Handläggare:
Heidi Thörnberg
Kollektivtrafikmyndigheten i
Västerbottens län
Region Västerbotten

Mottagare
Enligt sändlista

Remiss – Kollektivtrafiken i en regionkommun

Region Västerbotten översänder rapport över Kollektivtrafiken i en regionkommun med anledning av förberedelse för bildande av regionkommun 2019.

Synpunkter på remitterad rapport med förslag på organisation för kollektivtrafiken i en regionkommun ska vara Region Västerbotten tillhanda **senast den 28 februari 2018,** till Region Västerbotten Box 443, 90190 Umeå eller regionvasterbotten@regionvasterbotten.se. Märk yttrandet med *"Kollektivtrafiken i en regionkommun"*.

Ni inbjuds också till remisskonferens med anledning av ovanstående, vid tre tillfällen den 11 respektive den 18 januari:

Den 11 januari 2018 genomförs en remisskonferens för företrädesvis tjänstepersoner i kommunerna och landstinget i Lycksele, Hotell Lappland, klockan 12.30.

Den 18 januari 2018 genomförs två remisskonferenser samma dag i Umeå, Umeå Folkets hus, på förmiddagen 10.00 till ca 12.30 för politiker och berörda tjänstepersoner i kommuner och landsting samt 13.30 till ca 16.00, samma målgrupp.

Vid remisskonferenserna medverkar Anders Folkesson från Sveriges kommuner och landsting som gjort beräkningarna på de ekonomiska effekterna av en eventuell skatteväxling.

Anmälan till respektive remisskonferens önskas till **kollektivtrafikmyndigheten@regionvasterbotten.se** senast den **19 december 2017.**

Ange vilken remisskonferens (11 januari, förmiddag 18 januari eller eftermiddag 18 januari) som anmälan avser.

Region Västerbotten/ den politiska styrgruppen för bildande av regionkommun 2019:

Erik Bergkvist,
Ordförande Förbundsstyrelsen,
Region Västerbotten

Peter Olofsson,
Ordförande Landstingsstyrelsen,
Västerbottens läns landsting

Bilagor
Kollektivtrafiken i en regionkommun, Sammanfattning
Rapport, Kollektivtrafiken i en regionkommun

Kollektivtrafiken i en regionkommun

Bilaga 1

Sammanfattning

Västerbottens läns landsting ansöker om att få bilda regionkommun från 1 januari 2019. Då upphör Region Västerbotten som organisation. Bildandet av regionkommun innebär bl.a. att Västerbottens läns landsting, Region Västerbotten och vissa uppgifter som hanteras av Länsstyrelsen förs samman till en gemensam organisation.

Av projektdirektivet framgår att effektmålen för den nya regionkommunen är:

- En långsiktig och livskraftig utveckling för hälso- och sjukvård, regional utveckling, kultur, kollektivtrafik och besöksnäring.
- En region som klarar att möta både utmaningar och möjligheter för hållbar regional utveckling och framtidens hälso- och sjukvård.
- En region som är en god samarbetspart till kommunerna.
- En region som av invånare, näringsliv, beslutsfattare och medarbetare uppfattas som attraktiv, begriplig, rättvis och effektiv.

Idén med uppdraget för kollektivtrafiken är att analysera effekten för kollektivtrafiken vid bildande av regionkommun samt planera för genomförande.

Enligt lag 2010:1065 om kollektivtrafik ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med det övergripande ansvaret för den regionala kollektivtrafiken. I lagstiftningen uttrycks en önskan om att öka samverkan mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering samt att underlätta för kommersiella aktörer. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har i uppdrag att i samråd med berörda aktörer ta fram ett trafikförsörjningsprogram som beskriver målen med kollektivtrafiken inom länet och över länsgräns. Därutöver har myndigheten i uppdrag att fatta beslut om allmän trafikplikt samt att årligen sammanställa en rapport över den trafik som bedrivs enligt allmän trafikplikt. Rapporten ska innehålla en utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering, samt vilka som anlitats för att bedriva trafiken och hur mycket de fått i ersättning. I myndighetens uppdrag ingår även att verka för att samordna den kollektivtrafik som finns inom länet.

För att tillgodose en resurseffektiv och ändamålsenlig kollektivtrafik i framtiden krävs det att organisationen formas på ett sätt som möjliggör trafikslagsövergripande lösningar.

Regionkommun - delskatteväxling

Förslaget om delskatteväxling innebär att skatteväxlingen omfattar det som i nuvarande kostnadsfördelningsmodell benämns "gemensamma kostnader". Direkta trafikkostnader som i dagens finansieringsmodell direkt påförs respektive finansiär omfattas därmed ej av denna delskatteväxling. Detta innebär att länets 15 kommuner även fortsättningsvis skulle beställa och finansiera den inomkommunala trafiken i form av så kallat tilläggsköp. Ansvaret för den sammanhållna planeringen samt verkställandet av trafiken skulle liksom idag åligga kollektivtrafikmyndigheten.

Vid delskatteväxlingen skulle den trafik som idag finansieras av Västerbottens läns landsting finansieras av regionkommunen inom ramen för kollektivtrafikmyndigheten. Den trafik som här avses är stomlinjetrafiken med buss, tåg och i vissa fall anropsstyrd trafik.

Kommunerna beställer och finansierar stadstrafik, inomkommunal regional kollektivtrafik och anropsstyrd trafik som ej går mellan kommuncentra, s.k. Ringbil. Kommunerna kan även beställa övrig trafik (i den mån den lyder under kollektivtrafikmyndigheten) och ansvarar för det ekonomiska underskott som uppkommer för beställd trafik. Respektive parters ansvar för det ekonomiska underskottet regleras i sådana fall i ett avtal eller en överenskommelse.

I dialog med jurist från SKL har denne lyft att det krävs lagstöd för att kommunerna ska få/kunna lämna bidrag till landsting/regionkommun. Uppdragsgruppen menar dock att det i kollektivtrafiklagen (2010:1065) finns stöd

för den delvisa skatteväxlingen då finansieringen från kommunerna är att betrakta som ett tillköp från kommunerna och inte ett bidrag.

Modellen förordas med bibehållande av bolaget Länstrafiken i Västerbotten AB.

Förslag

Mot bakgrund av uppdragsdirektivet, ovanstående beskrivningar, reflektioner och tolkningar av för uppdraget centrala begrepp m.m. redovisas uppdragsgruppens förslag till organisation av kollektivtrafiken

Delskatteväxling med operativ verksamhet i aktiebolag

Styrkan i en modell där kollektivtrafikmyndigheten organisatoriskt placeras i Regionkommunen är att den viktiga kopplingen till regional utveckling och infrastrukturfrågor bibehålls. Regionkommunen är ett direktvalt politiskt organ vilket ger en ökad demokratisk styrka till organisationsmodellen. Svaghet ur ett kommunalt perspektiv med en organisatorisk placering av myndigheten i regionkommunen är att kommunerna ej har en kommunalpolitisk representation i regionkommunen. Behovet av att bibehålla befintlig samverkan och skapa ytterligare ytor för samverkan politiskt och tjänstemannamässig mellan kommunerna och kollektivtrafikmyndigheten i regionkommunen är viktigt.

Om huvudmannaskapet (RKM) organisatoriskt placeras i regionkommunen föreslås kollektivtrafiken att finansieras genom en delvis skatteväxling i likhet med den modell som finns i Västmanland. Motivet till detta är att kommunerna därigenom i stort bibehåller den idag upparbetade modellen för inflytande över finansiering och utformning av den trafik som finns inom respektive kommun. Finansieringsmodellen med en delvis skatteväxling innebär att endast de "gemensamma kostnaderna" växlas.

Den operativa verksamheten förordas ske genom att Länstrafiken i Västerbotten, liksom idag sköter denna. Ägandet av Länstrafiken i Västerbotten AB överförs därmed till regionkommunen. Motiv till att bibehålla aktiebolaget är att det innebär att väl fungerande upparbetade kontaktytor mot kommunerna kan bibehållas, att bolaget på ett ändamålsenligt och tydligt sätt även fortsättningsvis sköter den affärsmässiga sidan av kollektivtrafiken mot kund och mot avtalsparter. Den geografiska lokaliseringen av bolaget bibehålls.

Möjlig förändring av ägandet av Norrtåg AB är att RKM liksom i övriga fyra norrlandslän äger bolaget. Detta skapar en likartad ägarstruktur av bolaget i alla länen och mer enhetliga redovisningsvägar.

Arbetsgång:

- Bestämma gränssnittet mellan landstinget och kommunerna
- Ta fram kostnaderna för övertagna kollektivtrafiken
- Beräkna skatteväxlingsnivå utifrån de övertagna kostnaderna, inklusive inkomst- respektive kostnadsutjämningen
- Vid behov föreslå ett inomregionalt utjämningssystem som under högst fem år mildrar omfördelningseffekterna
- Övriga överenskommelser och avtal

Finansieringsmodell

Ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ligger på landstinget och kommunerna gemensamt enligt lagen om kollektivtrafik om inte annat överenskommits, till exempel skatteväxling mellan kommunerna och landstinget.

I Västerbotten är i dag ansvaret delat med en kostnadsfördelningsmodell som gäller sedan 2005. Denna kostnadsfördelningsmodell har under åren förfinats i enlighet med det ursprungliga beslutet, bland annat specificerat generella fördelningar, allt eftersom beräkningsunderlagen förbättrats och ekonomisystemet vid Länstrafiken i Västerbotten AB uppdaterats. När kollektivtrafikmyndigheten sjösattes 2012-01-01 följde kostnadsfördelningsmodellen med i den nya organisationen. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiserades i Region Västerbotten då regeringen rekommenderade en organisation av myndigheten i ett samverkansorgan i den mån ett sådant fanns.

Kollektivtrafiken i en regionkommun

Bilaga 1

Kostnadsfördelningsmodellen innebär i dag att kostnaden för den regionala kollektivtrafiken regleras särskilt i förbundsordningen och inte via medlemsavgifter i det kommunala samverkansorganet, kommunalförbundet Region Västerbotten.

