

Handlingar

till sammanträde med
kollektivtrafiknämnden

26 januari 2012

Plats: Hotell Scandic Crown, Polhemsplatsen, Göteborg

Ledamöter

Alex Bergström S
Vivi-Ann Nilsson S
Patrik Karlsson S
Lena Malm S
Robert Hansson S
Fredrika Almkvist S
Gunilla Levén M
Jan Skog M
Susanna Cassberg M
Carin Ramneskär M
Ulrika Frick MP
Birgitta Adolfsson FP
Anders Fasth KD
Lars Engen V
Rickard Nordin C

Ersättare

Eric Insulahn S
Inga-Kersti Skarland S
Per Erik Norlin S
Ann Lundgren S
Eshag Kia S
Jonas Sundström S
Johan Björkman M
Lena Ferm Landström M
Christian Romberg M
Björn Thodenius M
Martin Odalgård MP
Mats Rahmberg FP
Elin Liljebäck Nilsson KD
Jennica Johansson V
Margaretha Yngvesson C

Ledamot/ersättare som har förhinder ombedes snarast kontakta Sara Boke på sara.boke@vgregion.se, eller 0767-715830. Ordinarie ledamot som har förhinder ombedes även meddela ersättare vid förhinder.

Vänligen uppge eventuellt behov av specialkost till sara.boke@vgregion.se

Förslag på kollektivtrafikförbindelser till Göteborg 26 januari

	Avgång	Ankomst	Förbindelse
Borås	07:40	08:40	Buss 100
Skövde	07:32	08:47	Västtågen regiontåg
Mariestad	06:40	08:47	Buss 500 + Västtågen regiontåg
Uddevalla	07:15	08:57	Buss 860 + SJ regiontåg
Vänersborg	07:50	08:57	Västtågen, SJ regiontåg, byte Öxnered

Om ni tar bilen, tänk på att samåka!

Kollektivtrafikavdelningen

Referens

Datum

2012-01-19

Sammanträde med kollektivtrafiknämnden den 26 januari 2012**Plats: Hotell Scandic Crown, Polhemsplatsen, Göteborg****Tid: 09.30 – 14.00. Fika serveras från 09.00****Program**

- Mötets öppnande
- Upprop
- Val av justerare
- Genomgång av ärenden (ajournering för gruppmöten efter behov)
- Lunch
- Fortsatt genomgång, lägesrapporter
- Beslut
- Mötet avslutas **14.00**

Ärenden

- | | | |
|---|--|--------------------------------------|
| 1 | Bokslut kollektivtrafiknämnden 2011 | Beslut |
| 2 | Kunskapsunderlag för budgetprocessen 2013-2015 | Beslut |
| 3 | Lägesrapport pris- och sortimentsstrategi | Information
<i>ingen handling</i> |
| 4 | Yttrande över motion om enhetspris i kollektivtrafiken | Beslut |
| 5 | Strategisk inriktning Trafikförsörjningsprogram | Beslut |
| 6 | Stadstrafikssamverkan - val av representanter | Beslut |
| 7 | Cykel på regionens sommartåg | Beslut |
| 8 | Roller och ansvar kollektivtrafiknämnden/Västtrafik | Information |

Övrigt

- *preliminärt nämndmöte 6 mars ställs in*
- *information om gemensam aktivitet för nämnden 1 juni samordnat med mötet 31 maj*

Anmälningssärenden

1. Skrivelse från Lidköpings kommun om fortsatt satsning på stadstrafiken i Lidköping

Ärende 1

Tjänsteutlåtande

Datum 2012-01-19
Diarienummer KTN 11-2012

Administration gemensamt

Handläggare Calle Blomberg
Telefon 0521-27 55 74

Kollektivtrafiknämnden

Bokslut 2011

Ärendet

År 2011 var ett övergångsår inför en ny lag och en ny organisation för kollektivtrafiken både i Sverige och i vårt eget län. Hösten 2011 har till stor del ägnats åt uppbyggnad av såväl Kollektivtrafiknämnd som kollektivtrafikavdelning. För denna uppbyggnadsprocess fanns inte särskilda medel tillgängliga utan har finansierats inom ram, både i regionstyrelsens (kansliet) och regionutvecklingsnämndens budget.

Kostnadsbilden för kollektivtrafiknämnden och avdelningen redovisar ett utfall motsvarande 1,9 mnkr för regionstyrelsens del, varav 1,2 mnkr är kopplade till nämndens arbete under hösten och resterande 0,7 mnkr till uppbyggandet av avdelningen. Den största delposten, 1,5 mnkr återfinns inom personalkostnaderna och dess arvoden, och resterande 0,4 mnkr är s.k. övriga kostnader varav 0,2 mnkr är kostnader för genomförda konsultinsatser under hösten. Resterande 0,2 mnkr finner sin bäring i framförallt lokal- och IT-kostnader (se bilaga 1).

Därtill har utfallet för regionutvecklingsnämnden beräknats till 1,0 mnkr, varav 0,6 mnkr är kostnader för det regionala ägarrådet och resterande 0,4 mnkr är personalkostnader som är kopplade till avdelningens uppbyggnad under hösten.

Investeringarna för avdelningens lokaler på Södra Hamngatan innebär en investering motsvarande 0,5 mnkr, med en 3-5 årig avskrivningstid.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden lägger informationen om bokslut 2011 till handlingarna

KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN

Ulrika Bokeberg
Tf Kollektivtrafikdirektör

Calle Blomberg
Controller

Resulträkning Kollektivtrafik 2011 i mnkr

	Nämnd	Avdelning	RUN	TOTALT
Intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0
Kostnader				
Personalkostnader	1,1	0,4	0,4	1,9
Övriga Kostnader	0,1	0,3	0,6	0,0 1,0
Totalt Kostnader	1,2	0,7	1,0	2,9
RESULTAT	1,2	0,7	1,0	2,9

Ärende 2

Tjänsteutlåtande

Datum 2012-01-12

Diarienummer KTN 9-2011

Kollektivtrafikavdelningen

Handläggare Ulrika Bokeberg

E-post ulrika.bokeberg@vgregion.se

Till Kollektivtrafiknämnden

Kunskapsunderlag för budgetprocessen 2013-15

Budgetprocessen i Västra Götalandsregionen sker genom varje parti och först när regionfullmäktige fastställt ram för varje nämnd gör nämnden sin egen budget.

Eftersom kollektivtrafiknämnden är ny, finns behov av utökad kunskap. Enligt uppdrag från kollektivtrafiknämnden den 1 december 2012 har kollektivtrafikavdelningen i samverkan med Västtrafik därför tagit fram ett underlag till stöd för den pågående budgetprocessen. Underlaget kommer också att utgöra grunden för kollektivtrafikavdelningens bidrag till det samlade, sammanfattande budgetunderlaget som sammanställs centralt för regionen som helhet.

Bilaga: Kunskapsunderlag för budgetprocessen 2013-2015 kollektivtrafik med bilagd långtidsprognos från Västtrafik.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner Kunskapsunderlaget för budgetprocessen 2013-2015 och anser att uppdraget om budgetunderlag, från den 1 december 2011, har slutförts.

KOLLEKTIVTRAFIKA VDELNINGEN

Ulrika Bokeberg



Innehållsförteckning

Inledning	3
Resandeökning.....	3
Ny kollektivtrafiklag - Kollektivtrafikprogram	3
Ny kollektivtrafiklag - Öppet marknadstillträde.....	4
Pris- och sortimentsstrategi.....	4
Förutsättningar för långtidsprognosen	5
Långtidsprognos 2013-2016	6
Oförändrad trafikvolym – Scenario 2	6
Utökad trafikvolym – Scenario 1	8
Målbild K2020.....	8
Målbilder Fyrbodal, Skaraborg och Sjuhärad	10
Tågstrategi	11
Ägarersättningen.....	12
Självfinansieringsgrad	12
Resandeutvecklingen	13
Investeringsprognos 2013 - 2017.....	15
Utvecklingen 2013 och 2014	16
Satsningar 2013.....	17
Risikanalys för långtidsprognosen	18

Inledning

Västtrafiks långtidsprognos för 2013-2016 omfattar en period där Västtrafik befinner sig i en mycket expansiv fas med stora utmaningar på både kort och lång sikt. Inom perioden sker också förändringar i de grundläggande förutsättningarna.

Västtrafiks utmaningar handlar främst om att matcha resandeökningen, med andra ord en ökad efterfrågan, med punktlighet, pålitlighet och kapacitet. En efterfrågan som beräknas öka kraftigt under de närmast åren.

Med grundläggande förutsättningar menas främst förändringar i och med att den nya kollektivtrafiklagen träder i kraft samtidigt som Västtrafik övergår att bli helägt av Västra Götalandsregionen. Men också arbetet med att ta fram en ny pris- och sortimentsstrategi för regionen.

Resandeökning

Under 2011 har Västtrafik haft en positiv resandeutveckling på cirka 10 % (18%¹). Västtrafiks resandeökning bedöms vara den största i Sverige och resultatet motsvarar i stort den målnivå som är satt för 2013. Mycket förenklat skulle vi kunna hävda att resandemålet för 2014 uppnås redan idag, men till 2011 års kostnadsnivå. Det ställer dock höga krav på leveransen i form av punktlighet, pålitlighet och tillgänglighet men också kapacitet till Västtrafiks kunder. I kölvattnet av den positiva resandeökningen följer kostnader för nödvändiga kapacitetsutökningar i form av till exempel förstärkningstrafik och högre ersättningar för resandeincitament.

Inom drygt ett år införs trängselskatter i Göteborg som ett led i att finansiera det Västsvenska Paketet. Intresset för kollektivtrafiken spås öka kraftigt och förväntningarna på att Västtrafik har ett trafikutbud som står i paritet till den ökningen är stor.

På ännu längre sikt hägrar ett nationellt fördubblingsmål. En fördubbling av marknadsandelen är en långt högre målsättning än att fördubbla resandet mätt i antalet delresor.

I denna rapport redovisar Västtrafik den ekonomiska långtidsprognosen för 2013-2016. Tidigare år har huvuddokumentet varit Verksamhetsplanen där långtidsprognosen varit en del. Verksamhetsplanen har varit ägarnas dokument som beslutats i samband med årsstämman.

