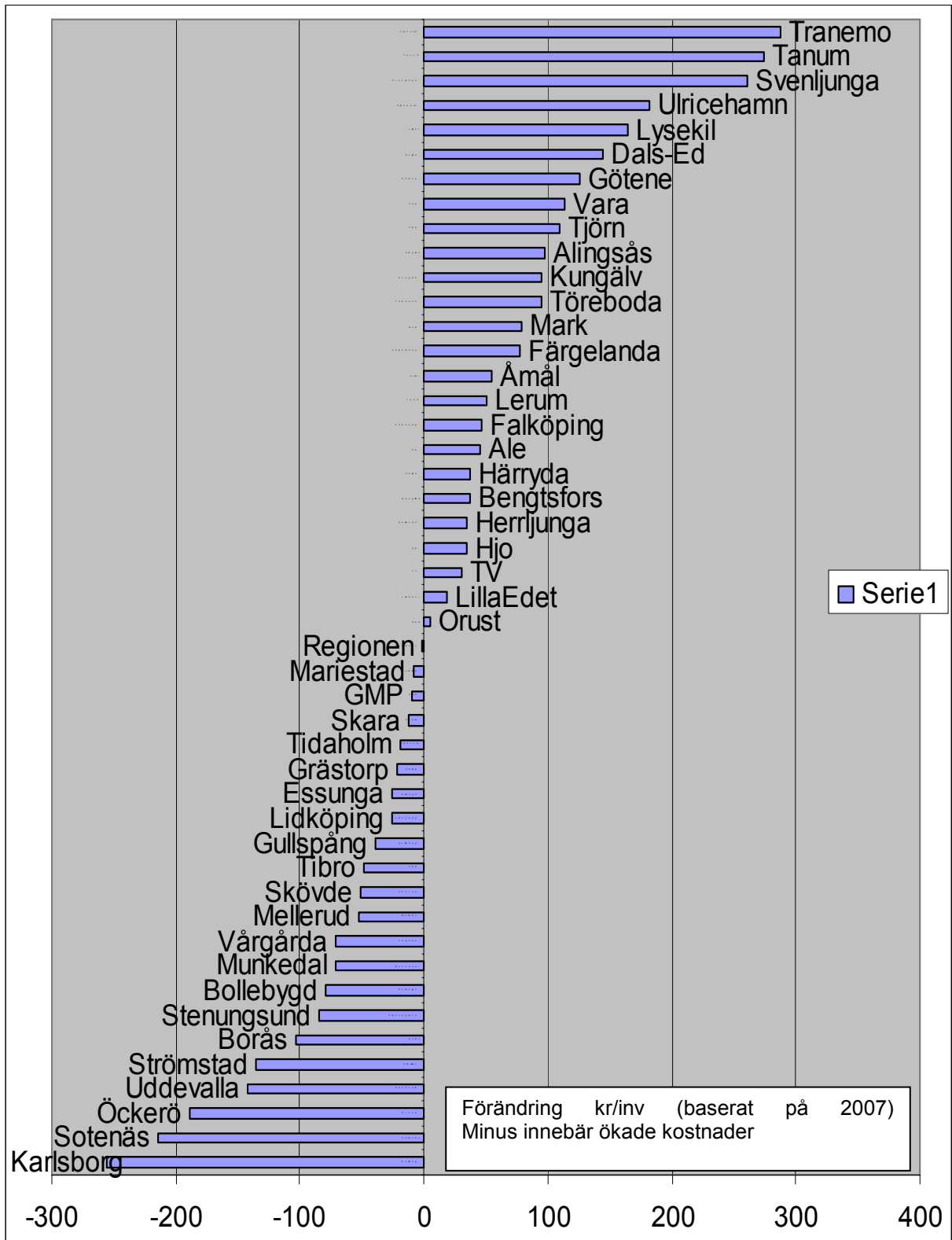
**Dessa analyser kan också komma att leda till förslag till justeringar i den nu föreslagna modellen och dess ekonomiska konsekvenser.**

Det finns också ett antal ytterligare frågeställningar som behöver belysas och avgöras inför ett kommande nytt avtal som inte hittills har berörts. Det handlar t ex om depåer, särskilda krav på bränslen, utforma regler för tillköp av trafik som en annan ägare har huvudansvaret för mm. Vi bedömer dock att dessa kan vänta till dess att vi har en inriktning om vilken väg vi ska gå i ett nytt avtal gällande ägarstrukturen.