Kostnadsfördelningsmodellen innebär att Västerbottens läns landsting beställer och finansierar kommun- och i viss mån länsgränsöverskridande trafik för buss och tåg och i begränsad omfattning viss avropsstyrd trafik. Kommunerna i länet beställer och finansierar så kallad inomkommunal trafik.

Länstrafiken i Västerbotten AB som tidigare varit huvudman för kollektivtrafiken i länet, före 2012-01-01, ägs av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Region Västerbotten) och har som huvudsakligt uppdrag att upphandla och driva trafik - teckna avtal och utföra avtalstolkningar. I detta ingår även att göra kostnadsberäkningar - sammanställa budget för trafiken, ersätta entreprenörerna, tillhandahålla resandestatistik och övrigt underlag för uppföljning. Dessutom ska Länstrafiken informera om och marknadsföra trafiken, samt tillhandahålla kundtjänst. Länstrafiken äger och förvaltar teknisk infrastruktur - drift och underhåll samt utveckling av biljett- och betalsystem. Länstrafiken ska delta i och driva utvecklingsprojekt inom kollektivtrafiken samt äga Bussgods i Västerbotten AB.

Rapporten om kollektivtrafiken i en regionkommun med anledning av förberedelse för bildande av regionkommun bifogas remissen.

Följande kostnadssammanställning avser utdrag ur Sveriges kommuner och landsting beräkning av effekterna av delskatteväxling med exempel för 2016 års bokslut för kollektivtrafiken i Västerbotten samt exempel för budget 2018.

2016 års kostnader för Västmanlandsalternativet

Totalbelopp: 33 miljoner kronor

Skatteväxlingsnivå: 5 öre

	Länstrafikbolag	Stadstrafik	Total
Bjurholm	383	0	383
Dorotea	602	0	602
Lycksele	513	0	513
Malå	384	0	384
Nordmaling	948	0	948
Norsjö	586	0	586
Robertsfors	533	0	533
Skellefteå	6 845	0	6 845
Sorsele	826	0	826
Storuman	297	0	297
Umeå	5 073	12 880	17 953
Vilhelmina	1 669	0	1 669
Vindeln	801	0	801
Vännäs	431	0	431
Åsele	212	0	212
Totalt	20 103	12 880	32 983

Sveriges Kommuner och Landsting

Bilaga 1

Utfall vid en skatteväxling på 5 öre utifrån 2016 års kostnader och intäkter

Kostnadsutjämningen är oförändrad med detta alternativ

	Utfall (kr/inv)		
	Nuvarande ägarbidrag mm	Skattesänk-ning & ink.utj	Effekt
Bjurholm	-156	-122	34
Dorotea	-219	-122	97
Lycksele	-42	-122	-80
Malå	-123	-122	1
Nordmaling	-134	-122	12
Norsjö	-140	-122	18
Robertsfors	-79	-122	-44
Skellefteå	-95	-122	-27
Sorsele	-330	-122	208
Storuman	-50	-122	-72
Umeå	-148	-122	26
Vilhelmina	-244	-122	121
Vindeln	-149	-122	26
Vännäs	-50	-122	-72
Åsele	-75	-122	-47
Totalt kommuner	-125	-122	3

Sveriges Kommuner och Landsting

2018 års budgeterade kostnader för Västmanlandsalternativet

	Länstrafikbolag	Stadstrafik	Total
Bjurholm	450		450
Dorotea	689		689
Lycksele	593		593
Malå	423		423
Nordmaling	1 120		1 120
Norsjö	604		604
Robertsfors	617		617
Skellefteå	8 222		8 222
Sorsele	956		956
Storuman	447		447
Umeå	6 277	19 662	25 939
Vilhelmina	1 976		1 976
Vindeln	853		853
Vännäs	505		505
Åsele	249		249
Totalt	23 981	19 662	43 643

Totalbelopp: 43 miljoner kronor

Skatteväxlingsnivå: 6 öre

Sveriges Kommuner och Landsting

Bilaga 1

Utfall vid en skatteväxling på 6 öre utifrån 2018 års kostnader och intäkter

Kostnadsutjämningen är oförändrad med detta alternativ

	Utfall (kr/inv)		
	Nuvarande ägarbidrag	Skattesänk-ning & ink.utj	Effekt
Bjurholm	-183	-157	26
Dorotea	-253	-157	96
Lycksele	-49	-157	-109
Malå	-136	-157	-21
Nordmaling	-157	-157	1
Norsjö	-146	-157	-10
Robertsfors	-91	-157	-66
Skellefteå	-114	-157	-43
Sorsele	-377	-157	220
Storuman	-76	-157	-81
Umeå	-211	-157	55
Vilhelmina	-290	-155	135
Vindeln	-158	-157	1
Vännäs	-58	-157	-99
Åsele	-87	-154	-68
Totalt kommuner	-164	-157	8

Sveriges Kommuner och Landsting

Uppdragsnamn: Kollektivtrafiken i en regionkommun Datum: 2017-10-30 Dnr: xxxxxx

Uppdragsnamn: Kollektivtrafiken i en regionkommun

Uppdragsägare: Anders Sylvan, Anna Pettersson

Uppdragsledare: Heidi Thörnberg

Sakkunnig: Karolina Filipsson

1. Uppdragets mål ... 1
2. Leverans ... 1
3. Identifierande behov av ytterligare aktiviteter på området ... 1
4. Bakgrund, idé, förutsättningar och genomförande ... 1
4.1 Bakgrund ... 1
4.2 Idé ... 1
4.3 Förutsättningar ... 1
4.4 Utredningens genomförande ... 2
4.5 Huvudsaklig inriktning, avgränsningar och beroenden ... 2
5. Förslag till organisation och finansiering av kollektivtrafiken 2019 ... 3
5.1 Förslaget i sammanfattning ... 3
5.1.1 Regionkommun - delskatteväxling ... 3
5.1.2 Kommunalförbund ... 5
6. Förutsättningar, alternativ och överväganden ... 6
6.1 Förutsättningar ... 6
6.1.1 Dagens organisation ansvars- och arbetsfördelning samt finansieringsmodell ... 6
6.1.1.1 Ansvars- och arbetsfördelning ... 6
6.1.1.2 Finansieringsmodell ... 8
6.2 Alternativ för organisation av huvudmannaskap 2019 ... 9
6.2.1 Kommunalförbund ... 9
6.2.2 Gemensam nämnd ... 9
6.2.3 Region/Regionkommun ... 10
6.2.4 Analys organisering av kollektivtrafikmyndigheten ... 10
6.3 Alternativ för kollektivtrafikens operativa verksamhet 2019 ... 11
6.3.1 Förvaltning ... 11
6.3.2 Aktiebolag ... 12
6.3.3 Analys operativ verksamhet ... 12
6.4 Alternativ för finansiering av kollektivtrafiken 2019 ... 13
6.4.1 Skatteväxling - regionkommun ... 13
6.4.2 Delskatteväxling - regionkommun ... 14
6.4.3 Gemensam nämnd ... 14
6.4.4 Västerbottensmodellen - kommunalförbund ... 14
6.4.5 Analys finansiering ... 15
7. Hur andra län/regioner organiserar och finansierar kollektivtrafiken ... 16
7.1 Regionkommun är kollektivtrafikmyndighet operativ verksamhet i aktiebolag ... 16
7.1.1 Region Jämtland Härjedalen ... 16
7.1.2 Region Östergötland ... 16

7.1.3 Västra Götalandsregionen ... 16
7.1.4 Region Dalarna ... 17
7.1.5 Fördelar och nackdelar ... 17
7.2 Regionkommun är kollektivtrafikmyndighet operativ verksamhet i förvaltningsform ... 17
7.2.1 Kalmar län ... 17
7.2.2 Region Skåne ... 17
7.2.3 Region Västmanland (delskatteväxling) ... 18
7.2.4 Fördelar och nackdelar ... 18
7.3 Kommunalförbund är kollektivtrafikmyndighet operativ verksamhet i aktiebolag ... 18
7.3.1 Norrbottensmodellen ... 18
7.3.2 Fördelar och nackdelar ... 19
7.4 Kommunalförbund är kollektivtrafikmyndighet operativ verksamhet i förvaltningsform ... 19
7.4.1 Västernorrlandsmodellen ... 19
7.4.2 Fördelar och nackdelar ... 19
7.5 Gemensam nämnd ... 19
7.5.1 Fördelar och nackdelar ... 20
7.6 Regioner 2017 och regionbildning 2019 - tabell ... 21
8. Förslag med motiveringar ... 22
8.1 Inledning och skälen för förslaget ... 22
8.1.1 Delskatteväxling med operativ verksamhet i aktiebolag ... 22
8.1.2 Kommunalförbund med operativ verksamhet i aktiebolag ... 23
8.2 Förslag till fortsatta uppdrag ... 23
8.2.1 Organisationsskisser ... 24
Bilaga

1. Uppdragets mål

Uppdragsmålet är att föreslå hur kollektivtrafiken ska organiseras och finansieras i den nya organisationen samt föreslå hur genomförandet av förändringen ska ske.

Uppdragets effektmål är en kollektivtrafik som bidrar till att regionkommunen uppfattas som attraktiv, begriplig, rättvis och effektiv.

2. Leverans

Leverans av uppdraget ska ske senast 30 november 2017. Leverans av uppdraget redovisas i avsnitt 4.

3. Identifierande behov av ytterligare aktiviteter på området

Förslag till fortsatta uppdrag och fördjupade utredningar redovisas i avsnitt 4.9. (Om val av organisation och finansiering inbegriper skatteväxling måste grunden för skatteväxlingen beskrivas och vad som finansieras direkt av kommunerna. Hållplatser är en sådan fråga.)

4. Bakgrund, idé, förutsättningar och genomförande

4.1 Bakgrund

Västerbottens läns landsting ansöker om att få bilda regionkommun från 1 januari 2019. Då upphör Region Västerbotten som organisation. Bildandet av regionkommun innebär bl.a. att Västerbottens läns landsting, Region Västerbotten och vissa uppgifter som hanteras av Länsstyrelsen förs samman till en gemensam organisation.