Ny kollektivtrafiklag - Kollektivtrafikprogram

1 januari 2012 blir Västra Götalandsregionen ensam ägare till Västtrafik. En beställarnämnd, Kollektivtrafiknämnden, har startats upp med tillhörande

¹ När hänsyn tas till förändringar i stämplingsbenägenheten i och med öppen visering för Göteborgs stadstrafik motsvarar det ökningen på 18 %.

tjänstemannakontor enligt den nya kollektivtrafiklagens direktiv. Lagen pekar också på kravet på ett så kallat Kollektivtrafikprogram. Under våren 2012 kommer således ett kollektivtrafikprogram för Västra Götaland tas fram av Kollektivtrafiknämnden i enlighet med dess föreskrifter.

Programmet ska bland annat innehålla trafikens utveckling för de kommande fyra åren med tillhörande mål och styrtalet för till exempel resande, andelen nöjda kunder, tillgänglighetsanpassning, miljö, med mera. Kollektivtrafikprogrammet beslutas ytterst av Regionfullmäktige. Först nästkommande långtidsprognos (2014-2017) kommer att kunna vara en ekonomisk bedömning grundad på Kollektivtrafikprogrammet inkluderande programmets prioriteringar.

I långtidsprognosen för 2013-2016 bygger den ekonomiska utvecklingen på de föresatser och förutsättningar som ställts i befintliga resandemål och satsningar i enlighet med de lokala målbilderna (Målbild Skaraborg, Sjuhärad, Fyrbodol och K2020). Dessa målbilder är framtagna av respektive områdes kommunalförbund tillsammans med Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

Utifrån detta underlag är det sedan möjligt och nödvändigt för Kollektivtrafiknämnden att, med hjälp av Västtrafik, göra prioriteringar för utvecklingen de nästkommande åren. En sådan prioritering är alltså inte gjord i följande långtidsprognos. De lokala målbilderna behöver tillsammans med den tågstrategi, som för närvarande arbetas fram, sammanfogas till en målbild för Västra Götaland.

Ny kollektivtrafiklag - Öppet marknadstillträde

Vad avser ny kollektivtrafiklag och nya kommersiella aktörer på marknaden finns inget resonemang eller någon ekonomisk konsekvens medtagna i denna långtidsprognos. Det avser trafikala såväl som ekonomiska effekter. Detta har sin grund i att det ännu är ett tidigt skede. Bedömningen är att marknaden för närvarande förhåller sig avvaktande och att nya initiativ de närmaste åren blir i mindre omfattning. Inför nästkommande år kommer förnyade bedömningar göras inom ramen för Kollektivtrafikprogrammet och utvecklingen följs med stort intresse.

Pris- och sortimentsstrategi

En tredje grundförutsättning är pris- och sortimentsstrategin. Slutliga beslut rörande utformningen av en ny pris- och sortimentsstrategi kan ha stor påverkan på Västtrafiks intäktsmassa. I dagsläget finns inte tillräckliga inriktningar att göra ekonomiska bedömningar på. Intäktsmassan i denna långtidsprognos är, som en följd av detta, uppbyggd i enlighet med befintliga modeller och inga ekonomiska konsekvenser av förändringar är medtagna.

Den ekonomiska utvecklingen och konsekvenser av olika satsningar bygger på de kunskaper och bedömningar som gjorts under hösten 2011. Det har upprättats två alternativa scenarier som på en övergripande nivå visar de åtaganden som blir följden av vald ambitionsnivå.

Förutsättningar för långtidsprognosen

Ägarersättningen är skillnaden mellan totala kostnader och totala intäkter inklusive intäkter från särskild beställd trafik. I båda scenarierna uttrycks ägarersättningen och dess förändringar för Västtrafik som helhet, men exkluderar Anropsstyrd trafik.

Långtidsprognosen omfattar två alternativa scenarier:

- Scenario 1. Utökad trafikvolym jämfört med budget 2012
- Scenario 2. Oförändrad trafikvolym jämfört med budget 2012

Västtrafiks samlade kostnader och intäkter i budget 2012 uppgår till 6 532 mnkr respektive 3 518 mnkr. Kostnaderna och intäkterna som avser Anropsstyrd trafik och således är exkluderade motsvarar vardera cirka 460 mnkr.

Det som i hög grad påverkar ägarersättningens utveckling är den nuvarande trafikens kostnadsökningar som sker utan förändrad trafikvolym, det vill säga kollektivtrafikbranschens allmänna kostnadsökningar (indexering). Framtida kostnadsökningar i långtidsprognosen, baseras på Konjunkturinstitutets bedömning av konsumentprisindex och arbetskostnadsindex. I avsaknad av prognos för PPI avseende diesel, och med tanke på de stora svängningar som detta index visar, används indexvärdet i budget 2012. Ersättningen till trafikföretagen baseras på en sammanvägning av nedanstående tre index.

- KPI (konsumentprisindex) ökar med 2,1 - 2,6 % per år.
- AKI (arbetskostnadsindex) ökar med 3,2 - 3,6 % per år.
- PPI (producentprisindex) för diesel redovisas i nivå med budget 2012

Det sammanvägda kostnadsprisindexet för den nuvarande trafiken beräknas till 2,4 - 2,8 % under åren 2013-2016.

Grundförutsättningen för bedömningar om utvecklingen av biljettpriserna är att de utvecklas i samma takt som det sammanvägda kostnadsprisindexet ovan. I samband med de stora satsningarna 2013 och 2014 ingår även en extra prishöjning med +3 %.

I tidigare Verksamhetsplan har resandemålen beskrivits under rubriken "på väg mot 2025". Den beskrivna utvecklingen har legat till grund för bedömningarna i långtidsprognosen scenario 1, utökad trafikvolym jämfört med budget 2012.

Det pågår för närvarande ett arbete avseende pris- och sortimentsstrategi. I Långtidsprognosen 2013-2016 tas ingen hänsyn till eventuell påverkan på intäktsmassan eller kostnader hänförliga till detta arbete.

Inte heller är eventuella konsekvenser kopplade till att Västtrafik får nya förutsättningar för sin finansiering som helägt bolag till Västra Götalandsregionen beaktade.

Långtidsprognos 2013-2016

Långtidsprognosen omfattar två scenarier och beskriver nettoeffekten av respektive förändring för 2016 jämfört med budgeten för 2012.

	Scenario 1 "Utökad trafikvolym"	Scenario 2 "Oförändrad trafikvolym"
Resultat före ägarersättning enligt budget 2012	-3 015	-3 015
Prisjustering	335	335
Prisjustering extra	185	185
Allmän resandeökning	105	105
Index	-685	-685
Upphandling	-240	-240
Investeringar i tåg	-185	-185
Övrigt	-155	-155
Målbild K2020	-430	
Målbild Fyrbodal	-40	
Målbild Sjuhärad	-20	
Målbild Skaraborg	-55	
Tågstrategi	-55	
Resultat före ägarersättning 2016	-4 255	-3 655
ÄGARERSÄTTNING		
Ägarersättning enligt budget 2012	-3 015	-3 015
Total ökning av ägarersättning 2016 jmf med budget 2012	-1 240	-640
Total ägarersättning 2016	-4 255	-3 655
Årlig genomsnittlig procentuell ökning av ägarersättning	9,0 %	4,9 %

Summering av målbilder, Utifrån detta är det sedan möjligt och nödvändigt för Kollektivtrafiknämnden att, med hjälp av Västrafik, göra prioriteringar för utvecklingen de nästkommande åren i relevans till regionens ambitioner och resurser

Oförändrad trafikvolym – Scenario 2

I båda scenarierna ingår som en bas den nettoutveckling som är hänförlig till den verksamhet Västrafik förväntas ha vid utgången av 2012. Denna basutveckling är

det som sedan summeras till scenario 2. Rena intäktsökningar är prisökningen, dels den principiella som motsvarar indexuppräknningen och utöver det den tillkommande extra 3 % som föreslagits år 2013 samt 2014.

Nästkommade post, Allmän resandeökning, är hur intäktsmassan bedöms öka i samband med att resandet ökar på den trafik som redan finns. Västtrafiks erfarenhet är att kunderna oftast väljer att resa vid de redan hårt belastade tidpunkterna och i hårt belastade stråk. Det vill säga resandeökningar fördelar sig oftast proportionerligt så att relationerna mellan till exempel hög och lågtrafik bibehålls. Det finns därmed begränsningar för hur mycket tillkommande ökning som befintlig trafik kan klara av. I annat fall medför även dessa ytterligare kostnadsökningar.

Kostnadsökningar är indexutvecklingen av trafik kostnaderna som beskrivits under förutsättningarna. Upphandlingseffekter är även det en konsekvens kopplad till trafik kostnaderna. Trafikavtalen löper med en tidsperiod av 8-10 år. Västtrafik har de senaste åren haft en positiv trend vad avser upphandlingar. De har föranlett kostnadsökningar, men i mindre omfattning. Utvecklingen det senaste året med ökade krav på leverans och kvalitet, miljö med mera gör det troligt att denna trend nu brutits. Under den kommande fyraårsperioden ska Västtrafik upphandla trafik motsvarande 35 % av trafikvolymen.

Under perioden 2013-2016 ingår ytterligare investering i nya tåg. Det avser dels beslutade nyanskaffningar såsom sex regiontåg samt 22 pendeltåg med beräknad leverans 2013 och 2014, men också ytterligare cirka tio pendeltåg med leverans 2016. Kostnaderna som ingår i posten investeringar i tåg består främst av avskrivningar och räntekostnader men även en mindre del av underhållet.