## BILAGA 1 Siffror per kommun

Underlaget nedan baseras på bokslut 2007. Ingen hänsyn har tagits till skatteutjämningsystemet utan avser endast en jämförelse mellan ägartillskott med nuvarande bilaga 13 och med ny bilaga 13. (Minus innebär ökade kostnader.)

Kommunnamn	Utfall 2007 kkr	Utfall NY BILAGA 13 kkr	Differens 2007 - ny modell kkr	Förändring kr/invånare
Västra Götalandsregionen	992 789	994 454	-1 665	-1
Härryda	9 721	8 490	1 231	37
Öckerö	7 876	10 199	-2 323	-190
Stenungsund	11 299	13 275	-1 976	-84
Tjörn	6 704	5 073	1 631	109
Orust	10 394	10 316	78	5
Sotenäs	2 184	4 178	-1 994	-215
Munkedal	4 128	4 858	-730	-71
Tanum	7 047	3 695	3 352	274
Dals-Ed	3 210	2 512	698	144
Färgelanda	1 718	1 198	520	77
Ale	4 209	2 967	1 242	46
Lerum	17 224	15 338	1 886	50
Värgårda	2 779	3 556	-777	-71
Bollebygd	1 371	2 015	-644	-79
Grästorp	201	328	-127	-22
Essunga	20	164	-144	-26
Karlsborg	1 017	2 771	-1 754	-256
Gullspång	1 552	1 767	-215	-40
Tranemo	5 375	1 990	3 385	288
Bengtsfors	4 222	3 857	365	37
Mellerud	1 972	2 474	-502	-53
LillaEdet	1 792	1 546	246	19
Mark	10 299	7 644	2 655	79
Svenljunga	4 049	1 326	2 723	261
Herrljunga	1 415	1 090	325	35
Vara	3 483	1 666	1 817	114
Götene	2 443	802	1 641	126
Tibro	251	758	-507	-48
Töreboda	1 453	570	883	94
GMP (Göteborg+Mölnadal+Partille)	610 574	616 155	-5 581	-10
Kungälv	15 559	11 816	3 743	94
Lysekil	12 226	9 820	2 406	164
Uddevalla	28 020	35 247	-7 227	-142
Strömstad	6 940	8 506	-1 566	-135
TV (Trollhättan+Vänersborg)	37 629	34 887	2 742	30
Alingsås	14 020	10 437	3 583	98
Borås	74 528	85 018	-10 490	-104
Ulricehamn	8 248	4 138	4 110	182
Åmål	2 025	1 331	694	55
Mariestad	7 016	7 223	-207	-9
Lidköping	11 407	12 384	-977	-26
Skara	3 878	4 095	-217	-12
Skövde	24 528	27 072	-2 544	-51
Hjo	558	257	301	34
Tidaholm	843	1 080	-237	-19
Falköping	12 126	10 649	1 477	47



## BILAGA 2 Göteborg Mölndal Partille och Trollhättan Vänersborg

Förslaget gällande kommuner med sammanhängande stadstrafik är att dessa kommuner hanteras som en kommun i avtalet. Dvs att all trafik som går helt inom dessa kommuner betraktas som lokal trafik (produktområdena: lokaltrafik och stadstrafik). Mest naturlig är denna definition för Göteborg, Mölndal och Partille (GMP) som per SCB-definition delar en sammanhängande tätort.

Trollhättan och Vänersborg (TV) har gemensam, sammanhängande stadstrafik men har ingen sammanhängande tätort. Gruppens förslag är dock att även dessa kommuner tillsvidare ses som en *vidgad kommun* i ett eventuellt nytt avtal.

Kommunerna övertar därmed ett ansvar för trafik som i övriga delar av regionen definieras som regional (dvs trafik över kommungräns). Förslaget är därmed att GMP och TV vid avtalets början får kompensation för detta. Kompensationen föreslås totalt sett motsvara det belopp som regionen *skulle ha betalat* om varje kommun var för sig behandlades som övriga kommuner i regionen i den nya modellen. Detta belopp överförs sedan årligen, oavsett om kommunerna väljer att utöka eller minska trafiken. Det innebär vidare att ingen uppräknings sker av beloppet utan det belopp som beräknas vid avtalets början är det absoluta belopp som sedan gäller. Kommunerna ansvarar därmed för den lokala trafikens utveckling inom området.