Av projektdirektivet framgår att effektmålen för den nya regionkommunen är:

- En långsiktig och livskraftig utveckling för hälso- och sjukvård, regional utveckling, kultur, kollektivtrafik och besöksnäring.
- En region som klarar att möta både utmaningar och möjligheter för hållbar regional utveckling och framtidens hälso- och sjukvård.
- En region som är en god samarbetspart till kommunerna.
- En region som av invånare, näringsliv, beslutsfattare och medarbetare uppfattas som attraktiv, begriplig, rättvis och effektiv.

4.2 Idé

Idén är att analysera effekten för kollektivtrafiken vid bildande av regionkommun samt planera för genomförande.

4.3 Förutsättningar

Enligt lag 2010:1065 om kollektivtrafik ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med det övergripande ansvaret för den regionala kollektivtrafiken. I lagstiftningen uttrycks en önskan om att öka samverkan mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering samt att underlätta för kommersiella aktörer. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har i uppdrag att i samråd med berörda aktörer ta fram ett trafikförsörjningsprogram som beskriver målen med kollektivtrafiken inom länet och över länsgräns. Därutöver har myndigheten i uppdrag att fatta beslut om allmän trafikplikt samt att årligen sammanställa en rapport över den trafik som bedrivs enligt allmän trafikplikt. Rapporten ska innehålla en utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering, samt vilka som anlitats för att bedriva trafiken och hur mycket de fått i ersättning. I myndighetens uppdrag ingår även att verka för att samordna den kollektivtrafik som finns inom länet.

För att tillgodose en resurseffektiv och ändamålsenlig kollektivtrafik i framtiden krävs det att organisationen formas på ett sätt som möjliggör trafikslagsövergripande lösningar.

Arbetet ska bedrivas gemensamt och i god dialog med våra intressenter och i ömsesidig respekt. Erfarenheter från tidigare och pågående regionbildningsprocesser ska tas till vara. Kalmar, Stockholm, Sörmland, Värmland, Blekinge och Dalarna har samtliga ansökt om att bilda regionkommun 2019 och kan bidra i samarbete och erfarenhetsutbyte. SKL kan också tillhandahålla visst sakkunnigstöd. Extern expertis ska konsulteras

Uppdraget omfattar inte kommunikation eller information till medarbetare och befolkning.

Genomförandet av uppdraget behöver stämmas av mot genomförandet av övriga uppdrag inom projektet Förberedelse för bildande av regionkommun 2019.

I uppdragsgruppen har myndighetschef vid kollektivtrafikmyndigheten, Region Västerbotten, Heidi Thörnberg varit uppdragsledare och trafikstrateg Karolina Filipsson vid Västerbottens läns landsting sakkunnig. Underhand har möten hållits med olika företrädare för båda organisationerna.

4.4 Utredningens genomförande

Som grund för arbetet har dokumentation med beskrivningar från ett antal befintliga och blivande regionkommuner inhämtas, rörande dels hur de arbetade inför bildandet av den nya organisationen, dels hur deras organisationer ser ut idag. De regionkommuner som har studerats är Västra Götalandsregionen, Region Östergötland, Kalmar län, Region Jämtland/Härjedalen, Region Västernorrland Landstinget samt Region Norrbotten. Tidigare diskussioner, i samband med planeringen för bildande av storregion i norra Norrland, har även tagits i beaktande i detta arbete.
Inledningsvis deltog uppdragsledaren vid en genomgång med Sveriges kommuner och landsting inför arbetet med kollektivtrafiken i regionkommun. Den huvudsakliga diskussionen berörde alternativa organisationsformer för kollektivtrafiken.

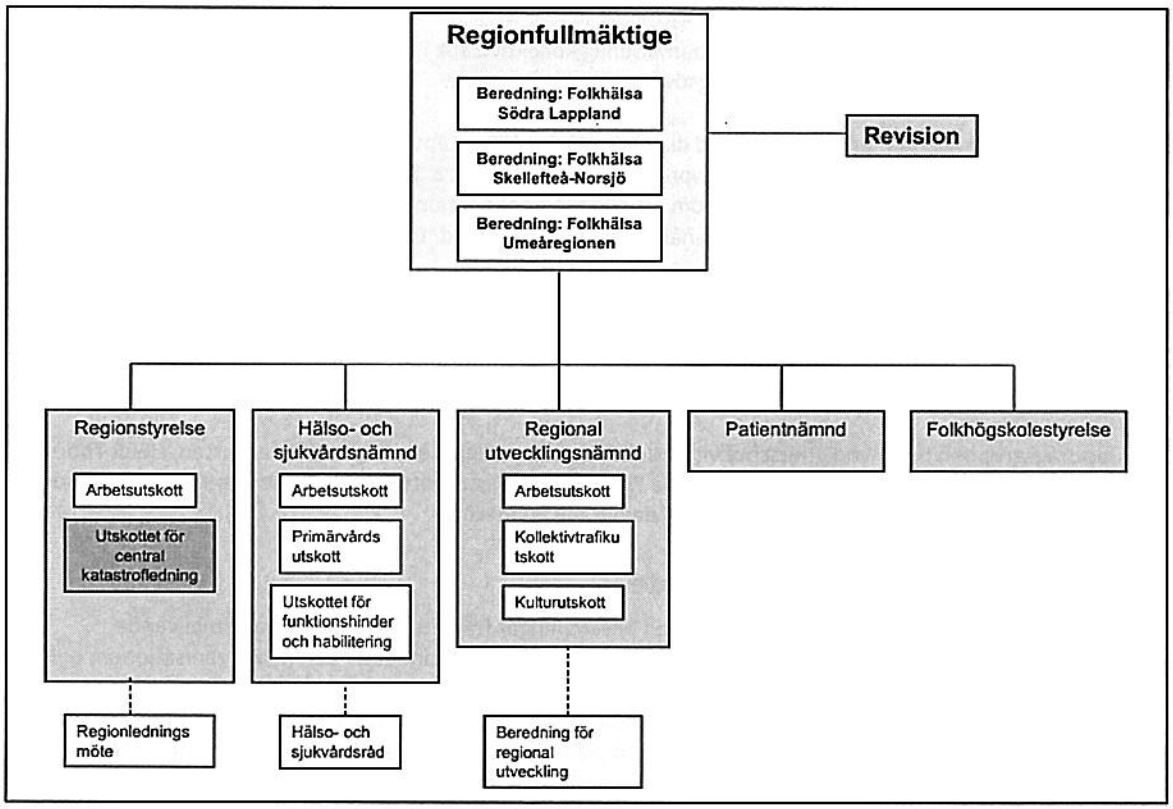
Uppdragsgruppen deltog även vid en föredragning av Magnus Persson, senior rådgivare regional utveckling Region Örebro län och tidigare regiondirektör för Regionförbundet Örebro län, när han informerade principiellt om regionkommunernas uppdrag och berättade hur man arbetade när Region Örebro bildades.

Sveriges kommuner och landsting har på uppdrag av uppdragsgruppen gjort beräkningar av effekterna vid en eventuell skatteväxling av kollektivtrafiken.

4.5 Huvudsaklig inriktning, avgränsningar och beroenden

Uppdragsgruppen har också tagit del av övriga gruppers arbete inför regionkommunbildningen. Bland annat nedanstående bild handlar om den tänkta politiska organisationen som har presenterats.

Oaktat av hur organiseringen av kollektivtrafikens huvudmannaskap sker 2019, i regionkommunen eller i kommunalförbund, så kan den politiska styrningen av kollektivtrafiken i regionkommunen ske i enlighet med framtaget förslag till politisk organisation.



Figur 1: Förslag till politisk organisation, ej beslutad

5. Förslag till organisation och finansiering av kollektivtrafiken 2019

5.1 Förslaget i sammanfattning

I detta avsnitt redovisas i sammanfattning uppdragsgruppens förslag till organisation av kollektivtrafiken. Gruppen redogör för två alternativa lösningar utan eget ställningstagande för något av dem. De närmare skälen för förslagen tillsammans med olika överväganden redovisas i avsnitt 8, Förslag med motiveringar. Presentation av samtliga alternativ för organisation av huvudmannaskap och operativ verksamhet samt finansiering av kollektivtrafiken redovisas i avsnitt 6, Förutsättningar, alternativ och överväganden. I avsnitt 7 ges ett axplock av hur andra län/regioner organisera och finansierar kollektivtrafiken.

Förslagen handlar om, dels att organisera kollektivtrafiken i regionkommunen med en skatteväxling av kollektivtrafiken till delen som inte är direkta trafikkostnader och dels att organisera kollektivtrafiken i ett kommunalförbund. I båda fallen ska enligt uppdragsgruppen bolaget, Länstrafiken i Västerbotten AB, fortsättningsvis vara intakt.

Båda förslagen utgår från att i stor utsträckning bibehålla det kommunala engagemanget i kollektivtrafiken antingen direkt i kommunalförbundet eller genom beställning av inomkommunal trafik av regionkommunen.

5.1.1 Regionkommun - delskatteväxling

Förslaget om delskatteväxling innebär att skatteväxlingen omfattar det som i nuvarande kostnadsfördelningsmodell benämns "gemensamma kostnader". Direkta trafikkostnader som i dagens finansieringsmodell direkt påförs respektive finansiär omfattas därmed ej av denna delskatteväxling. Detta innebär att länets 15 kommuner även fortsättningsvis skulle beställa och finansiera den inomkommunala trafiken i form av så kallat tilläggsköp. Ansvaret för den sammanhållna planeringen samt verkställandet av trafiken skulle liksom idag åligga kollektivtrafikmyndigheten.