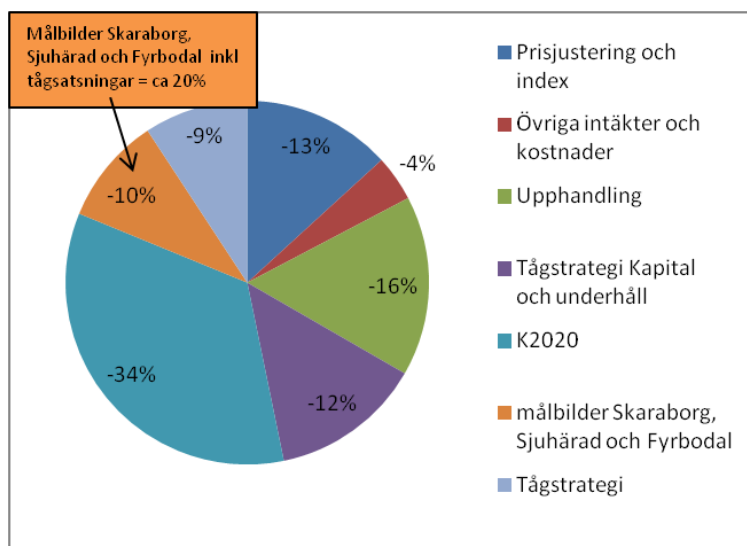
Posten Övrigt som ingår i båda scenarierna avser kostnadsutveckling för restande verksamheter inom Västtrafik. Det avser främst trafiknära kostnader såsom infrastruktur motsvarande terminaler, hållplatser men även fordonsutrustning. En mindre del avser mer administrativa kostnader. Det finns ingen förväntad förändring av administrationens storlek relativt ökningen i övrig verksamhet, snarare tvärtom finns det antaganden om viss storskalighetsfördel.

Sammantaget ger ovanstående alltså scenario 2. Det är en bedömning av hur kostnadsutvecklingen blir utifrån att inga ytterligare satsningar görs.

Utökad trafikvolym – Scenario 1

Scenario 1 beskriver hur nettoutvecklingen av intäkter och kostnader bedöms utifrån olika satsningar. Grunden för den ekonomiska utvecklingen på satsningarna i långtidsprognosen 2013-2016 bygger på de föresatser och förutsättningar som ställts i befintliga resandemål och satsningar i enlighet med de lokala målbilderna. De är framtagna av kommunförbunden i regionen tillsammans med Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Utifrån detta underlag är det sedan möjligt och nödvändigt för Kollektivtrafiknämnden att, med hjälp av Västtrafik, göra prioriteringar för utvecklingen de nästkommande åren.

Diagrammet visar hur ökningarna i Långtidsprognosen fördelar sig totalt sett.



Ökningen 2013-2016

Den totala ökningen för perioden motsvarar cirka 1 240 mnkr.

Satsningar 2013-2016

För hela Västra Götalandsregionen motsvarar satsningarna cirka 600 mnkr vilket motsvarar cirka 49 % av den totala ökningen av ägarersättningen över perioden.

I kommande diagram beskrivs satsningarna samt effekterna på ägarersättningen per år för 2013-2016.

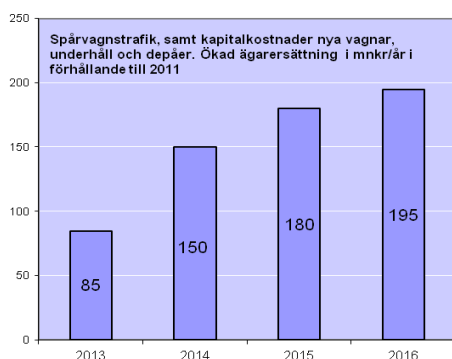
Med ökad ägarersättning avses nettoeffekten, det vill säga kostnaderna för trafik-satsningen minskat med de bedömda intäktsökningarna som kommer av det ökade resandet för respektive satsning.

Målbild K2020

Införandet av trängselskatten förväntas medföra en betydande ökning av efterfrågan. För att möta det ökade behovet är därför tyngdpunkten för satsningarna år 2013.

20-25 % av satsningarna förväntas ske i spårvagnstrafiken där utökning kommer att ske med en tur per timma på samtliga linjer. Dessutom planeras trafikering av en ny länk i spårvagnsnätet, mellan Järntorget och Lilla Torget tidigast 2015 då den nya knutpunkten vid Skeppsbron ska vara färdigställd. I denna satsning ligger

också ökade kostnader för nya spårvagnar med tillhörande underhåll och depå-kostnader.



Spårvagnstrafik

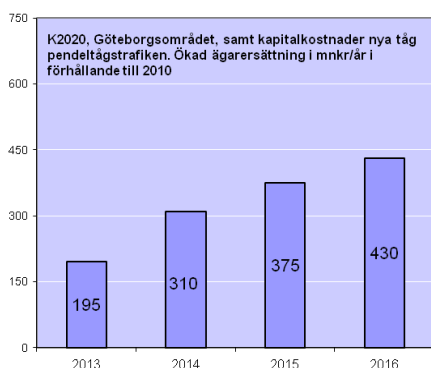
Detta diagram visar utvecklingen för kostnader för spårvagnstrafiken.

Uppgifterna bygger på information från Trafikkontoret och Göteborgs stad.

Västtrafik äger inte vagnar eller depåer.

Ytterligare planeras en stor satsning på nytt expresslinjenät (KomFort) omfattande totalt 8 linjer. Redan befintliga linjer, Expresslinjer och stadstrafiklinjer, utgör grunden för det nya expresslinjenätet. Linjerna ska gå i stråk med gott resandefunderlag. Linjenätet innebär snabba resor med hög turtäthet mellan knutpunkter i Göteborgsområdet och hållplatser som tangerar Göteborgs stadskärna. Linjenätet kräver ingrepp i infrastrukturen för att garantera framkomlighet och bereda plats för fler resenärer. Utöver expressbusslinjerna behöver övriga linjer i stadstrafiken förändras till viss del för att komplettera expresslinjenätet.

Befintligt stombusslinjenät planeras att öka med 4 nya stombusslinjer. Även de linjerna kommer att utgöras av redan befintliga stadstrafiklinjer som arbetas om. Ökad turtäthet på samtliga stombusslinjer bedöms behövas. Stombusslinjenätet utgör tillsammans med Spårvagnsnätet det som i K2020 kallas KomOfta. KomOfta kompletterar KomFort inne i centrala Göteborg.



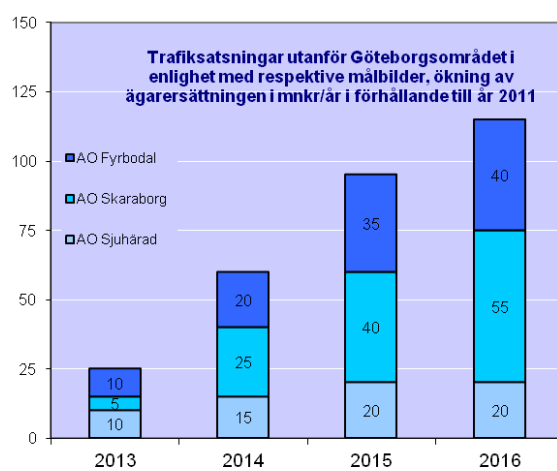
Båttrafik

Nya älvbåtar som är bättre anpassade för snabba resor med plats för fler cyklar, planeras att anskaffas med leverans under 2013.

I och med trängselskatternas införande 2013 förväntas en resandeökning även på pendeltågen. På grund av kapacitetsbrist på banorna finns inte möjlighet att köra fler turer på morgon och eftermiddag, men det finns möjlighet att utöka kapacite-

ten på befintliga turer. Detta möjliggörs i och med leverans av nya tåg under 2012-2013. Pendeltågen får successivt fler vagnar per tur, vilket medför möjlighet att ta emot fler kunder. Även satsningar på att få en styv tidtabell med halvtimmestrafik som bas från morgon till kväll, vardag som helg, planeras. Alependeln startar i december 2012 och i och med trafikstarten läggs även hela linjenätet om i Ale kommun.

Målbilder Fyrbodal, Skaraborg och Sjuhärad



Målbilder

Trafiksatsningarna utifrån målbilderna Fyrbodal, Skaraborg och Sjuhärad motsvarar 10 % av ökningen. Inkluderas delar av regiontågtrafiken, vilket är en del av trafikutbudet i dessa områden, motsvarar det cirka 20 % av ökningen

Fyrbodal

Målbilden innehåller satsningarna inom Fyrbodal genom förstärkningstrafik mot Bohuståget men även minskad busstrafik i samband med införandet av Alependeln. Dessutom satsas det via:

- Utveckling av stadstrafiken i Uddevalla
- Expresssturer Strömstad-Göteborg under 2014
- Satsningar på kompletterande trafik till tågen.
- Stadstrafik Trollhättan och Vänersborg

Det planeras också för särskilda miljöinsatser inom området.

Skaraborg

Utifrån målbilden sker satsningarna i Skaraborg i första hand inom:

- Utveckling stadstrafiken i Skövde och Lidköping utifrån gemensamma linjenätsöversyner och långsiktiga utvecklingsplaner.
- Utveckla regiontrafiken i de relationer där stor potential till ökat resande finns. Fokus är i första hand på satsningar i målbildens anslutningar och stråk. De

närmaste åren ligger huvudfokus på att satsa på anslutningar som saknar trafik och har hög potential till ökat resande, därefter satsas på stråken.

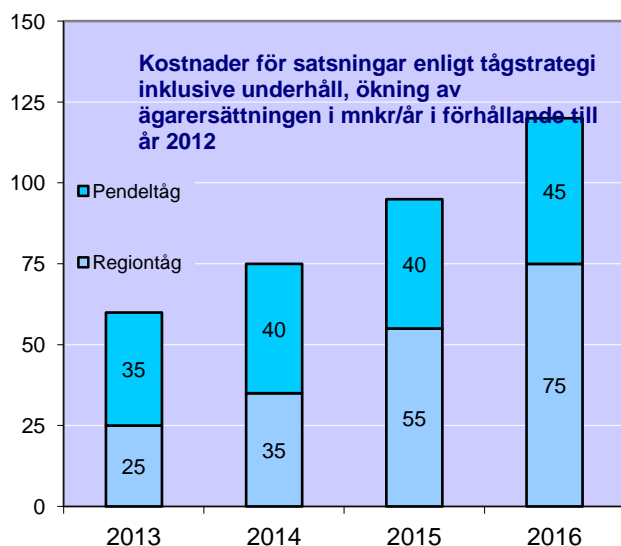
- Förbättra anslutningarna mellan tåg och buss genom att utöka busstrafiken som ansluter till tåglinjer. Samspel mellan buss och tåg är viktigt för att i första hand det långväga resandet skall fungera och öka.

Sjuhärad

Satsningarna inom Sjuhärad sker i första hand genom satsningar inom Borås stadstrafik och på linje 100-stråket. Satsningarna, särskilt de på linje 100, är kopplade till den kraftiga resandeökningen för den trafiken.