Som grundmodell för fördelning mellan dessa kommuner föreslås följande:

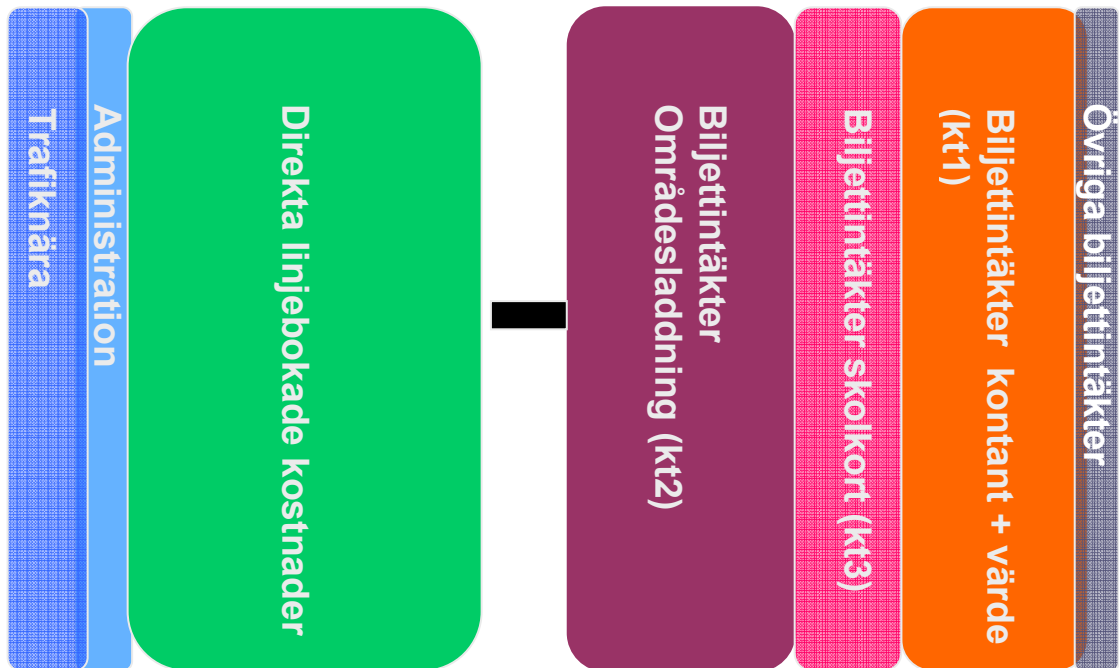
- 1) Det totala underskottet för området delas upp efter andelen tidtabellskilometer lokal trafik i den egna kommunen. (Dvs all trafik som går helt inom de vidgade kommunerna)
- 2) Kompensationen från regionen fördelas mellan kommunerna genom att beräkna ett snitt mellan vad respektive kommuns ägartillskott skulle vara enligt basmodellen (om man *inte* tillhörde en vidgad kommun) och den kostnad som man får när man delar kostnader efter tidtabellskilometer.

GMP i ny modell	Fördelning efter tkm exkl komp	Komp för regionalt ansvar	Ägartillskott i ny modell	Differens utfall 2007 (jmf befintl bilaga13)	Differens kr/invånare
Göteborg	615 581	41 615	573 966	1 743	4
Mölndal	48 967	23 353	25 614	-4 071	-69
Partille	34 976	18 399	16 577	-3 254	-97
Totalt		83 368	616 156		
<b>TV i ny modell</b>					
Vänersborg	24 279	12 418	11 861	431	12
Trollhättan	32 184	9 157	23 026	2 311	43
		21 575	34 887		

# BILAGA 3 Metod för fördelning av kostnader och intäkter

## B3.1 Förutsättningar

För att fördela intäkter och kostnader i en ny modell krävs en uppdelning av nuvarande ekonomisystem. Nedanstående är en schematisk bild av de huvudsakliga kostnads- och intäktsposterna.