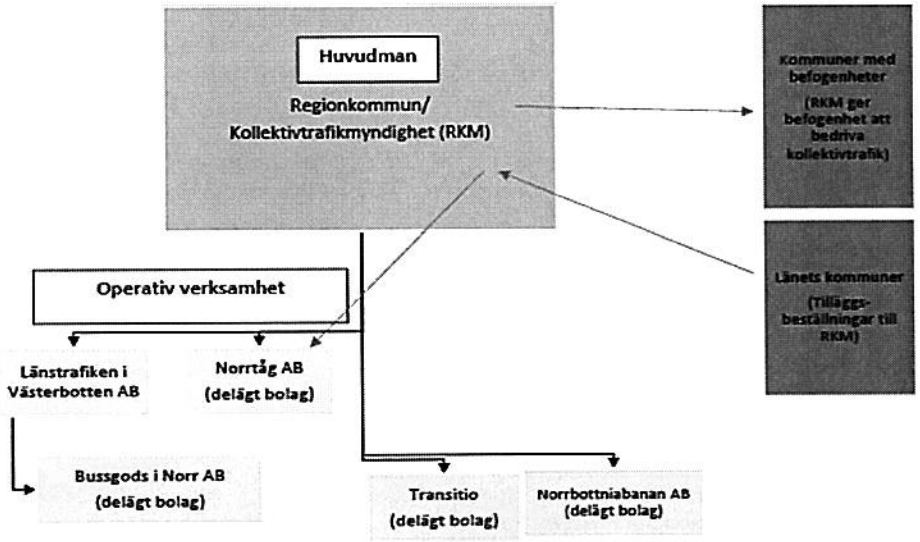
Vid delskatteväxlingen skulle den trafik som idag finansieras av Västerbottens läns landsting finansieras av regionkommunen inom ramen för kollektivtrafikmyndigheten. Den trafik som här avses är stomlinjetrafiken med buss, tåg och i vissa fall anropsstyrd trafik.

Kommunerna beställer och finansierar stadstrafik, inomkommunal regional kollektivtrafik och anropsstyrd trafik som ej går mellan kommuncentra, s.k. Ringbil. Kommunerna kan även beställa övrig trafik (i den mån den lyder under kollektivtrafikmyndigheten) och ansvarar för det ekonomiska underskott som uppkommer för beställd trafik. Respektive parters ansvar för det ekonomiska underskottet regleras i sådana fall i ett avtal eller en överenskommelse.

I dialog med jurist från SKL har denne lyft att det krävs lagstöd för att kommunerna ska få/kunna lämna bidrag till landsting/regionkommun. Uppdragsgruppen menar dock att det i kollektivtrafiklagen (2010:1065) finns stöd för den delvisa skatteväxlingen då finansieringen från kommunerna är att betrakta som ett tillköp från kommunerna och inte ett bidrag.

Modellen förordas med bibehållande av bolaget Länstrafiken i Västerbotten AB.

Organisationsskiss
I det följande visualiseras som exempel förslag till organisation, samarbetsformer m.m. som har redovisats i rapporten. Figuren gör inte anspråk på att vara fullständig eller helt korrekt. Den ska ses som just exempel.



Regionkommunen såsom Huvudman äger det helägda bolaget Länstrafiken i Västerbotten AB och det delägda bolaget Norrtåg AB. Dessa bolag ombesörjer den operativa verksamheten. Länstrafiken i Västerbotten AB äger Bussgods i Norr AB. De delägda bolagen Transitio AB och Norrbotniabanan AB ägs av Regionkomunen.

Regionkommunen såsom Kollektivtrafikmyndighet kan besluta om att ge befogenhet att bedriva kollektivtrafik till kommuner.

Länets kommuner beslutar om, finansierar och gör tilläggsbeställningar av inomkommunal trafik till Kollektivtrafikmyndigheten som ger Länstrafiken i Västerbotten AB att verkställa tilläggsbeställningarna. Samverkan och samråd sker i hela denna process mellan huvudman – bolag-kommun

Vid genomförande av förändringen behöver följande göras:

- Bestämma gränssnittet mellan landstinget och kommunerna

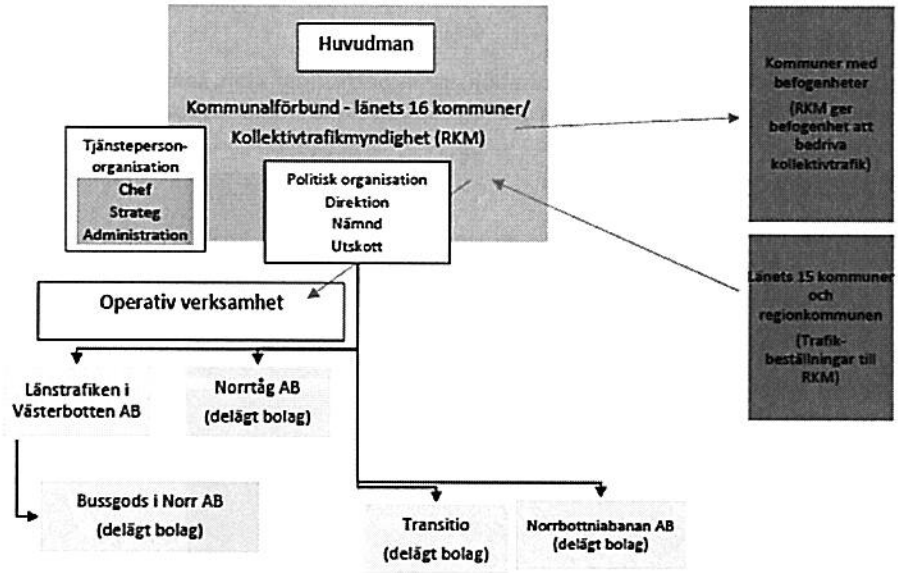
- Ta fram kostnaderna för övertagna kollektivtrafiken
- Beräkna skatteväxlingsnivå utifrån de övertagna kostnaderna, inklusive inkomst- respektive kostnadsutjämningen
- Vid behov föreslå ett inomregionalt utjämningssystem som under högst fem år mildrar omfördelningseffekterna
- Övriga överenskommelser och avtal

5.1.2 Kommunalförbund

Ett kommunalförbund bildas särskilt för kollektivtrafikmyndigheten med tillhörande uppdrag samt bolaget, Länstrafiken i Västerbotten AB. Medlemmarna, länets kommuner och regionkommunen enas om vad som ska finnas i kommunalförbundet som finansieras med medlemsavgifter.

Organisationsskiss

I det följande visualiseras som exempel förslag till organisation, samarbetsformer m.m. som har redovisats i rapporten. Figuren gör inte anspråk på att vara fullständig eller helt korrekt. Den ska ses som just exempel.



Kommunalförbundet såsom Huvudman äger det helägda bolaget Länstrafiken i Västerbotten AB och det delägda bolaget Norrtåg AB. Dessa bolag ombesörjer den operativa verksamheten. Länstrafiken i Västerbotten AB äger Bussgods i Norr AB. De delägda bolagen Transitio AB och Norrbotniabanan AB ägs av Regionkomunen.

Kommunalförbundet såsom Kollektivtrafikmyndighet kan besluta om att ge befogenhet att bedriva kollektivtrafik till kommuner.

Länets 15 kommuner och regionkommunen beslutar om och gör genom en Kollektivtrafikplan beställningar av den trafik som respektive part avser att finansiera till Kollektivtrafikmyndigheten. Kollektivtrafikmyndigheten ger Länstrafiken i Västerbotten AB och Norrtåg AB i uppdrag att effektuera beställningarna. Samverkan och samråd sker i hela denna process mellan huvudman – bolag- kommun/regionkommun.

Utökat behov av strateg samt administration gentemot nuvarande organisation i Region Västerbotten

Finansieringsmodell:

Kostnaderna för medlemmarna i kommunalförbundet kommer troligen med kommande uppräkningar finansieras som i dag med tillkommande kostnader för en överbyggnad av organisationen som direktion och

utökad administration. Beräkning av eventuell kostnad har genomförts. Exempel utifrån dagens Region Västerbotten med finansieringsbehov för ett kommunalförbund, enbart för kollektivtrafiken visar på kostnader på närmare 5 miljoner kronor per år. Därutöver tillkommer den kostnad som i dag reglerar organisationen och trafiken via Länstrafikbolaget och som uppgår till drygt 2 miljoner kronor per år och som fördelas inom ramen för gemensamma kostnader.

6. Förutsättningar, alternativ och överväganden

6.1 Förutsättningar

Enligt lag 2010:1065 om kollektivtrafik ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med det övergripande ansvaret för den regionala kollektivtrafiken. I lagstiftningen uttrycks en önskan om att öka samverkan mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering samt att underlätta för kommersiella aktörer. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har i uppdrag att i samråd med berörda aktörer ta fram ett trafikförsörjningsprogram som beskriver målen med kollektivtrafiken inom länet och över länsgräns. Därutöver har myndigheten i uppdrag att fatta beslut om allmän trafikplikt samt att årligen sammanställa en rapport över den trafik som bedrivs enligt allmän trafikplikt. Rapporten ska innehålla en utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering, samt vilka som anlitats för att bedriva trafiken och hur mycket de fått i ersättning. I myndighetens uppdrag ingår även att verka för att samordna den kollektivtrafik som bedrivs inom länet.

Kommunerna kan även överlåta sina uppgifter enligt lag (1997:736) om färdtjänst och lag (1997:736) om riksfärdtjänst, till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet.

Enligt uppdragsdirektivet är uppdragsmålet att föreslå hur kollektivtrafiken ska organiseras och finansieras i den nya organisationen samt föreslå hur genomförandet av förändringen ska ske.

För att tillgodose en resurseffektiv och ändamålsenlig kollektivtrafik i framtiden krävs det att organisationen formas på ett sätt som möjliggör trafikslagsövergripande lösningar.

6.1.1 Dagens organisation ansvars- och arbetsfördelning samt finansieringsmodell

I varje län ska det enligt kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) från och med 2012-01-01 finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i förvaltningsform, som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. Strategiska beslut om kollektivtrafiken ska fattas av en myndighet i förvaltningsform. De politiska besluten berör i första hand målen och de strategiska vägvalen för den regionala kollektivtrafikförsörjningen.

I Västerbottens län har landstinget och kommunerna beslutat att Regionförbundet Västerbottens län ska vara regional kollektivtrafikmyndighet.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet upprätta och fastställa ett trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken och är behörig myndighet att fatta beslut om allmän trafikplikt enligt kollektivtrafikförordningens bestämmelser. Dessa uppgifter får inte överlåtas till annan.