Tågstrategi

För närvarande pågår ett arbete med att ta fram en ny tågstrategi. Inom Regiontrafiken är trafiksatsningarna medtagna i enlighet med förslag till tågstrategin 2026. Planen för förstärkningar av kapaciteten har därefter gradvis och efter behov brutits ned mellan åren fram till 2016. Viss hänsyn har även tagits till budgetramen för 2013-2014, vilket förklarar den kraftiga ökningen av turutbudet i de efterkommande två åren. I december 2012 beräknas komplett dubbelspår finnas färdigt på sträckan Göteborg- Trollhättan- Öxnered. I samband med detta planeras trafiken med Regiontåg utökas kraftigt.



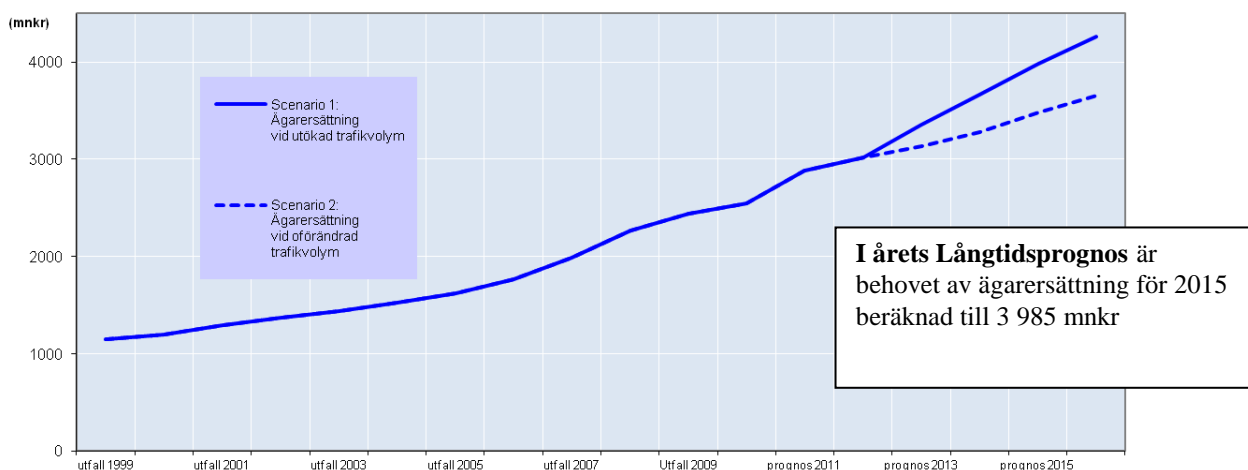
Vidare sker satsningarna inom regiontrafiken via införandet av dubbelturer inom hela området i den mån möjlighet finns. Dessutom är det för 2013 och 2014 räknat med planerade multipelkörningar.

Ägarersättningen

Resultatet av långtidsprognosen ger en utveckling som följer tidigare års trend för stora satsningar.

Ägarersättningen 2016 jämfört med 2012:

- Scenario 1: Den totala ägarersättningen ökar med 1 240 mnkr eller genomsnittligt med 9,0 % per år.
- Scenario 2: Den totala ägarersättningen ökar med 640 mnkr eller genomsnittligt med 4,9 % per år



Effektiviseringskrav

Det effektiviseringskrav som Västra Götalandsregionen ställer på sina bolag och förvaltningar ingår under respektive punkt i tabellen. Effektivisering för Västtrafik har historiskt främst kunnat ske i samband med upphandlingar. Utöver det återfinns det möjligheter vid förändring av trafik utifrån policyn för lågfrekventa linjer samt allmänt inom den övriga verksamheten.

Självfinansieringsgrad

En parameter som påverkar utvecklingen av ägarersättningen är vilken nivå av självfinansieringsgrad som eftersträvas. Detta nyckeltal ger, som de flesta nyckeltal, inte hela bilden utan kompletteras lämpligen med andra perspektiv. Prissättning, omfattning på satsningar, ökat resande, kvalitets- och miljökrav samt policy för lågfrekvent resande är exempel på faktorer som påverkar självfinansieringsgraden. I dagsläget finns inget uppdrag att ha en målsättning eller styrning utifrån detta nyckeltal.

Skall självfinansieringsgraden beräknas för utvecklingen framåt måste långtidsprognosen kompletteras med intäkter och kostnader för Anropsstyrd trafik. Detta inkluderat ger då en utveckling av självfinansieringsgraden historiskt och framåt enligt nedan.

	2010	P2011	B2012	LTP 2013	LTP 2014	LTP 2015	LTP 2016
Självfinansieringsgrad	54,0%	53,4%	53,9%	53,7%	53,6%	52,7%	52,3%

Att självfinansieringsgraden relativt väl bibehålls under de närmaste åren fram till 2015, är hänförligt till bland annat att prisökningen i stort sett är i nivå med indexutvecklingen. Därutöver påverkar ökade intäkter för befintlig trafik självfinansieringsgraden positivt samt att teckningsgraden på satsningar bedöms vara relativt god i början av tidsperioden.

Utifrån olika resonemang kan det finnas anledning att eftersträva en bibehållen självfinansieringsgrad. Det matematiskt enklaste sättet är att via prisökning räkna ut bibehållen självfinansieringsgrad. Tabellen nedan visar en schabloniserad beräkning på hur priset skulle behöva påverkas för att uppnå det.

Den första raden visar den procentuella prisökningen utifrån index, den andra raden den extra prisökning i samband med stora satsningar och den tredje rad som skulle behöva justeras ytterligare för att utifrån priset uppnå en jämn självfinansieringsgrad.

	LTP 2013	LTP 2014	LTP 2015	LTP 2016
Prisökning enl index	2,4%	2,6%	2,7%	2,8%
Planerad extra prisökning	3%	3%		
Ytterligare prisökning för bibehållen Självfinansieringsgrad	1%	0%	2%	1%
	6,4%	5,6%	4,7%	3,8%

Det är väsentligt att påpeka att procentsatserna för till exempel 2015 enbart gäller om ökningarna åren innan har genomförts samt indexnivåns rörlighet (se rubriken Förutsättningar, sidan 5).

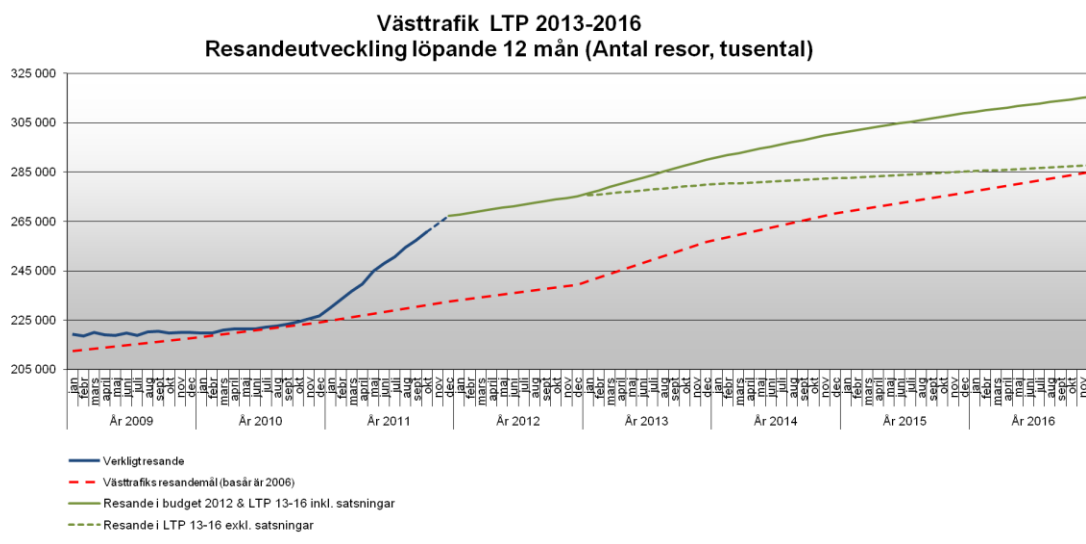
Resandeutvecklingen

Västtrafik har under 2011 haft en positiv resandeutveckling på cirka 10 % (18 %²). Västtrafiks resandeökning bedöms vara den största i Sverige och resultatet motsvarar i stort den målnivå som är satt för 2013. I bedömning inför såväl

² När hänsyn tas till förändringar i stämplingsbenägenheten i och med öppen visering för Göteborgs stadstrafik motsvarar det ökningen på 18 %.

budget 2012 som för Långtidsprognosen finns en fortsatt positiv syn på den allmänna resandeutvecklingen. Resandet under den kommande fyraårsperioden förväntas öka inte minst i Göteborgsområdet under 2013 i och med införandet av trängselskatt. Resandet ökar inom samtliga områden. Som exempel kan nämnas stadstrafiken i Borås och Regiontrafiken i Sjuhärad med linje 100 som förväntas ha en fortsatt mycket positiv utveckling.

Målkurvan nedan visar den bedömda resandeutvecklingen där såväl den allmänna resandeökningen, som resandeökningen till följd av satsningarna, är beaktad. Under 2011 justerades principen för beräkning av stämpelnsbenägenheten vilket är förklaringen till den stora förändringen under detta år. Ökningen har skett över en längre period än mellan 2010 och 2011, det vill säga den årliga jämförelsen blir något överskattad. Det kan dock konstatera att den bedömda resandeutvecklingen för 2013-2016 följer målkurvan.



Investeringsprognos 2013 - 2017

I enlighet med tidigare år visas en översiktlig bild av investeringsbehovet de nästkommande fem åren. Effekten av investeringar för perioden 2013 – 2016 är medtagna i långtidsprognosen.

Investeringsbehov	2013	2014	2015	2016	2017	Summa perioden
Belopp i mnkr						
Tåg	1 360	0	0	700	0	2 060
Terminaler och övrig infrastruktur	70	190	380	65	20	725
Övrigt	75	75	75	75	75	375
Summa	1 505	265	455	840	95	3 160

Beräkningarna är gjorda i löpande priser och hänsyn är tagen till beslutade bidrag. Investeringarna för 2013-2016 är mer definierade medan 2017 enbart består av en grov uppskattning.