Kostnader och intäkter för Västtrafik fördelades enligt nedan år 2007

**Tabell: Utfall Västtrafik 2007:**

Linjebokade intäkter (kt 1-3+ övrigt)	1 973 Mkr
Ersättning från Kungsbacka	67 Mkr
Direkta linjebokade kostnader	- 3 470 Mkr
Trafiknära	- 337 Mkr
Administration	- 225 Mkr
<b>Totalt underskott/ resultat 2007</b>	<b>-1992 Mkr</b>

Västtrafiks intäkter och kostnader år 2007 har i utredningen sedan fördelats om enligt den föreslagna modellen har gjorts. Steg för steg redovisas nedan.

## Ägarindelning

Steg 1 i beräkningen av utfall per ägare/beställare är att dela upp linjenätet per ägare. Linjerna delas in i lokala och regionala och tillförts en ägare (regionen eller den kommun de trafikerar). Undantaget är att GMP och TV har betraktats som en kommun. Vi har hanterat

avtalstrafik (mest skolskjutsar) på samma sätt<sup>2</sup>. Kungsbackas trafik och den trafik som går utanför länet har belastat regionen. Intäkterna från dessa kommuner har sedan tillförts Regionen.

Västtrafik 2007			KS2001	
Indelning av linjer i produktslag		2009-03-05		
Hlinje	Produktslag	L-Kommun	L-kod	Linje Kommentar
10060	TÅG	Regionen	1400	60
10063	TÅG	Regionen	1400	63
10065	TÅG	Regionen	1400	65
10067	TÅG	Regionen	1400	67
10072	TÅG	Regionen	1400	72
10079	TÅG	Regionen	1400	79
10097	TÅG	Regionen	1400	97
10098	TÅG	Regionen	1400	167
10100	REGIONALBUSS	Regionen	1400	100
10130	TÅG	Regionen	1400	800
20001	STADSBUSS	Borås	1490	1
20002	STADSBUSS	Borås	1490	2
20003	STADSBUSS	Borås	1490	3

**Tabell: Indelningen av några linjer.**

Den linjeidentifikation som har använts är den s.k. **Hlinje** och omfattar 861 linjer.

## B3.2 Fördelning av kostnader

### Direkta trafikknostnader

Ersättningen enligt entreprenadkontrakten till de entreprenörer som utför kollektivtrafiken kallas direkta trafikknostnader. I en ny modell föreslås att de direkta trafikknostnaderna fördelas per linje enligt de trafikavtal som finns med respektive entreprenör. Detta görs även i dagens modell, och bedöms vara en fungerande hantering. Vissa indirekta kostnader, som är direkt kopplade till linjer bör också fördelas direkt per linje. Det gäller t ex reparation, underhåll av tåg, viten, tågvärdar etc.

### Bolagsgemensamma kostnader.

Utöver de direkta trafikknostnaderna finns ytterligare kostnader. Dessa är:

- Trafiknära kostnader
- Administrationskostnader

De trafiknära kostnaderna fördelas idag per linje så exakt som möjligt efter var de hör hemma. I trafiknära kostnader ingår t ex kundservice, betalssystemet, infrastruktur mm.

Administrationskostnaderna betalas idag helt av regionen. Här ingår t ex kostnader för planerings- och stabspersonal, styrelse mm.

Ett viktigt syfte med en ny modell är att söka förenklade metoder. Alla administrationskostnader och trafiknära kostnader föreslås därmed i själva fördelningsmodellen behandlas som en och samma kostnadspost; **bolagsgemensamma kostnader** (*Västtrafik får givetvis dela upp denna i så många delar som de anser relevant för sin bokföring, men för själva avtalet ses detta som en helhet*).

Eftersom en stor andel av dessa kostnader är rörliga och därmed förändras om utbudet utökas föreslås att 60 % fördelas mellan ägarna per tidtabellskilometer. 60 % motsvarar också dagens trafiknära kostnader.

<sup>2</sup> Här kan finnas vissa frågetecken i jämförelsen mellan Västtrafiks resultaträkning 2007.

Alla ägare bör vara med och bidra till de bolagsgemensamma kostnaderna. Detta för att tydliggöra ett gemensamt ansvar för trafiksystemet som helhet och för Västtrafik AB. Det bör därmed finnas en andel av de bolagsgemensamma kostnaderna som fördelas ut per invånare i alla kommuner.