Vissa befogenheter inom kollektivtrafiken kan överlämnas till ett bolag eller till en kommun. Ett beslut om att överlämna befogenheter ska fattas av kollektivtrafikmyndighetens beslutande församling. Besluten ska vara samstämmiga vilket innebär att alla berörda kommuner måste vara överens om överlämnandet.

Om kollektivtrafikmyndigheten vill kunna anskaffa tjänster från länstrafikbolaget utan konkurrensutsättning så bör detta bolag i upphandlingsrättslig mening vara anknutet till och kontrollerat av myndigheten.

6.1.1.1 Ansvars- och arbetsfördelning

Arbete, ansvar och befogenheter kan fördelas mellan aktörerna på olika sätt. Myndigheten har dock det ekonomiska ansvaret för all regional kollektivtrafik, det vill säga även den trafik som i dagligt tal kallas lokal trafik. Det går alltså inte att undanta viss trafik, till exempel tätortstrafik, från myndighetens ansvar.

Nedan redovisas vad som gäller enligt kollektivtrafiklagen och vilka beslut som berörda myndigheter kan eller måste fatta beroende på vilken fördelning som gäller.

Kollektivtrafikmyndigheten (Regionförbundet Västerbottens län)

1. Ska regelbundet fastställa trafikförsörjningsprogram med innehåll enligt 2 kap, § 8 – 10. Uppgiften får ej överlåtas.

2. Ska fatta beslut om allmän trafikplikt enligt 3 kap § 1. Uppgiften får ej överlåtas.

3. Ska besluta om i vilken omfattning länstrafikbolaget ska medverka i arbetet med att ta fram trafikförsörjningsprogram och underlag för beslut om trafikplikt samt vilka uppgifter i övrigt som ska överlåtas till bolaget

4. Ska Ingå avtal om allmän trafik – Myndigheten kan besluta att uppgiften ska överlämnas till aktiebolag, 3 kap § 2

5. Kan besluta att uppgiften att ingå avtal om allmän trafik inom en kommuns område ska överlämnas till den kommun som så önskar. 3 kap § 2, dock kan inte finansieringsansvaret överlåtas till en kommun.

6. Ska ansvara för färdtjänst och riksfärdtjänst om kommun överlåtit detta till myndigheten – Myndigheten får inte i sin tur överlåta uppgiften till aktiebolag eftersom beslut om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst efter 2012-01-01 måste fattas av en myndighet i förvaltningsform. 2 kap § 11

7. Ska, om överenskommelse träffas med landstinget eller en kommun, upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster, d v s skolskjutsar, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor samt beställningscentraler för dessa.2 kap § 12.

8. Om befogenheten att ingå avtal om allmän trafik överlämnats till aktiebolag kan myndigheten besluta att även befogenheter att upphandla och samordna skolskjutsar, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor samt beställningscentraler för dessa ska överlämnas till bolaget, 2 kap § 2

Länstrafikbolag

1. Ska medverka i arbetet med att ta fram trafikförsörjningsprogram och underlag för beslut om trafikplikt om myndigheten beställt dessa tjänster av bolaget. Myndigheten har dock alltid ansvaret för programmet och det rättsliga instrumentet trafikplikt.

2. Ska ingå avtal om allmän trafik om befogenheten överlämnats från myndigheten, 3 kap § 2

3. Om befogenhet att ingå avtal om allmän trafik överlämnats till aktiebolag ska bolaget även upphandla och samordna skolskjutsar, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor samt beställningscentraler för dessa om myndigheten överlämnat befogenheterna, 2 kap § 2

4. Ska utföra övriga uppgifter avseende administration, ekonomihantering mm som ägaren uppdrar till bolaget att ansvara för.

Kommunerna

En viktig uppgift för kommunerna är att i samråd med kollektivtrafikmyndigheten utarbeta förslag till trafikförsörjningsprogram inom kommunernas områden. Programmet ska slutligen fastställas av kollektivtrafikmyndigheten. Kommunerna svarar för finansieringen av trafiken inom respektive kommun.

1. Kan besluta att ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst ska överlåtas till kollektivtrafikmyndigheten. (Myndigheten kan inte i sin tur överlåta ansvaret till aktiebolag). 2 kap § 11. Kollektivtrafikmyndigheten får då det fulla ansvaret för färdtjänsten och riksfärdtjänsten när det gäller frågor om tillstånd. Grunderna för avgifterna för färdtjänstresor ska dock beslutas av kommunerna.

2. Om ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst inte överlåts till kollektivtrafikmyndigheten ska kommunen regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av färdtjänst och riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik. (Om kommunen överlåtit sina uppgifter till kollektivtrafikmyndigheten ska istället motsvarande upplysningar lämnas av myndigheten i trafikförsörjningsprogrammet, 2 kap § 11.)

3. Ska ingå avtal om allmän trafik inom sitt område om befogenheten överlämnats från myndigheten, 3 kap § 2.

Landstinget
En viktig uppgift för landstinget är att i samråd med kollektivtrafikmyndigheten utarbeta förslag till trafikförsörjningsprogram för i huvudsak kollektivtrafiken mellan kommuncentra. Programmet ska slutligen fastställas av kollektivtrafikmyndigheten. Landstinget svarar för finansieringen av aktuell trafik.

1. Kan besluta att uppdrag ska lämnas till kollektivtrafikmyndigheten att upphandla och samordna sjukresor. Landstinget är ekonomiskt och administrativt ansvarig för sjukresorna enligt lag om resekostnadsersättning vid sjukresor (119:419). Det finns inte stöd för landstinget att överlämna myndighetsutövningen enligt lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor till annan part.

6.1.1.2 Finansieringsmodell

Ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ligger på landstinget och kommunerna gemensamt enligt lagen om kollektivtrafik om inte annat överenskommits, till exempel skatteväxling mellan kommunerna och landstinget.

I Västerbotten är i dag ansvaret delat med en kostnadsfördelningsmodell som gäller sedan 2005. Denna kostnadsfördelningsmodell har under åren förfinats i enlighet med det ursprungliga beslutet, bland annat specificerat generella fördelningar, allt eftersom beräkningsunderlagen förbättrats och ekonomisystemet vid Länstrafiken i Västerbotten AB uppdaterats. När kollektivtrafikmyndigheten sjösattes 2012-01-01 följde kostnadsfördelningsmodellen med i den nya organisationen. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiserades i Region Västerbotten då regeringen rekommenderade en organisation av myndigheten i ett samverkansorgan i den mån ett sådant fanns.

Kostnadsfördelningsmodellen innebär i dag att kostnaden för den regionala kollektivtrafiken regleras särskilt i förbundsordningen och inte via medlemsavgifter i det kommunala samverkansorganet, kommunalförbundet Region Västerbotten.

Kostnadsfördelningsmodellen innebär att Västerbottens läns landsting beställer och finansierar kommun- och i viss mån länsgränsöverskridande trafik för buss och tåg och i begränsad omfattning viss avropsstyrd trafik. Kommunerna i länet beställer och finansierar så kallad inomkommunal trafik.

Länstrafiken i Västerbotten AB som tidigare varit huvudman för kollektivtrafiken i länet, före 2012-01-01, ägs av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Region Västerbotten) och har som huvudsakligt uppdrag att upphandla och driva trafik - teckna avtal och utföra avtalstolkningar. I detta ingår även att göra kostnadsberäkningar - sammanställa budget för trafiken, ersätta entreprenörerna, tillhandahålla resandestatistik och övrigt underlag för uppföljning. Dessutom ska Länstrafiken informera om och marknadsföra trafiken, samt tillhandahålla kundtjänst. Länstrafiken äger och förvaltar teknisk infrastruktur - drift och underhåll samt utveckling av biljett- och betalsystem. Länstrafiken ska delta i och driva utvecklingsprojekt inom kollektivtrafiken samt äga Bussgods i Västerbotten AB.

6.2 Alternativ för organisation av huvudmannaskap 2019

6.2.1 Kommunalförbund

I kollektivtrafiklagen står att "I de län där kommunerna och landstinget gemensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund."

Kommunalförbund är en form för samverkan som kommuner och landsting kan använda för praktiskt taget vilken kommunal angelägenhet som helst. Kommunalförbundet är en juridisk person som har egen rättskapacitet och är fristående i förhållande till medlemskommunerna. Kommunalförbundet övertar vissa uppgifter från sina medlemmar och blir huvudman för verksamheten med egen budget. Kommunalförbund regleras helt av kommunallagen.

De kommuner och landsting som vill samverka i ett kommunalförbund ska enas om en förbunds-ordning som reglerar organisation och samverkansformer. Kommunalförbund kan bildas på bestämd eller obestämd tid och medlemmarna har rätt att dra sig ut kommunalförbundet oavsett förbundets varaktighet. Kommer inte parterna överens om hur det ska ske ska kommunalförbundet likvideras eller upplösas.

Ett kommunalförbund är bildat när förbundsordningen har antagits av förbundsmedlemmarna eller vid en senare tidpunkt som anges i förbundsordningen. När verksamheten övergår till förbundet är det lämpligt att förbundet blir arbetsgivare för den berörda personalen.
Förbundet har ingen beskattningsrätt, men har rätt att debitera medlemmarna för sina kostnader. Medlemmarna har kvar ett ekonomiskt ansvar för verksamheten och är skyldiga att täcka brister när förbundet saknar tillgångar för att betala sina skulder.

Kommunalförbundet har ungefär samma organisatoriska uppbyggnad som en kommun eller ett landsting med fullmäktige och styrelse eller på ett enklare sätt med en direktion. Denna form innebär att direktionen är både beslutande organ och styrelse. Varje medlem ska vara representerad i den beslutande församlingen med en ledamot och en ersättare. Endast den som är ledamot eller ersättare i respektive medlems kommunfullmäktige kan sitta med i den beslutande församlingen. Vid förfall för en ledamot ska denne ersättas av en förtroendevald från samma kommun eller landsting.