Tåginvesteringarna fram till 2013 är beslutade och beställning är gjord. Det pågår för närvarande en utredning för att mer i detalj precisera behovet av nya tåg efter 2013. Dels utifrån kapacitetsbehov, men även utifrån behov att börja skrota delar av de äldre fordonen. Denna utredning är inte beaktad i ovanstående utan investeringen 2016 är utifrån tidigare gjorda bedömningar, främst resandeutveckling.

Satsningarna på terminaler och övrig infrastruktur är särskilt stora under två år. Under 2014 är den enskilda största investeringen Lerums resecentrum. Under 2015 är det så väl Skeppsbron Båttterminal, Kungälv och Uddevallas resecentrum som Gamlestaden resecentrum och kontor.

Utvecklingen 2013 och 2014

För 2013 och 2014 är satsningarna främst kopplade till de förväntningar som gjorts i samband med Västsvenska paketet och inför införandet av trängselskatt i Göteborgsområdet. Utifrån den ram som finns i befintlig budgetplan är medtagna satsningar för främst året 2013, men även till viss del även 2014 endast de satsningar som i dagsläget bedöms som mest nödvändiga för att hantera utvecklingen under dessa år som är medtagna i Långtidsprognosen.

Detta till trots är nivån fortfarande en bit ifrån presenterad ram. Det medför att det kommer krävas mer prioriteringar bland nedan presenterade satsningar, eller att finansiering löses för att uppnå de ambitioner som finns i årets Långtidsprognos.

Det är viktigt att notera att beloppen i Långtidsprognosen även för 2013 och 2014 är bedömningar utifrån de förutsättningar som finns hösten 2011. Utredningar och arbete med effektiviseringar pågår löpande och förfinas ytterligare i samband med budgetarbete för respektive år.

I nedanstående tabell visas den ram som är presenterad i Västra Götalandsregionens budgettilldelning för 2012 ställt mot den beräknade ägarersättningen som blir fallet vid val av Scenario 1, det vill säga en utökning av trafiken. (Inom parentes visas ägarersättningsbeloppet i föregående års Långtidsprognos.)

	B2012	2013	2014
Planerad Ram	-3 015	-3 219	-3 380
Ägarersättning i Långtidsprognos	-3 015	-3 355	-3 663
Awikelse från planerad ram	0	-136	-283
Ägarersättning f.g. Långtidsprognos	(-3 153)	(-3 585)	(-3 917)

I Långtidsprognosen räknas med ökade intäkter med 250 och 235 mnkr för åren 2013 respektive 2014. Kostnadssidan ökar samtidigt med 690 mnkr respektive 645 mnkr.

Utvecklingen av respektive typ av kostnad för åren 2013 och 2014 visas i nedanstående tabell. I arbetet med årets Långtidsprognos har mycket arbete lagts kring att prioritera bland planerade satsningar och när i tiden de skall genomföras. Det betyder att det finns satsningar som ingått i tidigare långtidsprognoser med plan att genomföras till 2013 som istället flyttats fram till senare år.

Scenario 1	LTP 2013	LTP 2014
Prisjustering	66	81
Prisjustering extra	82	92
Resandeökning allmän netto	31	23
Index	-134	-165
Upphandling	-54	-111
Tågstrategi Kapital och underhåll	-97	-17
Sänkt fast ersättning Västtågen	40	0
Övrigt	-17	-47
K2020	-196	-113
Målbild Fyrbodal	-8	-13
Målbild Sjuhärad	-6	-7
Målbild Skaraborg	-4	-21
Tågstrategi	-45	-10
Resultat före ägarersättning	-340	-308

Satsningar 2013

I nedanstående tabell ser man de satsningar som planeras för 2013. Utöver dessa finns det åtgärder som görs i den befintliga trafiken, och som också till viss del kan anses vara satsningar för att kunna ta hand om den allmänna resandeutvecklingen. Exempel på sådana är ökade kostnader för nya tåg, tågunderhåll, multipelkoppling pendeltåg samt bankostnader inom spårvagnstrafiken bland annat i samband med ökad belastning av banan. Satsningarna som redovisas nedan är i nivå med den estimering som gjorts tidigare under året.

Satsning	2013
Alependeln	16 mnkr
Regiontåg	14 mnkr
Regnbågstrafiken	62 mnkr
Spårvagn	17 mnkr
Övrigt inom K2013	41 mnkr
TFP 13 Sjuhärad	6 mnkr

I arbetet inför budget 2013 kommer satsningar och kostnadsnivåer ytterligare preciseras samt prioriteras vilket kan leda till att gjorda bedömningar förändras. Större osäkerheter som kan påverka utfallet i budgetarbetet är

- Indexutveckling.
- Beslut kopplade till ny prisstrategi.
- Annat beslut kring prisökning än antaget.
- Konsekvenser av ny form för finansiering av verksamheten i samband med övergången till helägt bolag till Regionen.
- Diskussioner kring spårvagnskostnader.
- Allmänt kring satsningar och faktiskt utfall av upphandling befintlig trafik.

Risakanalys för långtidsprognosen

Den ekonomiska långtidsprognosen som Västtrafik har upprättat för tiden 2013-2016 baseras på dagens bedömningar och erfarenheter avseende kostnadsutveckling, resandeutveckling, priskänslighet, resenärernas resmönster och biljettval m m. Det är osannolikt att alla dessa faktorer kommer att utvecklas exakt enligt bedömningarna. Detta kan bero på förändringar i Västtrafiks omvärld eller andra faktorer som ändrats på ett sätt som Västtrafik inte kunnat förutse. Nedan beskrivs några av de mest väsentliga ekonomiska riskerna, dvs risker som kan resultera i förändrade ågarersättningar.

Indexkostnader ökar mer än vad som antagits under 2013-2016

Långtidsprognosen baseras på förväntad ökning av arbetskraftsindex, konsumentprisindex och producentprisindex för diesel. Västtrafiks trafik kostnader påverkas i stor omfattning av indexutveckling. Till exempel skulle ökning av KPI år 2013 med 1 % utöver prognostiserat KPI-index medföra en ökad kostnad med 20 mnkr. Om det sammanvägda indexet år 2013 ökar med 1 % utöver prognostiserat medför detta en ökad kostnad med 50 mnkr. Blir utfallet av indexen lägre än de prognostiserade, minskar kostnaden med motsvarande belopp.

Kollektivtrafikens infrastruktur byggs inte ut

Om det kollektiva resandet skall öka kraftigt, i vissa delar fördubblas, krävs att kollektivtrafiken får en ökad framkomlighet och färre störningar. Om samhällets infrastruktur inte utvecklas i den takt som kollektivtrafiken är i behov av, kan det i förlängningen medföra att önskade resandeökningar och därmed intäktsökningar inte uppnås.

Tillräcklig prisökning uteblir

Långtidsprognosen baseras på att Västtrafik höjer biljettpriset enligt förutsättningarna. Om Västtrafiks ägare vill prioritera lägre priser leder detta till lägre intäkter och därmed ökat behov av ägartillskott. T.ex. innebär en utebliven höjning av biljettpriset med 1 % c:a 25 mnkr i årligt minskade biljettintäkter.

Överströmningar mellan olika färdbevis

De senaste åren har Västtrafik sett en överströmningseffekt mellan biljettslag och hur resenärer använder kollektivtrafiken. Västtrafik bedömer att det också framöver kommer att utvecklas nya biljettslag som kan användas för att underlätta och göra kollektivtrafiken än mer lättillgänglig. I och med det, kan det bli en påverkan på biljettintäkter som inte kan förutses idag. Detta kan få konsekvenser för Västtrafiks totala intäktsmassa vilket kommer att påverka ägarersättningen.

Osäkerhet vid trafikupphandlingar

När trafikupphandlingar sker under perioden har Västtrafik i Långtidsprognosen räknat med en viss kostnadsnivå. Exempel på avtal som skall upphandlas under perioden är Österavtalet inom Göteborgsområdet och större delen av busstrafiken inom AO Fyrbodalen och AO Skaraborg. Om inkomna anbud skulle avvika från gjorda antaganden kommer ägarersättningen påverkas.

Ny Kollektivtrafiklagen

Den nya kollektivtrafiklagen innebär ett öppnare marknadstillträde för kommersiella aktörer från januari 2012. Västtrafik kommer att underlätta för kommersiella aktörer att komma in på marknaden, men kan i dagsläget inte bedöma ekonomiska konsekvenser av denna systemförändring. Långtidsprognosen behandlar därför inte några ekonomiska konsekvenser med anledning av den nya kollektivtrafiklagen.

Förändringar i räntenivån

Finansieringen av de stora investeringar som är beslutade för perioden 2013-2016 förutsätts ske med upplånat kapital. Detta innebär en ökad känslighet för förändringar i ränteläget. En förändring av räntenivåerna med 1 % i förhållande till de prognostiserade räntesatserna påverkar räntekostnaderna med c:a 40 mnkr år 2016.

Trängselskatt

Västtrafik förutsätter att införandet av trängselskatt 2013 medför att kollektivtrafikresandet ökar med 5 % i Göteborgs stadstrafik och 5-7 % i den regionala trafiken till och från Göteborg. Avvikelser i detta antagande påverkar behovet av ägartillskott.



Ärende 4

Tjänsteutlåtande

Datum 2012-01-17

Diarienummer KTN 31-2012

Kollektivtrafikavdelningen

Handläggare Ulrika Bokeberg

E-post ulrika.bokeberg@vgregion.se

Till Kollektivtrafiknämnden

Yttrande över motion av Gert-Inge Andersson (S), Birgitta Losman (mp) och Sören Kviberg (V) om enhetspris i kollektivtrafiken

Regionstyrelsen har remitterat rubricerade motion bl a till kollektivtrafiknämnden. Motionen bifogas.

I motionen föreslås regionfullmäktige att uppdra åt regionstyrelsen att i samråd med Västtrafik utreda förutsättningarna för ett förenklat taxesystem enligt modellen enhetstaxa.

Kollektivtrafikavdelningen har formulerat ett förslag till yttrande enligt bilaga.

Förslag till beslut:

Kollektivtrafiknämnden avger bifogat yttrande som underlag till regionstyrelsens kommande motionssvar.