Häri ligger också möjligheten att reglera att balansen mellan kommunkollektiv och region blir 50/50 vid avtalets början. Nedanstående procentsatser är således en följd av beräkningarna av 2007 års utfall. **Vid ett eventuellt införande av en ny modell kan dessa komma att justeras för att uppnå kravet 50/50.**

- Av de 40 % resterande bolagsgemensamma kostnaderna föreslås därmed Västra Götalandsregionen stå för 80%. Denna nivå krävs för att uppnå 50/50 i modellen som helhet.
- Kvar finns ca 8% av de bolagsgemensamma kostnaderna som fördelas ut per invånare. År 2007 motsvarade detta ca 29 kr/invånare.

## Övrig trafik

Det finns 113 linjer, som är direkt beställda av någon kommun eller av regionen, och det finns 108 linjer som inte har undersökts i RUS. De först nämnda är skolskjutsar, sjukreselinjer o.d. Den andra gruppen kan vara närtrafik, flygbussar, kompletteringstrafik m.m. Utredningen har hänvisat all denna trafik till respektive kommun eller till regionen. I några fall, där linjens kostnader i nuläget delas mellan flera ägare kan det ha blivit förändringar. Eftersom trafiken till största delen är lokal faller kostnaderna i huvudsak på samma kommun som i nuvarande bilaga 13.

## Analys

Genom att föra de direkta trafik kostnaderna till respektive linje fås en transparent modell – dvs spårbarheten blir god och respektive beställares kostnad får ett tydligt samband till den trafik man själv beställt.

Dock fås viss kostnadsspridning beställare emellan om en beställare ökar eller minskar trafikutbudet inom ett givet avtal. Detta eftersom avtalen generellt har en fast och en rörlig del. Den fasta delen fördelas i modellen fördelas ut på linjerna som går inom avtalet, med antal fordon som fördelningsbas. Avtalen sträcker sig oftast över flera kommuner. Det innebär att om den rörliga delen minskar, t ex genom att en linje dras in i en kommun så att antalet fordon minskar, kommer samma fasta kostnader att spridas på färre antal fordon i avtalet. De kommuner som har oförändrad trafik inom samma avtal får då en ökad total kostnad (trots att man inte gjort någon förändring). Eftersom den fasta delen är betydligt mindre än den rörliga bedöms denna effekt som begränsad. På motsvarande sätt kan kostnadsspridning uppstå om man i avtalet inför något som påverkar den fasta delen av avtalet. Ett sätt att undvika sådan kostnadsspridning är att avgränsa avtalen till respektive beställares område men detta skulle innebära väsentligt dyrare avtal och bedöms därmed inte vara ett alternativ.

Den förenklade hanteringen av de bolagsgemensamma kostnaderna kommer väsentligt att underlätta fördelningen av dessa kostnader. Samtidigt innebär detta förslag ett gemensamt ansvar för dessa kostnader. Då enskilda beställare ökar/minskar trafiken kommer de bolagsgemensamma kostnaderna att förändras. Dessa förändringar kommer att spridas till samtliga ägare genom att en viss del fördelas per invånare. Dessa förändringar kommer därmed att ske löpande men bedöms ändå påverka respektive ägare relativt begränsat för kommunerna. Om större förändringar sker i trafikutbudet är det framförallt regionen som påverkas av kostnadsspridningen, eftersom man tar en relativt stor andel av de bolagsgemensamma kostnaderna.

### **B3.3 Fördelning av intäkter**

Intäkterna delas i nuvarande ekonomisystem in i tre grupper:

Korttyp 1 (Kt1) – kontant och värdekort

Korttyp 2 (Kt2) – periodkort (områdesladdning)

Korttyp 3 (Kt3) – skolkort (områdesladdning)

Dessutom tillkommer viss trafik där man har särskilda avtal idag hos enskilda kommuner eller i samarbete med flera ägare/beställare. Dessa har vid beräkningarna lyfts ur och behandlas som om de belastar kommunerna som vid beräkningsåret.

Korttyp 1 (exklusive Regionen Runt) har i denna utredning fördelats på samma sätt som i nuvarande bilaga 13. Anledningen är att Västtrafik håller på radikalt förändra sitt prissystem för kontant och värdekortsresor. Det är därför inte är någon idé att spekulera i förändrad fördelning av intäkterna.