Lagen om offentlig upphandling (LOU) är tillämplig bland annat i de fall då en kommun eller ett landsting köper varor eller tjänster från en annan juridisk person, till exempel från en annan kommun eller ett landsting. LOU gäller dock inte i förhållandet mellan medlemmarna och kommunalförbundet när kommunalförbundet utövar sina uppgifter enligt förbundsordningen (till exempel samordnar inköp av hjälpmedel åt sina medlemmar). Kommunalförbundet anses i övrigt vara en upphandlande
enhet, enligt LOU, och ska därmed tillämpa lagen på samma sätt som kommuner och landsting (inklusive de flesta kommun- och landstingsägda bolag) vid köp av till exempel varor och tjänster.

Offentlighetsprincipen gäller i kommunalförbund. Allmänheten har alltså samma möjlighet till insyn i kommunalförbundets angelägenheter som i kommunerna och landstingens. Förbundets beslut kan överklagas i samma ordning som gäller som om verksamheten bedrivits hos medlemmarna.

6.2.2 Gemensam nämnd

Om kommunerna och landstinget kommer överens om att gemensamt ansvara för den regionala kollektivtrafiken får de organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten som en gemensam nämnd istället för som ett kommunalförbund. I fråga om en gemensam nämnd fäller vad som föreskrivs i kommunallagen (1991:900).

Kommuner och landsting kan samverka i gemensam nämnd. Alla kommunala verksamheter med undantag för civilt försvar kan bli föremål för sådan samverkan. En särskild lag finns som reglerar gemensam nämnd på hälso- och sjukvårdens område. En gemensam nämnd anses svara mot ett

behov att kunna samverka över kommungränserna i ett offentligrättsligt organ, i vilket alla samverkande parter också behåller ett reellt politiskt inflytande över den verksamhet som nämnden bedriver.

En gemensam nämnd är inte en egen juridisk person, utan ingår i en av dem samverkande kommunerna eller landstinget (värdkommunen). Den gemensamma nämnden bör ses som vilken nämnd som helst. Den har samma möjlighet att ingå avtal och anställa personal m.m. som andra kommunala nämnder. Vad gäller personalfrågan så talar, enligt förarbetena, praktiska skäl för en samordning av personalresurserna. Detta kan lämpligen ske genom att värdkommunen anställer all berörd personal. Det är vidare naturligt att värdkommunen eller värdlandstinget äger de tillgångar som nyttjas gemensamt.

Exempel vård- och omsorgsområdet:
Till grund för samverkan i en gemensam nämnd ska det utöver ett nämndreglemente finnas en överenskommelse om samverkan. Dessa ska 6 Lag (2003:192) om gemensam nämnd inom vård- och omsorgsområdet godkännas av fullmäktige i respektive samverkande kommun. Avtalet bör bland annat reglera medlemmarnas ekonomiska åtagande. Avtalet bör dessutom reglera hur många ledamöter och ersättare varje samverkande kommun ska utse. Vissa frågor måste regleras i reglementet. Detta gäller bland annat frågan om ersättarnas tjänstgöringsordning. Vid förfall för
ledamot bör denne, enligt förarbetena, ersättas med en förtroendevald från samma kommun som ledamoten. Eftersom varje fullmäktige väljer sina ledamöter och ersättare sker detta automatiskt.
Vissa frågor bör regleras både i avtalet och i reglementet. En sådan fråga är redovisandet av nämndens uppgiftsområde. Frågor som en gemensam nämnd inte kan besluta om är stora politiska frågor och bland annat avgifter. I likhet med vad som gäller för kommunalförbund, gäller LOU inte i förhållandet mellan de samverkande kommunerna och den gemensamma nämnden. Gemensamma nämnden är en upphandlande enhet enligt LOU och möjliggör därmed gemensamma upphandlingar av varor och tjänster för parterna.

Offentlighetsprincipen gäller hos den gemensamma nämnden i likhet med vad som gäller hos värdkommunens övriga nämnder. Regler för gemensamma nämnder finns i kommunallagen. Liksom vad gäller för kommunalförbund, kan den gemensamma nämndens beslut överklagas av kommunmedlemmarna i de samverkande kommunerna. Däremot har de samverkande kommunerna eller landstingen ingen självständig talerätt i motsats till vad som gäller för förbundsmedlemmarna i ett kommunalförbund.

6.2.3 Region/Regionkommun

En region är ett direktvalt regionalt organ med beskattningsrätt och ansvar för såväl hälso- och sjukvården som regional utveckling (Landsting med brett regionalt ansvar). När man diskuterar regionfrågan och Sveriges regionala indelning, så menas administrativa regioner som styrs av politiska församlingar som utses genom allmänna val. Administrativa regioner formas alltså genom politiska beslut och är beständiga över minst mandatperioder.

I de fall där landstinget ensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet.

6.2.4 Analys organisering av kollektivtrafikmyndigheten

Vid en organisering av kollektivtrafiken i Regionkommunen så kan även fortsättningsvis en sammanhållen organisation finnas mellan frågor som rör regional utveckling, infrastruktur och kollektivtrafik på en regional, långsiktig nivå. En viss försämring avseende närheten till de kommunala arbetet med infrastruktur kan dock bli en effekt av att kollektivtrafiken organiseras i regionkommunen.

Regionkommunen till skillnad från ett kommunalförbund är ett direktvalt organ. Formen för den kommunala delaktigheten ser därför annorlunda ut beroende på val av organisationsform. I ett kommunalförbund har kommunerna en direkt inverkan på de beslut som fattas såsom del i kommunalförbundet. Kommunpolitikerna har inte denna delaktighet i regionkommunen utan där sker inflytande genom samverkan. Organiseras kollektivtrafikmyndigheten i regionkommunen så finns behov av att hitta goda samverkansformer mellan kommunerna och myndigheten Fokus måste finnas på att bibehålla idag upparbetade kanaler för att på olika nivåer en transparens i arbetet med kollektivtrafiken mellan länets kommuner och regionkommunen. En strävan

och ambition efter att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv, begriplig och rättvis ur ett kommunalt perspektiv är viktig. Forum för kommunal samverkan är viktiga för att uppnå detta. Kommunerna aktiva medverkan för att påverka kollektivtrafikens utveckling både på strategisk nivå och i genomförandeskeden är viktig.

Vid frågor av större dignitet behöver kommunalförbundets samtliga ingående kommuners och regionkommunens fullmäktige fatta beslut. Detta innebär för Västerbottens del att frågan behöver behandlas i 16 fullmäktige, med den tidsåtgång och administration som detta medför.

Risk att kollektivtrafikfrågor inte tillmäts tillräcklig betydelse finns oberoende av om organiseringen sker i kommunalförbund eller i regionkommunen utifrån prioriteringar kopplade till begränsade resurser i stort. Kollektivtrafikfrågorna är alltid centrala i kommunalförbundet om det är kollektivtrafikmyndighet, men kan samtidigt vara svaga gentemot regionkommunen då det är två olika organisationer. Regionkommunen är vid en fortsatt organisering i kommunalförbund en delfinansiär liksom dagens landsting. Kollektivtrafikfrågornas vikt kan även variera även om kollektivtrafikens organisering sker i regionkommunen, då de kan tillmätas lägre signifikans än frågor kopplade till vård och hälsa.

Genom att organisera myndigheten i regionkommunen skapas bra möjligheter till att effektivt arbeta med samordning av samhällsbetalda resor. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan med stöd av kollektivtrafiklagen överta ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst från kommunerna om man så kommer överens. Samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik skulle därmed förenklas då regionkommunen därmed skulle ha totalansvaret. I arbetet mot en gemensam beställningscentral i Västerbotten så finns befintlig beställningscentral hos (dagens landsting) regionkommunen som "brygga" för 2019 till en framtida beställningscentral som i delutredning 1 (pågående utredning på uppdrag av Region Västerbotten) föreslås etableras 2020 (om vilja finns och beslut fattas).

Frågan om hur kollektivtrafiken kommer att finansieras och huruvida den operativa driften sker i förvaltningsform eller i aktiebolagsform är viktig för helheten i Västerbotten. Minst förändring jämfört med dagens organisationsform är att organisera kollektivtrafiken liksom idag i ett kommunalförbund, med operativ verksamhet i aktiebolagsform och med befintlig finansieringsmodell. Svagheter med detta är minskad koppling till regional utvecklig och infrastrukturfrågor gentemot idag, att en separat organisation med den överbyggnad denna kräver i form av direktion och administration etableras, samt att kollektivtrafiken inte organiseras genom ett direktvalt politiskt organ.

Kort bör nämnas att det är möjligt att organisera kollektivtrafiken i en gemensam nämnd. Utifrån att denna organisationsform inte finns i något annat län/annan region så förefaller dock detta alternativ inte eftersträvansvärt.

6.3 Alternativ för kollektivtrafikens operativa verksamhet 2019

Det finns två huvudsakliga sätt att organisera den operativa verksamheten av kollektivtrafiken. Antigen i förvaltningsform eller som aktiebolag.

6.3.1 Förvaltning

En förvaltning är den tjänstepersonorganisation som en politisk nämnd- besluts- och resursmässigt förfogar över. Förvaltningen leds av en förvaltningschef. Nämnden beslutar (enligt lag) om målen för nämnden och dess verksamheter, fördelning på olika ändamål och olika intäkts- och kostnadsslag av den budget som fullmäktige fastställt. Förvaltningen är nämndens stöd för att fullgöra nämndens ansvar och uppgifter.

Nämnden beslutar även övergripande (eller i detalj om nämnden så finner lämpligt) om organisering av tjänstepersonorganisationen inom sitt ansvarsområde för den del av uppdragen som utförs i kommunal egen regi. I regel är nämnden även arbetsgivar- och arbetsmiljöansvarig för de medarbetare som är anställda inom nämndens ansvarsområde. Nämndens beslutsrätt och ev. begränsningar i denna tydliggörs i det reglemente som beslutas av fullmäktige. Förvaltningschefen rapporterar till nämnden, har det samlade ansvaret för beredning av

ärenden till nämnden och att de beslut nämnden fattar verkställs. Förvaltningschefen är tillika högste chef över den tjänstepersonorganisation som arbetar på uppdrag av nämnden.