KOLLEKTIVTRAFIKA VDELNINGEN

Ulrika Bokeberg

KOLLEKTIVTRAFIKNÄMNDEN
Ulrika Bokeberg

Förslag till
YTTRANDE
2012-01-17

Dnr KTN 31-2012

Yttrande över motion av Gert-Inge Andersson (S), Birgitta Losman (mp) och Sören Kviberg (V) om enhetspris i kollektivtrafiken

Kollektivtrafiknämnden delar uppfattningen att det är angeläget att nuvarande pris-och-betalsystem förenklas och bli mer enhetligt. Kollektivtrafiknämnden har utsett en arbetsgrupp som utreder en ny pris-och sortimentsstrategi. Enhetstaxan beaktas i underlaget för utredningen.

KOLLEKTIVTRAFIKNÄMNDEN

Ulrika Frick
Ordförande

Ulrika Bokeberg



MOTION

Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet i Västra Götalandsregionen

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN	
Vänersborg	
Inkom	2011 -04- 12
Till Regionfullmäktige	Regionstyrelsens kansli
	RS 347-2011(1)

Till Regionfullmäktige

"Enhetspris i kollektivtrafiken"

Det nuvarande biljettsystemet inom Västtrafik har utformats med utgångspunkten att synpunkter ska tillgodoses från 50 ägare, 49 kommuner och regionen. Många resenärer uppfattar det nuvarande biljett och taxesytemet som krångligt och på många sätt har befogad kritik mot systemet framförts. Det handlar såväl om själva taxesytemets utformning som tekniska barnsjukdomar och brister.

Enligt dagens system fördelas intäkter och kostnader på 50 olika ägare. Det innebär att taxenivåerna skiljer sig åt. Arbetet med förändrat ägarskap av Västtrafik skapar nya möjligheter. Om regionen från och med 2012 blir ensam ägare av Västtrafik ges förutsättningar för en förenkling av nuvarande taxesytem Vi vill utreda förutsättningarna för en enhetstaxa för hela resan inklusive eventuella byten i regionen både för enkelresor och månadskort. Göteborg med flera kommuner erbjuder idag exempelvis pensionärer rabatterade resor. Möjligheten till avsteg från enhetstaxan genom rabatterade resor ska också fortsättningsvis finnas.

Det förväntade effekterna är ett ökat resande i de delar av regionen där många idag använder bilen som förstahandsalternativ. Arbetet med att genomföra samtliga målbilder, bland annat K2020, och den stora satsningen på kollektivtrafik som Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet kommit överrens om kommer tillsammans med ett förenklat biljettsystem leda till att kollektivtrafiken ökar sina marknadsandelar gentemot övriga transportslag. En enhetstaxa ska ses som en del av vår gemensamma kollektivtrafiksatsning.

Det är nu tid att ta tillvara den möjlighet som ges genom ägarförändringen och skapa ett framtidsorienterat taxesytem byggd kring en enkel grundmodell som är prisvärd och upplevs rättvis av invånarna i Västra Götaland. Taxesytemet skall bidra till att kollektivtrafiken är attraktiv och underlätta så att människor kan ha en hög rörlighet oavsett om det gäller arbete, studier, kulturaktiviteter eller andra fridsaktiviteter. Kollektivtrafiken skall aktivt bidra till det goda livet i Västra Götaland.

Förslag till beslut:

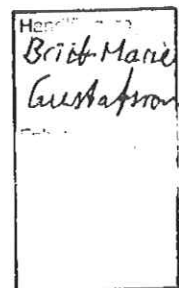
Regionfullmäktige uppdra åt regionstyrelsen att i samråd med Västtrafik utreda förutsättningarna för ett förenklat taxesytem enligt modellen om enhetstaxa

Vänersborg den 22 mars, 2010

Gert-Inge Andersson (S)

Birgitta Losman (MP)

Sören Kviberg (V)



Ärende 5

Tjänsteutlåtande

Datum 2012-01-12

Diarienummer KTN 18-2011

Kollektivtrafikavdelningen

Handläggare Jan Efraimsson

Till Kollektivtrafiknämnden

Strategisk inriktning Trafikförsörjningsprogram

Enligt den nya lagen ska ett trafikförsörjningsprogram tas fram i varje län, av varje regional kollektivtrafikmyndighet, för att fastställa målen för kollektivtrafiken.

Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att utgöra grund för tydligare strategisk styrning av kollektivtrafiken. Det är viktigt att inriktningen är väl förankrad hos kommuner och region för att skapa bästa möjliga förutsättningar för att kollektivtrafikens utveckling och samhällsbyggnad, och infrastrukturutveckling ska gå hand i hand. Syftet med programmet är också att utgöra grund för beslut om trafikplikt i samband med upphandling av trafik.

Samråd kring trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland har påbörjats genom arbetet med de delregionala målbilderna och programmen. Kollektivtrafiknämnden har sedan lett samrådsprocessen med olika intressenter 2011, vilket lett fram till ett förslag till samlad målstruktur för hela Västra Götaland.

I samband med avtalet om ansvar för kollektivtrafiken i Västra Götaland har kommunerna och Västra Götalandsregionen enats om samverkansformer för bl a trafikförsörjningsprogrammet. Enligt samverkansformerna ska förslag till strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogrammet tas fram av det regionala kollektivtrafikerådet som består av åtta kommunpolitiker och åtta regionpolitiker. Samverkan sker med de delregionala kollektivtrafikeråden som har mandat att företräda ingående kommuner.

Den strategiska inriktningen innefattar målen till 2025 och inriktning 2016.

Därefter är det Västra Götalandsregionen som har ansvaret att besluta om programmet i sin helhet, som ekonomiskt ansvariga för kollektivtrafikens utveckling. Beslut planeras i regionfullmäktige den 18 september.

Ett första (tjänstemanna)-utkast/arbetsmaterial har tagits fram och kommer att skickas till nämnden för kännedom före nämndmötet. Det regionala kollektivtrafikerådet fastställer vid sitt första möte den 23 februari underlag för dialog. Kollektivtrafiknämnden tar upp ärendet den 19 april för diskussion och 31 maj för beslut.

Datum 2012-01-18

Förslag till process <i>Obs! Nedan anges endast samrådet mellan kommuner och Västra Götalandsregionen. Därtill kommer en rad samrådsaktiviteter med andra intressenter.</i>	
Kollektivtrafiknämnden godkänner process och tidsplan för trafikförsörjningsprogrammets strategiska inriktning	26 januari
Delregionala kollektivtrafikråd Dialog kring första utkast till program och strategisk inriktning	26 jan Sjuhärad 9 feb Göteborg 10 feb Skaraborg 9 feb Fyrbodol
Regionalt kollektivtrafikråd Regionala kollektivtrafikrådet godkänner underlag för samråd	23 feb
Delregionala kollektivtrafikråd Ansvarar för samrådsprocessen med kommunerna. Samlar in och sammanställer synpunkterna som lämnas till det regionala kollektivtrafikrådet för beaktande.	28 mars Sjuhärad 12 april Göteborg 23 mars Skaraborg 22 mars Fyrbodol
Regionstyrelse/ägarutskott informeras	<i>Ev 10 april</i>
Kollektivtrafiknämnd Dialog i nämnden om trafikförsörjningsprogrammet	19 april
Regionalt kollektivtrafikråd Det regionala kollektivtrafikrådet beaktar inkomna synpunkter för att i samråd lämna ifrån sig förslag till strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogrammet	Möte 4 maj alt 26 april <i>(datum fastställs av rådet 23 feb)</i>
Kollektivtrafiknämnden beslutar om förslag till Trafikförsörjningsprogram	31 maj
Regionstyrelsen	19 juni
Regionfullmäktige fastställer trafikförsörjningsprogrammet	18 september

Datum 2012-01-18

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner process och tidplan för trafikförsörjningsprogrammets strategiska inriktning

KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN

Jan Efraimsson

Ulrika Bokeberg

Ärende 6

Tjänsteutlåtande

Datum 2012-01-17

Diarienummer KTN 20-2011

Kollektivtrafikavdelningen

Handläggare: Maria Larsson

E-post: maria.a.larsson@vgregion.se

Till Kollektivtrafiknämnden**Stadstrafiksamverkan – val av representanter**

Enligt de beslutade samverkansformerna ska det i var och en av regionens fyra noder upprättas särskilda samverkansavtal för stadstrafiken mellan Västra Götalandsregionen och berörda kommuner. Det handlar om stadstrafiken i Göteborgs stadstrafik (Göteborg, Mölndal, Partille, GMP), Borås, Skövde och Trestad.

Kollektivtrafikens utveckling i de större städerna är i hög utsträckning beroende av att infrastrukturåtgärder och annan samhällsbyggnad går hand i hand. Behovet av ett fördjupat samråd och dialog kring stadstrafikens utveckling säkerställs genom dessa samverkansavtal. Stadstrafiksamråden bör ske ungefär två gånger per år.

För att skapa förutsättningar för samordning och en god helhetsbild föreslås att de regionala representanter som är utsedda att delta i de delregionala kollektivtrafikeråden också ansvarar för respektive stadstrafikområde.

Förslag till beslut:

Kollektivtrafiknämnden ger respektive ledamot i regionalt kollektivtrafikeråd i uppdrag att medverka i namngivet stadstrafiksamverkan, två ledamöter per forum. Ledamöterna utses per mandatperiod.

Till representanter utses följande personer:

Alex Bergström, S, Borås stadstrafiksamverkan
Anders Fasth, KD, Borås stadstrafiksamverkan
Lars Engen, V, Skövdes stadstrafiksamverkan
Rickard Nordin, C, Skövdes stadstrafiksamverkan
Birgitta Adolfsson, FP, Trestads stadstrafiksamverkan
Vivi-Ann Nilsson, S, Trestads stadstrafiksamverkan
Ulrika Frick, MP, Göteborg, GMP, stadstrafiksamverkan
Gunilla Levén, M, Göteborg, GMP stadstrafiksamverkan

KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN

Ulrika Bokeberg

Maria Larsson

Ärende 7



2012-01-26

Ärende: Cykel på regionens sommartåg

Dnr:

Till Kollektivtrafiknämnden

Cykel på regionens sommartåg

- ökad samverkan mellan Västtrafik och Västsvenska Turistrådet

Intresset för att ta med sig cykel på tåg är stort, men möjligheten att resa med cykel är ofta begränsad av praktiska orsaker. Det är en utmaning som den politiska ledningen vill anta genom att förbättra möjligheten att kombinera cykel- och tågresan i Västra Götalandsregionen. Ett första steg i detta är öka möjligheterna för cykelturismen i vår region. Västtrafik och Västsvenska Turistrådet bör därmed utreda möjligheterna och redovisa förslag för hur ett kombinerat resande kan förbättras.

