

Minnesanteckningar från projektgruppsmöte

Tisdagen 29 april, Göteborg

1. Gemensam inledning

Rolf inledde mötet genom att hälsa välkomna och gå igenom de praktiska detaljerna för dagen.

Ulrika visade bilden över de tre huvudspåren. Gruppen enades om att vi egentligen bara jobbar efter två huvudspår; delat och enskilt ägarskap. Därefter handlar det om tillämpning.

2. Grupparbeten i två grupper

Mål/ dialog/samverkan:

Anteckningar från grupparbetet bifogas i sin helhet nedan.

Bilaga 13:

Ett konsultuppdrag är beställt för att ta fram alternativa bilaga 13. Principerna ska bygga på att resor/nyttjandet fortfarande är fördelningsgrunden, men att mallar skapas utifrån kortförsäljning och med betalssystemet (påstigande) som grund. Fokus ligger på att förenkla/förtydliga intäktsfördelningen men det är viktigt att kostnadsfördelningen följer med för en sammanhängande modell. Gruppen enades om ett tillägg till konsulten att särskilt studera hur man kan göra med området motsvarande Göteborg + där administrativa gränser inte sammanfaller med de funktionella (lokala resor blir regionala).

Vid gruppdiskussionen framgick att den inriktning man nu tittar vidare på är den som anses mest intressant.

Vi bör också utreda möjligheterna att föra pengar mellan åren för att minimera svängningar för enskilda ägare.

Gruppen gick igenom den tidplan som finns i gällande projektplan och konstaterar att den är grov, men att man ligger i fas. Det finns behov för gruppen att för egen del precisera denna tidtabell ytterligare. Ambitionen är att göra detta via mail innan nästa möte.

Ulrika formulerar ett PM som stäms av med arbetsgruppen för att beskriva de föreslagna utredningsalternativen samt hur den ställer sig till de 12 kriterierna samt resenärsperspektivet.

3. Fortsatt diskussion om två perspektiv; ägarperspektiv och resenärsperspektiv

Gruppen fokuserade på att enas om vad resenärsperspektivet är. De faktorer som är viktiga för den enskilde resenären finns kartlagt och mäts regelbundet (av SLTF). Faktorerna är drivkrafter dels för nöjdheten och dels för resandefrekvensen. Gruppen kom fram till att vi bör fokusera och prioritera de faktorer som driver resandefrekvensen. Utifrån detta rangordnas faktorerna enligt nedan:

1. **Relevans** är den enskilt viktigaste faktorn som driver resandet
"jag kan använda Västtrafik för de flesta resor jag gör"
2. **Kunskap** är den näst viktigaste faktorn
"för de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka med Västtrafik"
3. **Attityd till alternativa färdmedel**
"för de flesta dagliga resor jag gör överväger jag vilka alternativa färdmedel jag kan använda"
4. **Produktfördel**
"Det finns fördelar att åka med Västtrafik jämfört med att åka bil"
5. **Popularitet**
"mina vänner och bekanta är generellt sett positiva till Västtrafik"
6. **Prisvärt**
"det är prisvärt att resa med Västtrafik"
7. **Kvalitet**
"Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag åker med Västtrafik"

Därutöver enades gruppen om att lägga till en faktor:

- jag ser positivt på Västtrafik som varumärke

4. "Rollerna spelar roll" Roger V presenterar projektet. Diskussion om hur detta projekt hänger ihop med aktieägaravtalet.

Roger Vahnberg informerade om det pågående projektet "Rollerna spelar roll". Bussbranschen och SLTF har tillsammans genomfört ett arbete för att se på entreprenörens roll och trafikhusvärdens roll.

Västtrafik har sedan fört arbetet vidare lokalt/regionalt. Ett syfte är att få entreprenörerna mer delaktiga och kundorienterade. Genom detta förväntas ökad resurseffektivitet, men också ett ökat resande eftersom entreprenören är den som är närmast resenären i den dagliga verksamheten.

Olika trafikföretag har olika intressen och kompetenser. Det är en balansgång att hitta den nivå som är optimal för alla parter. Rena nettoavtal är t ex inte aktuellt. Inte heller att entreprenörerna ska få ansvar för priserna. Dock kan det vara en fördel om entreprenören får ett visst inflytande över tidtabeller, mm.

Den ansvarsfördelning som diskuteras inom "Rollerna spelar roll" bedöms inte påverka vilken ansvarsfördelning som ska gälla mellan ägarna och trafikhusvärdens.

5. Göteborgs organisationsutredning

Jörn informerade om de preliminära slutsatserna som studien kommit fram till. Information kommer att skickas ut efter det delregionala ägarrådets möte den 16 maj.