Regionkommunens förvaltningsorganisation kan även utformas utifrån en enförvaltningsmodell (såsom dagens landsting) eller som en flerförvaltningsorganisation där varje av fullmäktige inrättad nämnd har en egen förvaltning.

Vid en organisering där det knyts egna förvaltningar till regionstyrelsen och nämnderna bör regiondirektören vara chef för de andra förvaltningscheferna. Detta är i enlighet med hur det idag fungerar i de flesta regionkommuner som valt denna typ av organisering och är i enlighet med den nya kommunallagen som gäller fr.o.m. 2018. Där sägs bl.a. att varje kommun och landsting ska ha en tjänsteman som har den ledande ställningen bland de anställda (direktör). Regiondirektören är därigenom den som, i samråd med nämndernas presidier, bl.a. beslutar om anställning och avveckling av förvaltningscheferna. Syftet även med detta är att säkerställa helhetssyn och samarbete inom regionkommunen mellan de ledande tjänstepersonerna och över de olika politiska delansvaren.

6.3.2 Aktiebolag

Den operativa verksamheten av kollektivtrafiken kan vara organiserad i aktiebolagsform till vilken kommunerna och/eller landstinget/regionen kan överlåta kommunala angelägenheter.

Aktiebolaget kan vara helägt av en regionkommun eller delägt tillsammans av kommunerna och regionkommunen/landstinget i ett län/region. Aktiebolaget är en egen juridisk person och regleras av aktiebolagslagen. Bolaget bestämmer om sig själv, men kommunerna och/eller regionen som ägare ska genom olika instrument styra och kontrollera.

Ägarens/ägarnas styrning sker genom att denne/dessa

- Fastställer ändamålet med verksamheten och ser till att ändamålet och de kommunala befogenheterna anges i bolagsordningen
- Utser samtliga styrelseledamöter och minst en lekmannarevisor/revisor
- Ser till att fullmäktige får ta ställning innan beslut av principiell beskaffenhet fattas.
- Ser till att bolaget ger allmänheten insyn i den verksamhet som lämnas över till privata utförare

I delägda bolag tillkommer styrdokument som aktieägaravtal mellan delägarna och avtal med bolaget.

I Västerbotten innebär detta att Kollektivtrafikmyndigheten är ansvarig för kollektivtrafiken såsom kollektivtrafikmyndighet men att bolaget via sina ägardirektiv har i uppdrag att verkställa beställd kollektivtrafik. Förutom länstrafikbolaget så finns i Västerbotten även Norrtåg AB, ett bolag gemensamt ägt av de fyra nordligaste länen för att styra tågtrafiken

6.3.3 Analys operativ verksamhet

Den operativa verksamheten kan organiseras antingen som förvaltning eller som aktiebolag. Detta gäller för samtliga de olika presenterade organisationsformerna.

I de län där man valt att sköta den operativa verksamheten i förvaltningsform så anförs att förvaltningsformen medger en enkel styrning, tydliga roller och ansvar. Förvaltningsformen bedöms även ge bättre förutsättningar för att säkra det politiska inflytandet och för att säkerställa verkställighet av myndighetens politiska beslut.

Utifrån den situation som idag föreligger i Västerbotten så kan argumenten ovan appliceras på dagens organisation där den operativa verksamheten sker i aktiebolaget. Grunden till förändringen från den tidigare till den nuvarande lagstiftningen för kollektivtrafiken var att tydligt skilja de politiska, strategiska besluten från den utförande verksamheten, att utgå från resenärens behov.

I aktiebolaget är uppdraget tydligt genom bolagsordning och ägardirektiv. Beslutsgången är även snabbare. I den operativa verksamheten kopplat till kollektivtrafiken finns många delar där det finns skillnader gentemot andra

verksamheter, vilket kan göra att förvaltningsformen ej förefaller ändamålsenlig, där IT är ett exempel på ett sådant område.

Den geografiska placeringen av aktiebolaget är idag i Lycksele, med verksamhet i både Skellefteå och Umeå. Om aktiebolaget skulle ersättas av en förvaltning skulle denna lokalisering kunna vara föremål för förändring om man från regionkommunen vill samla all förvaltning. En regionalpolitisk förskjutning skulle då kunna ske. Länstrafiken har ett väl upparbetat förtroende i länets kommuner och kompetensnivån i bolaget är hög. Om bolaget skulle upplösas och en förvaltningsform skulle väljas skulle ett kompetenstapp kunna uppstå om förvaltningens geografiska lokalisering förändras.

Utifrån att förslag om att finansieringen av kollektivtrafiken skulle förändras i mer begränsad omfattning än genom en total skatteväxling, så finns det även framgent behov av kontakt mellan kommunerna och den operativa verksamheten. Dagens system bygger på att finansiärerna (kommunerna och landstinget) med varierande bistånd från Länstrafikbolaget tar fram beställningar för trafik som man vill finansiera.

I de fall där andra regioner har aktiebolag för samverkan med andra län/regioner om tågtrafik, så har dessa inte varit föremål för upplösande och övergång till förvaltningsform. För att få en samstämmighet i ägandet av Norrtåg kan dock ägandet av bolaget i Västerbotten läggas direkt under regionkommunen. Detta skulle innebära tydligare ägarförhållande och rapporteringsvägar.

Utifrån att dagens organisering av den operativa verksamheten känns ändamålsenlig och då det inte finns några i dagsläget tillkommande tunga skäl att förändra detta, så innebär ett bibehållet aktiebolag för den operativa verksamheten att upparbetade samverkansformer och kontaktvägar kan bibehållas.

Vid en delvis skatteväxling med en organisering av kollektivtrafiken i förvaltningsform kan det finnas en svårighet att följa upp utvecklingen av de "gemensamma kostnaderna" efter skatteväxlingen beroende på hur förvaltningen i den nya regionkommunen utformas.

6.4 Alternativ för finansiering av kollektivtrafiken 2019

Finansieringen under avsnitt 6.4.4 utgår från att om kommunalförbund eller gemensam nämnd väljs som organisationsform för kollektivtrafikmyndigheten så bibehålls den finansieringsmodell som idag benämns "Västerbottensmodellen" avseende fördelning av kostnader.

Om inte överenskommelse nås för finansiering av det gemensamma ansvaret styrs kostnadsfördelningen upp nationellt med modell 50/50. Landstinget betalar hälften av kostnaden för den regionala kollektivtrafiken och länets kommuner resterande hälft av kostnaderna.

6.4.1 Skatteväxling - regionkommun

En skatteväxling bygger på en frivillig överenskommelse, samtliga parter måste vara överens. Utgångspunkten är att resultatet av en växling ska vara neutralt för den genomsnittlige invånaren i länet. För kommunerna innebär en växling att egen skattesats, inkomstutjämning och kostnadsutjämning påverkas om man bara ser till de ekonomiska konsekvenserna. Före skatteväxlingen finns nettokostnaderna före respektive kommun för kollektivtrafiken och avgift/bidrag i kostnadsutjämningen. Efter växlingen finns bortfallet av skatteintäkter genom sänkningen av den egna skattesatsen, bortfall av inkomstutjämningsbidrag till följd av sänkningen av den länsvisa skattesatsen samt den nya avgiften i kostnadsutjämningen, lika för all.

I samband med skatteväxlingen och överföringen av ansvaret till regionkommunen finns möjlighet till en mellankommunal utjämning i fem år. Kommunerna får lämna ekonomiskt bidrag till varandra under som längst en femårsperiod för att mildra effekterna av skatteväxlingen.

6.4.2 Delskatteväxling - regionkommun

I region Västmanland är kollektivtrafiken en del av regionkommunen. Däremot har regionen valt att endast delskatteväxla kostnaderna för kollektivtrafiken. Kommunerna i länet finansierar den trafik som går inom respektive kommun, dvs. de direkta trafikkostnaderna.

Denna modell för finansiering skulle för Västerbottens del innebära att endast de delar av kollektivtrafiken som idag omfattas av gemensamma kostnader skulle skatteväxlas, dvs. det som inte är direkta trafikkostnader. I övrigt beställer kommunerna och betalar för den inomkommunala trafiken i form av s.k. tilläggsköp men myndigheten i regionen planerar och verkställer.

Kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller stomlinjetrafiken med tåg och buss (definieras i Västerbotten som kommungränsöverskridande och länsgränsöverskridande trafik). Kommunerna beställer stadstrafik, inomkommunal regional kollektivtrafik, kompletteringstrafik (Ringbil) och övrig trafik (i den mån den lyder under kollektivtrafikmyndigheten) av kollektivtrafikmyndigheten och ansvarar för det ekonomiska underskott som uppkommer för den beställda trafiken. Respektive parters ansvar för det ekonomiska underskottet för viss trafik regleras i så fall i ett avtal eller en överenskommelse.

SKL har tagit fram en beräkning av vad en sådan delskatteväxling skulle innebära för Västerbotten. Beräknat på budget för 2018 så skulle skatteväxlingsnivån vara 6 öre. SKL:s jurist har påtalat att det krävs ett lagstöd för att kommunerna ska få lämna bidrag till landstinget/regionkommunen. Uppdragsgruppen menar dock att det är ett tillköp av trafik, vilket inte är att betrakta som ett bidrag.

6.4.3 Gemensam nämnd

En gemensam nämnd är, i motsats till kommunalförbund, inte en egen juridisk person utan ingår i en av de samverkande kommunernas eller landstingens politiska organisation. Denna kommun eller detta landsting brukar ofta omnämnas som värdkommunen eller värdlandstinget.

För sina uppgifter enligt särskilda författningar och för verksamheten i övrigt (3:3 KL) Får en kommun eller ett landsting inrätta en gemensam nämnd för att fullgöra uppgifter för vilka det enligt särskilda författningar skall finnas en eller flera nämnder i varje kommun eller landsting. (3:4 KL)
Den gemensamma nämnden ingår i en "moderkommun" med representation från medlemskommunerna och är inte en egen juridisk person.