Dels genom åtgärder för att kunna transportera cykel på tåg och dels som en del i marknadsföringen av en hållbar turism i Västsverige, vilket kan bidra till att öka såväl turismen som det totala resandet med tåg.

Med anledning därav vill den politiska ledningen i Kollektivtrafiknämnden uppdra till Västtrafik att inleda en fördjupad samverkan mellan Västtrafik och Västsvenska Turistrådet.

Syftet med det fördjupade samarbetet mellan Västtrafik och Västsvenska Turistrådet är att till sommaren 2012 öka möjligheterna att resa med cykel på regionens tåg. De sträckorna det först och främst handlar om är Kinnekullebanan och Bohusbanan. Försöket bör förläggas till perioden 1 maj till 31 augusti 2012.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden beslutar

att uppdra åt Västtrafik att inleda en samverkan med Västsvenska Turistrådet för att kunna erbjuda resenärer bättre möjligheter att resa med cykel på regionens tåg.

Ärende 8

Tjänsteutlåtande

Datum 2012-01-17

Diarienummer KTN 33-2012

Kollektivtrafikavdelningen

Handläggare Ulrika Bokeberg

E-post ulrika.bokeberg@vgregion.se

Till Kollektivtrafiknämnden

Roller och ansvar kollektivtrafiknämnden/Västtrafik

Bifogat PM har tagits fram för att tydliggöra gränssnittet mellan kollektivtrafiknämndens och Västtrafiks ansvarsområden och arbetsuppgifter.

Den 13 januari 2012 hade presidierna för Västtrafik och kollektivtrafiknämnden möte för att gemensamt diskutera ansvar och roller. Denna PM bygger på det gemensamma seminariet nämnden och Västtrafik hade hösten 2011 och presidieträffen den 13:e januari.

Presidierna gav även i uppdrag till respektive ansvarig tjänsteman att fördjupa arbetet kring ytterligare frågeställningar, såsom kommunsamverkan, investeringar, samhällsplaneringsfrågor mm. Presidierna kommer att ha möten kontinuerligt för att arbeta vidare med frågan.

Bilaga: PM Roller och ansvar kollektivtrafiknämnden/Västtrafik

KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN

Ulrika Bokeberg

PM

Roller och ansvar kollektivtrafiknämnden/Västtrafik

Kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götaland organiseras enligt modellen Ägare – Beställare – Utförare. I denna PM beskrivs respektive parts ansvar, samt gränssnittet mellan dessa.

Regionfullmäktige

= ägaren (inkl RS och ägarutskott)

Regionfullmäktige är från och med den 1 januari 2012 Regional kollektivtrafikmyndighet och har därmed "ägarrollen" för kollektivtrafiken i länet. Ägarrollen innebär att styra verksamheten på strategisk, övergripande nivå.

För att bereda de frågor som kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för har regionfullmäktige inrättat en kollektivtrafiknämnd.

Regionfullmäktige beslutar om

- Budgetram till nämnden (årligt beslut +inriktning) *Budgetinriktning tar sin utgångspunkt i 4-årigtTrprgr = årlig ambitionsnivå*
- Trafikförsörjningsprogram inklusive målbild för Västra Götaland (vart fjärde år) = *långsiktig ambitionsnivå*
- Långsiktiga strategier; såsom pris- och sortimentsstrategi, miljöstrategi, tågstrategi
- Beslut om svar på motioner
- Tåg- och spårvagnsinvesteringar och andra större investeringar
- Ev ägardirektiv

Kollektivtrafiknämnden

= beställare gentemot Västtrafik, och bereder underlag till ägaren

Kollektivtrafiknämnden har två roller. Dels att bereda frågor inför beslut i fullmäktige och dels att formulera beställningen till Västtrafik som utförande bolag. Det handlar om målstyrning på strategiskt övergripande nivå. Kollektivtrafiknämnden har också ansvaret för att besluta om trafikplikt.

Kollektivtrafiknämnden bereder och tar fram:

- Förslag till trafikförsörjningsprogram inklusive långsiktig målbild
 - Mål för kollektivtrafiken i länet
 - Behovet av kollektivtrafik för invånarna i länet
 - Myndighetens hållning gentemot det kommersiella tillträdet
 - Tillgänglighet för funktionshindrade
- Pris- och sortimentsstrategi
- klimat- och miljöstrategi, tågstrategi, mfl

I kollektivtrafiknämndens reglemente finns även fastställt att följande beslut är delegerade till nämnden:

- Beslut om årlig beställning och ram till Västtrafik utifrån regionfullmäktiges ram/inriktning

Tex

- *Prioriterade mål för kommande året inom det fyraåriga programmet*

- *Om nämnden önskar kan man peka ut vissa regionalt viktiga stråk eller områden för just det kommande året*
- Beslut om trafikplikt
- Beslut om tillköp av principiell karaktär

Kollektivtrafiknämnden har även enligt reglementet tydligt utpekade uppgifter att;

- Samverka med kommunerna kring långsiktiga strategiska kollektivtrafikfrågor. *Detta sker genom de beslutade samverkansformerna med kollektivtrafikråd och stadstrafikavtal*
- Verka för forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet.
- Inom sitt verksamhetsområde företräda regionen gentemot statliga myndigheter och andra landsting/regioner
- Löpande informera regionstyrelsen om strategiska kollektivtrafikfrågor
- Rapportera om ekonomi, prestationer och kvalitet i enlighet med regionstyrelsens anvisningar

Principer för nämnden:

Kollektivtrafiknämnden arbetar med principer och strategier utifrån regionperspektivet, utifrån invånaren och resenären i Västra Götaland. Kollektivtrafiknämnden går inte in i enskilda kommuners intressen, eller tar ställning i frågor gällande enskilda linjer och upphandlingar. Undantag ska vara av strategisk karaktär, som t ex en ny upphandling av tågtrafiken i hela regionen.

I samverkan med kommunerna är nämndens uppgift att verka för en samsyn kring hur detta regionperspektiv ska se ut – vad ska vi prioritera för regioninvånaren/resenärerna i Västra Götaland.

Tjänstemannastöd – Kollektivtrafikavdelningen

En kollektivtrafikavdelning har inrättats inom Västra Götalandsregionen till stöd för kollektivtrafiknämndens arbete. Strategiska utredningar ska *ledas* från kollektivtrafikavdelningen, men Västtrafik ska bistå kollektivtrafikavdelningens arbete med expertkompetens på olika områden, där större delen av bemanningen fortfarande finns. Detta måste givetvis ske på båda parter villkor så att resurserna inom såväl bolag som kollektivtrafikavdelningen kan nyttjas på ett effektivt och hållbart sätt. Bemanningens dimensionering bygger också på att konsultstöd anlitas för stor del av utredningsinsatserna.

Västtrafik - utförare

Västtrafik AB's syfte är att för Västra Götalandsregionen fullgöra uppgifter med anledning av regionens roll som regional kollektivtrafikmyndighet. Med det avses att bolaget har befogenheten från Västra Götalandsregionen att upphandla samt ingå avtal om allmän trafik med kollektivtrafikföretag. Ändamålet med bolaget omfattar även upphandling och tillhandahållande av övriga persontransporttjänster som kommuner och landsting ska svara för samt att i övrigt fullgöra uppgifter inom trafikområdet som överlämnas från landstinget.

Västtrafik beslutar om

- Aktiviteter och åtgärder som ger mesta möjliga måluppfyllelse enligt mål i trafikförsörjningsprogrammet samt den beställning som anges årligen av kollektivtrafiknämnden
 - Dvs t ex;
 - linjesträckningar,
 - hållplatslägen,
 - turtäthet, tidtabellsförändringar,
 - marknadsföringskampajer,
 - nedläggning/uppstart av nya linjer,
 - terminalutformning,
- Beslut om bolagets budget utifrån given ram
- Avtalsformer, upphandling osv som leder till beställarens mål
 - Specifika avtalskrav – t ex miljö och tillgänglighetskrav enligt beslutade strategier
 - Incitamentsnivåer i resandeincitamentsavtal mm
- Årliga priser samt prisnivå med utgångspunkt i prisstrategin samt budgetram, och ev beslut om självfinansieringsgrad.
- Investeringar som följer beslutade planer och budget
- Egna handlingsplaner etc efter behov
- Tillköp (inom ramen för avtalade tillköpsprinciper i avtalet mellan kommun/region)
- Underlag inför beslut om t ex trafikplikt

Dialog, kommunikation

Nämnden ansvarar för medborgar- och kommundialog gällande strategisk inriktning (t ex vilket basutbud/minsta servicenivå, prioriteringar), övergripande ambitionsnivå

Västtrafik ansvarar för kundkontakten och medborgarkontakten vid synpunkter på enskilda linjer neddragning/förändring, hållplatslägen, klagomål/synpunkter osv

Kollektivtrafiknämnden	Västtrafik
<p>Ansvarar för samverkan med</p> <ul style="list-style-type: none"> • kommunerna gällande övergripande strategiska frågor. Verka för att kollektivtrafikens utveckling och samhällsbyggnadsplaneringen går hand i hand • relevanta nämnder och beredningar inom VGR – framförallt BHU RUN - utifrån kollektivtrafikens perspektiv • övriga relevanta aktörer gällande strategiska frågor för att stärka kollektivtrafikens roll i samhället (t ex trafikverket, näringslivsrep, trafikföretagens branchorg., angränsande läns kollektivtrafikmyndigheter mm) 	<p>Ansvarar för samverkan med</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ansvar för den operativa kund/resenärskontakten (kundtjänst, information osv) • kommunerna gällande “vardagsfrågor” /operativ verksamhet. I dessa frågor säkerställa att samhällsbyggnad (inkl infrastruktur) och kollektivtrafik går hand i hand. • trafikföretagen som i sin tur är utförare av verksamheten • trafikverket och andra relevanta aktörer i första hand gällande genomförandefrågor