### **Nuvarande bilaga 13**

Idag fördelas intäkterna per linje efter reslängd (personkilometer) enligt den senaste resvaneundersökningen. I princip går detta till så att en registrerad påstigning (stämpling) på en viss linje med ett visst biljettslag multipliceras med reslängden. Man får då ett s.k. stämplingsvärde. De stämplingsvärden, som används i nuvarande bilaga 13, anges för varje biljettslag och varje linje. Eftersom både antalet linjer och biljettslag är stort, blir det väldigt många stämplingsvärden (närmare 50 000).

Förutsatt att resorna mellan resvaneundersökningarna motsvarar ungefär samma reslängder är denna modell mycket exakt. För många ägare har det dock visat sig skilja relativt mycket mellan resvaneundersökningarna – särskilt om man ser på linjenivå. Modellens exakthet har därmed blivit starkt ifrågasatt (dvs den är mycket komplex men trots det ofta ”missvisande”).

### **Förslag till förenklad modell för områdesladdningar (korttyp 2 och 3)**

I en ny modell behöver vi en metod för att kunna frikoppla intäktsmodellen från resvaneundersökningarna och uppnå större enkelhet och transparens.

Den enklaste metoden hade varit att ge alla resor lika stort värde – dvs de totala intäkterna per biljettslag delas med antalet stämplingar (uppräknat med stämplingsbenägenheten<sup>3</sup>). En sådan modell skulle innebära att en resa som är 200 m i stadstrafiken får samma intäkt som en 70 km lång tågresor. Det skulle i sin tur innebära en väsentlig snedvridning i fördelningen av intäkter till korta resor. Arbetsgruppen föreslår därför att istället viktat intäkten efter genomsnittlig reslängd enligt de fyra produktområdena:

- Stadstrafik
- Lokaltrafik
- Regionbuss/pendeltåg
- Regiontåg

Mellan dessa fyra produktområden varierar genomsnittslängden relativt lite över tid. Genom att studera de två senaste resvaneundersökningarna ser vi att värdena är stabila, och endast varierar på marginalen. När den genomsnittliga reslängden förändras innebär det således att man snarare flyttar mellan produkterna än att medelreslängden inom en given produkt förändras.

---

<sup>3</sup> Se förklaring ang stämplingsbenägenheten nedan.

Undantaget gäller regiontågen. Här har medelreslängden ökat från ca 60 km/resa till närmare 80 km/resa mellan mätningarna som gjordes inför nuvarande avtal och den senaste resvaneundersökningen som genomfördes 2006-2008.

**Tabell: Medelreslängd per produktområde**

Produktslag	Stadstrafik	Lokalbuss	Regionbuss/ pendeltåg	Regionaltåg
Medelreslängd	Ca 5 km	Ca 10 km	Ca 20 km	Ca 80 km

Utifrån dessa viktas resornas värde. Resor med stadstrafiken ges vikten 1. För regiontågen föreslås ett "takvärde" = 10. Beräkningarna visar att ett högre värde innebär att resor på lokala linjer med regionala kort annars förlorar mycket intäkter jämfört med dagens modell. Det följer också logiken med ett maxpris för långa resor när man reser med andra korttyper eller betalar kontant.

Produktslag	Stadstrafik	Lokalbuss	Regionbuss/ pendeltåg	Regionaltåg
Vikt	1	2	4	10 ("takvärde")

Eftersom man med tätortsladdningar och kommunkort inte kan resa längre än motsvarande stadstrafik och lokalbuss införs begränsningar i viktningen av resors värde efter biljettslag (enligt nedan).

Vikter/Biljettslagsgrupp	Stadstrafik	Lokalbuss	Regionalbuss/ pendeltåg	Regionaltåg
Tätortsladdningar	1	1	1	1
Lokala (kommunkort)	1	2	2	2
Regional Gbg ++	1	2	4	4
Regionala kort	1	2	4	10

*Biljettslag gällande inom Trollhättan/Vänersborgsområdet (ToV-kort) ingår i tätortsladdningar och Göteborg + korten ingår i lokala kort.*

Varje resa viktas enligt ovanstående tabell och kopplas till det kort som är stämplat. Därefter fördelas intäkten utifrån den verkliga försäljningen av respektive kort löpande ut per linje.

