

2019-10-15

t o m sid 19

Organ	Kollektivtrafiknämnden
Plats	Kollektivtrafikmyndigheten, Ängsgårdsgatan 12, Västerås
Tidpunkt	Tisdagen den 15 oktober 2019
Ledamöter	Tommy Levinsson (S), Ordförande Karolina Myllergård (S) Richard Fallqvist (L) Anders Johannesson (C) ersätter Magnus Ekblad (C) Jenny Landernäs (M), 2:e vice ordförande Gunnar Björnstad (M) Arvid Hedeberg (S) ersätter Sven Fallgren (SD)
Övriga	Arne Andersson, förvaltningsdirektör Mohammad Sabet, verksamhetschef Amanda Uras, mötessekreterare

§ 56 Fastställande av föredragningslista**Beslut**

1. Den preliminära föredragningslistan fastställs.

§ 57 Justering**Beslut**

1. Karolina Myllergård utses att jämte ordföranden justera dagens protokoll.

§ 58 Nästa sammanträde**Beslut**

1. Nästa sammanträde ska äga rum tisdagen den 5 november 2019 klockan 09.00.

§ 59 Ny kostnadsfördelningsmodell och långsiktigt program för Tåg i Bergslagen

Bilaga 1-4

Sammanfattning

Genom att införa dimensionerande fordon (utökat trafikutbud som kräver fordonsanskaffning) som en parameter vid fördelning av Tåg i Bergslagens underskott skapas bättre förutsättningar för respektive ägare att genomföra förändringar av trafikutbudet, som kräver fler fordon. Incitamentet att hushålla med de gemensamma fordonsresurserna stärks också.

Det långsiktiga programmet ligger i linje med regionens ambitioner med att förstärka utbudet och kapaciteten i regionen.

Ärenden

Fördelningsmodellen

Den hittills rådande fördelningsmodellen av Tåg i Bergslagens ekonomiska underskott baseras på andelen körda kilometer och stopp vid resandestationer inom respektive län. Vid förändringar av trafikutbudet hos en ägare, som påverkar antalet dimensionerande fordon, innebär modellen oftast ekonomiska konsekvenser för de andra ägarna.

Därför föreslås en tredje parameter; dimensionerande fordon. Genom att respektive ägare belastas med en genomsnittlig hyreskostnad för det antal fordon som dimensionerar trafikutbudet under vardagar vid högttrafik, förmiddag (6:30 – 8:30) och eftermiddag (16:00 – 18:00), dämpas effekterna av en ägares förändringar, för de andra ägarna. Fordon som geografiskt befinner sig i ett eller flera län inom tidsspannen ovan knyts till lika delar till respektive ägare.

Exempel: En tur som går Gävle – Borlänge kl 07:00 – 8:30 delas för ena halvan (morgonen) mellan Gävleborg och Dalarna. Samma tågomlopp går kl 16:00 från Borlänge till Mora tur och retur, vilket innebär att Dalarna belastas med den andra halvan (eftermiddagen). Gävleborg belastas alltså för 0,25 och Dalarna för 0,75 dimensionerande fordon enligt ovanstående exempel.

I de fall en ägare ställer särskilda krav, till exempel storlek, och därför har behov av att "låsa" fordonet till en avgränsad trafik belastas ägaren med den faktiska hyreskostnaden istället för den genomsnittliga.

Övriga kostnader, inklusive reservfordon, fördelas enligt samma princip som tidigare, det vill säga efter andelen körda kilometer och stopp vid resandestationer inom respektive län.

Syftet med att införa en ny fördelningsparameter är att underlätta beslutsprocessen för att förändra trafiken enligt respektive ägares ambitioner i framtiden samt ge en bättre möjlighet att påverka den egna ekonomin och att hushålla med de gemensamma fordonsresurserna.

Justering av ägardirektivet

För att styrelse ska planera för införandet av långsiktiga programmet för tåg i Bergslagen krävs en justering av ägardirektivet. Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen blir en bilaga till ägardirektivet. På så sätt blir Programmet en del av ägardirektivet och styrelsen har ju i uppdrag att verkställa det. Styrelsen kan därefter börja arbeta fram förslag på fordonsanskaffning utifrån de ramar som framgår av Programmet. När förslag föreligger kommer respektive RF sedan att få fatta beslut om bland annat borgensåtaganden för själva fordonsanskaffningen.

Ägardirektivet kompletteras under rubriken Mål och prioriteringar med texten: ""Ägarnas ambitioner och trafikutveckling framgår av bilaga 1""Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen". Bilagan beslutas gemensamt av ägarnas fullmäktigeförsamlingar och kan över tid förändras genom nya beslut"".

Kostnader och finansiering

Beslutet om nya fördelningsmodellen innebär en kostnadsökning för regionen på ca 1 600 000 kr i bruttokostnadsökning. Denna kostnadsökning samt kostnaden för utbudsökningen som framgår i programmet kommer att hanteras inom förvaltningens befintliga ram för anslag från regionen genom bland annat justering av utbudet på de regionala busslinjerna och resandeökningen som kapacitetshöjningen kommer medföra. Ändring av hyreskostnader för tågen på grund av ränteförändringar samt utökade kostnader för midlife upprustning av tågen är två risker som bör nämnas.

Beslut

1. Under förutsättning av övriga delägars likalydande beslut, ställer sig kollektivtrafiknämnden bakom den nya kostnadsfördelningsmodellen och Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen och föreslår respektive parts fullmäktige besluta enligt punkt 2-5.
2. Ny kostnadsfördelningsmodell för Tåg i Bergslagen godkänns.
3. "Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen" godkänns som bilaga till ägardirektiven.
4. Erforderliga justeringar av ägardirektivet godkänns.
5. Göra justeringar i övriga styrdokument med anledning av ovanstående beslut.
6. För nämnden skall ett underlag innefattande brutto- och nettokostnader redovisas.

§ 60 Övriga frågor

Vid protokollet

Amanda Uras, mötessekreterare

Justerat 2019-10-23

Tommy Levinsson
Ordförande

Karolina Myllergård
Justerare

Att justeringen tillkännagivits på regionens anslagstavla
2019-10-25 intygas:

Amanda Uras