Några exempel på ansvarsfördelning i processer

Regionfullmäktige Ägare	Kollektivtrafikenämnd Ägarombud+beställare	Västtrafik Utförare
Trafikförsörjningsprogram (4-årigt) Utgångspunkt i långsiktig målbild, samordnad planering med kommunernas samhällsplanering, strategi och mål för 4 år mer preciserat Ska utgöra grund för beslut om trafikplikt.		
Beslut vart 4-e år	<p>Tar fram förslag program till fullmäktige</p> <p>Ingår i Regionalt kollektivtrafikråd (regionalt forum) som bereder Strategisk inriktning utifrån delregionala prioriteringar – i samråd")</p> <p>Ansvarar för strategisk dialog med kommuner angränsande län, näringslivsrep, resenärsrepresentanter och andra relevanta intressenter. <i>Delar kan delegeras till Västtrafik</i></p> <p>Tjm-roll: Leda utredningsuppdraget</p>	<p>Bistå nämnden i arbetet att bereda underlag. <i>Här har VT förhållandevis större roll i arbetet än i arbetet med målbilden</i></p> <p>Remissinstans</p> <p>Tjm-roll: ingår som experter i arbetet att bereda underlag</p> <p>Kontakt med kommunernas tjänstemän, och trafikföretag för att ta fram förslag på förändringar i trafiken</p>
Övergripande strategier Den av fullmäktige beslutade långsiktiga målbilden omsätts i strategier, t ex tågstrategi och miljö-och klimatstrategi.		
Beslutar	<p>Nämnden beslutar förslag till fullmäktige leda till RFs mål</p> <p>Regionalt kollektivtrafikråd/ forum lägger fram förslag "i samråd" till nämnden</p> <p>Ansvar för samverkan och förankring med relevanta aktörer</p> <p>Tjm-roll: Leda utredningsuppdraget Adm samverkan</p>	<p>Bistår nämnden i arbetet att bereda underlag</p> <p>Remissinstans</p> <p>Tjm-roll: ingår som experter i arbetet att bereda underlag</p>

Regionfullmäktige Ägare	Kollektivtrafiknämnd Ägarombud+beställare	Västtrafik Utförare
Budget		
<p>Årligt beslut om ram och inriktning till nämnden</p> <p>RF-s inriktning tar sin utgångspunkt i gällande 4-åriga Trprgr</p> <p>se även Trprgr – årlig prioritering</p> <p><i>Obs!Preliminär ram måste delges Västtrafik ca april/maj för att möjliggöra trafikbeställning</i></p>	<p>Bereder underlag till fullmäktige</p> <p>Nämnden ansvarar för budgeten och beslutar om ram för Västtrafik.</p> <p><i>Obs!Preliminär ram måste delges Västtrafik ca april/maj för att möjliggöra trafikbeställning</i></p> <p><i>Budgetprocessen behöver vara en interaktiv process som ska hänga ihop med beslut om trafik-utökningar</i></p> <p><i>Önskvärt att möjlighet finns att föra pengar mellan åren.</i></p>	<p><i>Inför beslut i RF och nämnd: Västtrafik spelar en viktig roll i att ta fram budgetunderlag som visar vilka resurser som krävs för att uppfylla målen.</i></p> <p><i>Efter nämndens beslut</i> Beslut om bolaget budget, Utifrån ram och beställning (årlig ver av Trprgr) dvs inom respektive målområde, inkl investeringar</p> <p><u>Viktig förutsättning</u> att möjlighet finns att föra pengar mellan åren.</p>

Regionfullmäktige Ägare	Kollektivtrafiknämnd Ägarombud+beställare	Västtrafik Utförare
Tillköp		
<p>I första hand ska kollektivtrafikens utveckling ske genom gemensamma processer och ambition anges i Trafikförsörjningsprogrammet. Därutöver har Kommun möjlighet att göra en lokal anpassning i form av tillköp så länge dessa är förenliga med beslutade mål, strategier och system</p>		
<p>(delegerat)</p>	<p><i>I normalfallet delegerat till Västtrafik</i></p> <p><i>Västtrafik lyfter tillköp av principiell karaktär till nämnden för godkännande/avslag.</i></p>	<p>Tar emot kommunernas önskemål</p> <p>Genomför prövning gentemot målen samt beslutade strategier (t ex pris-och sortimentsstrategin)</p> <p>Tecknar och beslutar om överenskommelse/avtal med kommunen i enl med principerna för tillköp</p> <p>Alternativt lyfter beslutet till nämnden om tillköpet har principiell karaktär</p>

Vem ansvar för vad? Vem beslutar?

Regionfullmäktige Ägare	Kollektivtrafiknämnd Ägarombud+beställare	Västtrafik Utförare
Pris- och sortimentsstrategi Pris och sortimentsstrategin är en långsiktig strategi för att nå målen. I strategin slås fast vilken eller vilka prismodeller som skall användas. Erbjudanden för respektive kundsegment och målgrupp skall vara tydligt definierade		
<p style="text-align: center;"><i>Beslutar</i></p> <p style="text-align: center;"><i>delegerar beslut om enskilda priser</i></p>	<p>Förslag till pris- och sortimentsstrategi (prismodeller)</p> <p>Regionalt kollektivtrafikeråd/ forum lägger fram förslag "i samråd"</p> <p>Inför: nämnden beslutar om uppdrag till Västtrafik att ta fram förslag till pris- och sortimentsstrategi</p> <p><i>Delegerar beslut om prisnivå samt enskilda prisbeslut till Västtrafik</i></p>	<p>Bereder underlag till pris- och sortimentsstrategi för dialog.</p> <p><i>Efter beslut om strategi:</i> Beslutar nivåförändring samt enskilda prisbeslut och utformning av färdbevis utifrån budgetram, strategi och inriktningsbeslut</p>
	<p>Tjm-roll: Bistå Västtrafik. Adm samverkansprocessen med kommunerna</p>	<p>Tjm-roll: Relativt stor roll. Leder uppdraget att bereda underlag och förslag</p>
Regionfullmäktige Ägare	Kollektivtrafiknämnd Ägarombud+beställare	Västtrafik Utförare
Tåginköp		
<p>Beslut, (om antal och kostnad)</p>	<p>Förslag till beslut med utgångspunkt i underlag från Västtrafik, tågstrategi/trafikförsörjningsprogram</p>	<p>Bistår nämnden genom att bereda förslag för beslut.</p> <p>Bereder och föreslår antal, typ osv. Handlar upp.</p> <p>Västtrafik äger tågen</p> <p>Kan initiera behov</p>
	<p>Tjm-roll: Relativt liten. Handlägga inför beslut</p>	<p>Tjm-roll: Leda och driva arbetet med att bereda underlag</p>

Regionfullmäktige Ägare	Kollektivtrafiknämnd Ägarombud+beställare	Västrafik Utförare
<p>Årligen: Trafikförsörjningsprogram – prioriteringar för år 201X</p> <p>Årligen ska målen i trafikförsörjningsprogrammet följas upp och prioriteringar inför kommande programår stämmas av genom remissförfarande med kommunerna</p>		
<p><i>Beslutar om övergripande inriktning för kommande år i samband med budgetbeslut</i></p> <p><i>Delegerar beslut om årlig beställning</i></p>	<p>Beslutar om årliga prioriteringar = BESTÄLLNINGEN</p> <p>= konkretisering utifrån 4-årigt Trprgr + RF-s inriktning – <u>fortfarande på strategisk nivå</u>.</p> <p>Ansvarar för politisk dialog med kommunerna genom samverkansformerna, samt för förankring med andra relevanta aktörer</p> <p>Tjm-roll: Leda utredningsarbetet. Adm samverkansprocessen</p>	<p>Bistå nämnden i arbetet med att ta fram underlag för uppföljning av mål samt lämna förslag på prioriteringar mellan målområden för kommande år som ger mesta möjliga måluppfyllelse</p> <p>Tjm roll: ingår i utredningsarbetet och för dialog med kommunerna gällande behov av åtgärder, bedöma kostnader osv</p>

Övrigt

- Viktigt med väl utvecklat rapporterings/uppföljningssystem RF/nämnd/VT
- Viktigt att tydliggöra delegeringar RF/nämnd/VT

Anmälningssärenden

Kollektivtrafiknämnden
Västra Götalandsregionen
Norra Hamngatan 14
405 23 Göteborg

Fortsatt satsning på stadstrafiken i Lidköping

I december 2010 startade Lidköpings kommun och Västtrafik en satsning på stadstrafiken i Lidköping. Satsningen innebär förändrad linjedragning och ökad turtäthet och detta har gett resultat. Det kollektiva resandet i Lidköpings stadstrafik har ökat med nästan 70 % under 2011.


Satsningen var första steget enligt den med Västtrafik gemensamt framtagna linjenätsöversynen och kommunen ser nu med oro på att fortsättningen enligt översynen verkar skjutas på framtiden. Enligt förslag till trafikförsörjningsplan 2012 skulle satsningen på stadstrafiken i Lidköping fortsätta och även linje 1 skulle få en bättre anpassad linjesträckning och 20-minuterstrafik, detta kunde inte genomföras då Västtrafiks budget inte medgav ökad turtäthet. Vi får nu signaler om att den fortsatta satsningen inte heller kommer att kunna genomföras till tidtabellskiftet i december 2012 vilket kommunen finner mycket olyckligt.

Satsningen på linje 1 innebär förutom Västtrafiks satsning på ökad turtäthet också förändrad linjesträckning. För att ny linjesträckning och tidtabell ska börja gälla i december behöver kommunen ha en dialog med boende och resenärer i Lidköping inför planering, projektering och byggnation av nya hållplatser. Om detta ska kunna genomföras som planerat bör kommunen snarast få ett positivt besked om att satsningen på linje 1 från Västtrafiks sida kommer att genomföras 2012.


Utvecklingen av stadstrafiken enligt linjenätsutredningar är en uttalad åtgärd i kollektivtrafikprogrammet för Skaraborg och stödjer målet med ökat resande. Lidköpings kommun förutsätter att kollektivtrafiknämnden tillser att Västtrafik har utrymme i budget för att fortsätta satsningen på stadstrafik i Lidköping och Skaraborg i december 2012.

Med vänlig hälsning

LIDKÖPINGS KOMMUN



Marita Bengtsson
Kommunalråd



Tora Gustafsson
Trafikchef