6. Ägarrådet/ styrgrupp den 8 maj

Maria visade förslag till punkter för nästa styrgruppsmöte. Tidtabellen kommenterades särskilt. När behöver politiken vara framme vid ett beslut ang ägarfrågan? Vilken tidtabell gäller vid skatteväxling?

7. Kommande möte 5 juni

Västtrafik informerade att de kan vara med till senast kl 14 den 5 juni.

Förslag på nya datum för projektgruppen skickas ut via mail.

/

Vid anteckningarna

Ulrika Bokeberg

Gruppövning 29 april; Mål, samverkan dialog: Delat ägarskap kort/betalsystem		
Beskrivning:	Styrkor:	Möjliga svagheter:
50 ägare som idag med en förenklad, mer transparent och förutsägbar bilaga 13	Integrerad samhällsplanering Samord trafik	Tillräckligt förutsägbar ekonomi?
Modellen håller på att arbetas fram.	Inflytande, engagemang regionalt lokalt	Otydliga roller
Utgår ifrån att fördelningsmodellen är kraftigt förenklad	Rättvis – fast mindre millimeterrättvisa än idag regiontanken	Effektiv ägarstyrning? Resandet – administrativa gränser för resenären?

1. positiv resandeutveckling av kollektivtrafiken
2. ökad marknadsandel för kollektivtrafiken
3. integrerad samhällsplanering och samordnad samhällsbetald trafik
4. effektivt resursutnyttjande (map linjetrafik)
5. regionförstoring
6. förutsättningar för en stabil och tillförlitlig ekonomisk prognos och uppföljning
7. tydliga roller
8. inflytande och engagemang regionalt och lokalt
9. upplevs som rättvis av kommuner och region
10. effektiv ägarstyrning
11. stödjer bolaget/förvaltningen i att fokusera på resenärerna
12. regiontanken (samverkan mellan kommuner och region ger ett mervärde)

Förslag på tillämpning av modell:	
Vision, mål, ägardirektiv	<p>50 ägare formulerar en vision – nästan ouppnåelig, ska visa på en riktning. Ska finnas i avtalet.</p> <p>Övergripande Mål – titta på SIKAs struktur för mål Marknadsandel, resenärsperspektiv. Kan beslutas som ett ägardirektiv-långsiktighet (ev uppgift för RÄR).</p> <p>Delmål: VT formulerar förslag i verksamhetsplanen. Delregionala politiker sätter nivåerna på målen</p> <p>Viktigt att alla kommuner formulerar sin trafikpolitik.</p> <p>Viktigt att se tydlig koppling mellan mål och ekonomi. Vad betyder målen för respektive kommun?</p> <p>Tydlighet i hur trafiken ska utvecklas (svaga, starka områden).</p> <p>Målen tas fram i bred samverkan</p>
Ägarsamverkan	<p>Delregionala ägarråden måste få ett definierat och tydligt ansvar.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. diskutera strategiska frågor 2. diskutera det delgeografiska områdets långsiktiga utveckling av kollektivtrafiken

	<p>3. ansvara för delregionala mål och uppföljning</p> <p>4. kontaktpunkt för bolaget (etablera information och samråd – inte beslut)</p> <p>5. starkt inflytande delregionalt över kortväga regionala resor</p> <p>Förutsätter att mötena förbereds med strategiskt material – Aktiv medverkan från alla kommuner.</p> <p>Viktigt samtidigt att inte gränser mellan delregionala områdena förstärks</p> <p>En ägarsamverkan måste handla om strategiska frågor; mål och ekonomi.</p> <p>Regionala ägarrådet el motsvarande tar ansvar för helheten</p> <p>Titta på infrastrukturprocessen och hur man har bedrivit det arbetet strategiskt. Hur tjänstemän och politiker möts</p>
Dialog THM-ägare/beställare	<p>Minska detaljeringsnivån generellt på politiskt nivå</p> <p>Tydligt definiera bolagets expert roll</p> <p>Verksamhetsplan – göra den 3-årig. Strategiska frågor bör kunna ligga fast i 3 år. Ekonomin måste hanteras årligen med alternativa nivåer och ambitionsnivåer. Läger man med regionbusstrategi, målbild tåg mfl planer så stärker det VP. Överväga 4 el 2 årig plan</p> <p>Diskussion om strategiska innehållet i VP bör ske med regionala ägarrådet.</p> <p>Slå ihop budget och aktivitetsplanering i ett dokument och en process. Ersätter nuvarande trafikförsörjningsplan. Ett dokument som belyser såväl trafik som infrastruktur, marknadsföring mm</p>
Kritiska framgångsfaktorer	<p>Inflytandet är fördelat på ett sätt som 50 ägare är nöjda med</p> <p>Tydligt definiera rollerna</p> <p>Ägarna ska ägna sig åt strategiska frågor och därför måste det finnas en fungerande målstyrning</p>