### Stämplingsbenägenheten

Antalet registrerade påstigande (stämplingar) är inte detsamma som verkligt antalet påstigande. Stämplingsbenägenheten varierar kraftigt mellan linjerna och mellan biljettslagen. Antalet stämplingar behöver därför justeras för att få ett någorlunda rätt antal påstigande. Västtrafik gör i dagsläget regelbundet mätningar av stämplingsbenägenheten. Dessa mätningar föreslås även fortsättningsvis utgöra underlag för att justera antalet stämplingar vid fördelningen av intäkter.

För beräkningarna i denna utredning har nuvarande mall för justering av stämplingsbenägenhet använts. Störst justeringar görs för skolkort på spårvagn där varje stämpling multipliceras med 9,8. Stämplingsbenägenheten är även låg i den övriga stadstrafiken samt på pendeltågen.

### Analys

Den nya och förenklade intäktsmodellen är betydligt grövre än nuvarande modell. Det innebär också att mindre förändringar i resmönster eller betalströmmar kan ge större förändringar för intäkterna på enskilda linjer. Detta kan leda till förändringar för den enskilde ägaren/beställaren som kan vara svåra att förutsäga.

Särskilt svårt blir det att förutsäga förändringar vid prisförändringar som leder till överströmningar mellan olika typer av kort, eller vid införandet av helt nya produkter/kort. Om t ex priset höjs på ett lokalt kort så att det gynnar många resenärer att köpa ett regionalt

kort istället kommer samma resor att viktas högre när dessa resenärer reser med regionala linjer (dvs även om resornas längd inte har förändrats).

De genomsnittliga reslängderna per produktområde är stabila när man studerar Västra Götaland som helhet. Inom respektive produktområde är variationen mycket stor. Det innebär att den nya modellen ger förändrade intäkter per linje och i förlängningen även per kommun och region.

Inom ett och samma produktområde får linjer som har kortare resor än medelvärdet en högre intäkt. Linjer med längre resor än medelvärdet får relativt lägre intäkter än i nuvarande modell. Detta slår således ofta både positivt och negativt för en och samma ägare/beställare. Totalt sett förlorar regionen intäkter till förmån för kommunkollektivet om ca 24 Mkr.

Att alla inte stämplar innebär att intäkterna måste justeras med hänsyn till den så kallade stämplingsbenägenheten. Denna kan variera över tid och mätningarna innebär viss osäkerhet. Detta påverkar den ekonomiska förutsägbarheten vid fördelning av intäkterna per kommun och region. Denna osäkerhet finns i dagens modell och kommer enligt förslaget att följa med i en ny modell.

## **Rekommendationer**

För att intäktsmodellen för områdesladdningar ska kunna frikopplas från resvaneundersökningar krävs att man i avtalet antar de vikter som är framtagna som gällande så länge modellen gäller. Således släpper man kravet på kopplingen till medelreslängden och accepterar vikterna som sådana.

Modellen ovan är anpassad för att kunna fördela intäkter till respektive linje utifrån dagens pris- och betalsystem. Om prissystemet eller tekniken att mäta reslängden förändras bör denna intäktsmodell kunna revideras *inom* ramen för ett avtal. En ny tillämpning kan t ex godkännas vid en årsstämma.

Såväl dagens modell som den nya modellen är känslig för prisförändringar som leder till överströmningar mellan kort. Dvs även om intäktsnivån som helhet för Västtrafik förblir oförändrad kan överströmningar mellan kort leda till relativt stora förändringar för den enskilde beställarens ekonomi. Det är därmed viktigt att enskilda ägare/beställare i ett framtida avtal inte får göra förändringar i priser av enstaka kort utan att det sker utifrån en samlad bedömning.

## **B3.4 Fortsatt arbete**

Innan en slutrapport kan färdigställas krävs ytterligare analyser. Det handlar om;

- Känslighetsanalyser för olika typer av förändringar
- Fördjupade tester och analyser – framförallt av intäktsmodellen
- Ytterligare kvalitetsgranskning av det ekonomiska underlaget per kommun.

**Dessa analyser kan också komma att leda till förslag till justeringar i den nu föreslagna modellen och dess ekonomiska konsekvenser.**