Behörighet och befogenhet regleras i överenskommelse mellan medlemskommunerna.

Beskrivs endast ett fåtal exempel, t.ex. inom vård- och omsorgsområdet (hjälpmedel).

6.4.4 Västerbottensmodellen - kommunalförbund

Dagens modell för fördelning av kostnaderna i Västerbottens, kallad Västerbottensmodellen bygger på två delar. Dels ett finansieringsansvar för den trafiken som respektive finansiär beställer och dels en finansiering av en andel av så kallade gemensamma kostnader såsom administration, marknadsföring- och information, betal- och informationssystem. De gemensamma kostnaderna fördelas utifrån respektive finansiärs (beställda) relativa andel av det totala antalet kilometer i länet.

Kommunerna och landsting beställer trafiken från kollektivtrafikmyndigheten. Enligt modellen har landstinget ansvar för linjetrafik med huvudsaklig trafikuppgift mellan kommuncentra och kommunerna för trafik inom respektive kommun. Landstinget finansierar både trafik med buss och tåg, samt i viss begränsad utsträckning anropsstyrd kollektivtrafik.

Utöver ovan finansierar landstinget sjukresor och kommunerna finansierar skolskjutsar, färdtjänst och riksfärdtjänst.

6.4.5 Analys finansiering

Om huvudmannaskapet (RKM) organisatoriskt placeras i regionkommunen kommer kollektivtrafiken att finansieras genom en total skatteväxling eller en delvis skatteväxling i likhet med den modell som finns i Västmanland.

Motivet till en delvis skatteväxling i likhet med den som genomförts i Västmanland är att kommunerna därigenom i stort bibehåller den idag upparbetade modellen för inflytande över finansiering och utformning av den trafik som finns inom respektive kommun. Finansieringsmodellen med en delvis skatteväxling innebär att endast de "gemensamma kostnaderna" växlas.

En total skatteväxling innebär att alla kostnader för kollektivtrafiken växlas. Vid en total skatteväxling kan en modell för utjämning mellan kommunerna användas i maximalt fem år. Modell för en sådan utjämning behöver vid en total växling framarbetas.

Om huvudmannaskapet (RKM) organisatoriskt placeras i ett kommunalförbund innebär det att kollektivtrafikens finansiering kan ske liksom i dag genom att respektive finansiär även fortsättningsvis finansierar den trafik som man beställer och att de gemensamma kostnaderna finansieras utifrån respektive finansiärs andel av totala trafiken. Eftersom ett nytt kommunalförbund för kollektivtrafik bildas kommer kostnader för administration och direktion att tillkomma.

Om den operativa verksamheten överförs i förvaltningsform så gäller i stort de finansiella förutsättningarna enligt ovan. Dock kan otydlighet i gränsdragningen och finansieringen uppstå vid organisering inom regionkommunen tillkomma vid en delskatteväxling. Detta om resurser (exempelvis för jurist och upphandling) ej direkt finns inom förvaltningen kopplat till kollektivtrafiken.

Bilagt rapporten återfinns de beräkningar som tagits fram av SKL och som presenterades vid dialogmötet i Lycksele 2017-10-18. Presentationen omfattar hel eller delvis skatteväxling av kollektivtrafik i Västerbotten. Sammanfattningsvis så innebär skatteväxlingen att kommunkollektivet sänker sin skattesats lika mycket som landstinget höjer sin. För den enskilde länsmedborgaren blir det ett nollsummespel.

Inkomstutjämningssystemet påverkas vid en skatteväxling, liksom kostnadsutjämningen för kollektivtrafik. Regeringen har tillsatt en utredning som ser över kostnadsutjämningen och ett slutbetänkande lämnas sommaren 2018. Hur utfallet av utredningen påverkar Västerbotten går i detta läge inte att uttala sig om.

Skatteväxlingsnivån skulle utifrån 2016 års kostnad (249,4 mkr)vara 39 öre vid en hel skatteväxling eller 6 öre vid en delskatteväxling (enligt Västmanlandsalternativet) beräknat på dagens gemensamma kostnader i Västerbottensmodellen.

Skatteväxlingsnivån skulle utifrån 2018 års budgeterade kostnad (285,3 mkr) vara 41 öre vid en hel skatteväxling eller 5 öre vid en delskatteväxling (enligt Västmanlandsalternativet) beräknat på dagens gemensamma kostnader i Västerbottensmodellen.

7. Hur andra län/regioner organiserar och finansierar kollektivtrafiken

Nedan följer en beskrivning av hur andra län/regioner valt att organisera och finansiera kollektivtrafiken.

7.1 Regionkommun är kollektivtrafikmyndighet operativ verksamhet i aktiebolag

7.1.1 Region Jämtland Härjedalen

Region Jämtland Härjedalen är RKM. Myndigheten har det politiska och ekonomiska ansvaret för kollektivtrafiken i länet och över länsgräns. Myndigheten ska ta fram ett Trafikförsörjningsprogam som beskriver den allmänna kollektivtrafiken i länet och till/från angränsande län, hur den ska utvecklas och mål för den.

Länstrafiken i Jämtlands län AB och Norrtåg AB är de bolag som har till uppgift att operativt verkställa den trafik som RKM beslutat om.

7.1.2 Region Östergötland

Östgötatrafiken AB ansvarar för kollektivtrafiken i Östergötland. De planerar linjer och tidtabeller med buss, tåg och spårvagn med målet att ge kunden en enkel, trygg och bekväm resa och ett bra och pålitligt alternativ till bilen. De arbetar bland annat för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och ha nöjda kunder. Utformningen av resor och tjänster ska också bidra till ett klimatpositivt samhälle.

Uppdraget att planera, samordna och driva kollektivtrafiken har Östgötatrafiken AB fått av ägaren, Region Östergötland. Kostnaderna täcks till cirka 40 procent av biljettintäkter.

All trafik upphandlas och körs på entreprenad.

Östgötatrafiken AB representerar också Region Östergötland på tjänstemannanivå, som drivande i utvecklingen av framtidens kollektivtrafik. De hanterar ärenden och remisser som kommit in till Trafik- och samhällsplaneringsnämnden och tar fram underlag för olika beslut. De företräder regionen i kontakten med kommuner, marknadsaktörer, nationella myndigheter, länsstyrelsen och andra läns regionala kollektivtrafikmyndigheter.

7.1.3 Västra Götalandsregionen

I Västra Götaland är det Västra Götalandsregionen som är kollektivtrafikmyndighet. Som kollektivtrafikmyndighet bestämmer Västra Götalandsregionen hur kollektivtrafiken ska byggas ut och var man ska satsa för att det ska ge så stor effekt som möjligt, kopplat till målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Det är politikerna i regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen som beslutar i de stora och strategiska besluten. Förslagen till strategierna och besluten arbetas fram i kollektivtrafik-nämnden. Till sin hjälp har politikerna i nämnden tjänstemännen på avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur.

Utvecklingen av kollektivtrafiken sker i nära samverkan med kommunerna i Västra Götaland.

Västtrafik AB är ett av Västra Götalandsregionens bolag. De planerar och upphandlar den kollektivtrafik i Västra Götaland som, till ungefär hälften, finansieras med skattemedel.

Denna organisation av kollektivtrafikmyndigheten kräver med dagens regelverk skatteväxling.

7.1.4 Region Dalarna

Region Dalarna har beslutat att föreslå kommunerna och landstinget att landstinget fr.o.m. 1 januari 2018 ska bli huvudman för kollektivtrafiken i Dalarna. Då inte bara ett överfört ansvar för allmän kollektivtrafik utan också för färdtjänsten och med en särskild lösning för skolskjutsar i avvaktan på en önskad lagändring som resultat av den sittande utredningen. Landstinget skulle därmed också bli regional kollektivtrafikmyndighet (som Region Dalarna är i nuläget) samt från dem överta ägandet av AB Dalatrafik (för en kommande trolig omformning till förvaltning), Dalarnas ägarandel i Tåg i Bergslagen samt i Transitio. Man antog också ett förslag om nivå på skatteväxling mellan kommunerna och landstinget och treåriga övergångsregler kring den ekonomin.

7.1.5 Fördelar och nackdelar

Fördelar:

- Tydlig uppdelning mellan politiskt strategiska beslut och operativ verksamhet.
- Avgränsad ekonomi
- Inarbetat varumärke kan behållas
- Affärsmässighet är grundläggande i ett aktiebolag
- Korta beslutsvägar inom bolaget
- Att bibehålla Länstrafikbolaget innebär troligen bibehållen geografiska lokalisering utifrån regionalpolitisk hänsyn

Nackdelar:

- Aktiebolagslagen ställer krav på revision mm utöver landstingets/regionkommunens ordinarie
- Kan eventuellt strida mot praxis att ett helägt bolag utövar reguljär drift (kommentar från Jämtland)
- Den begränsade resurs som finns för kollektivtrafik splittras upp på två förhållandevis små organisationer.

7.2 Regionkommun är kollektivtrafikmyndighet operativ verksamhet i förvaltningsform

7.2.1 Kalmar län

Landstinget är en regional myndighet med ansvar för all kollektivtrafik i Kalmar län.

En av Landstingets förvaltningar, Kalmar Länstrafik (KLT), är huvudman för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter på väg och järnväg i länet. KLT planerar och samordnar den trafik som fastställts och upphandlar även bussar och tåg för att köra trafiken.

Vidare ansvarar KLT för biljettsystem, information, försäljning, prissättning, marknadsföring, resegaranti, hållplatsunderhåll, kundklagomål, samt beställning och handläggning av färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Denna trafikservice betalas till cirka 55 procent med hjälp av skattemedel och till cirka 45 procent av biljettintäkter.

7.2.2 Region Skåne

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län. Det innebär det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken.

Rollen är dubbel: dels är Region Skåne som myndighet "beställare" av samhällsfinansierad kollektivtrafik, och dels utförs den genom förvaltningen Skånetrafiken.

Denna organisation av kollektivtrafikmyndigheten kräver med dagens regelverk skatteväxling.

7.2.3 Region Västmanland (delskatteväxling)

Västmanland har en modell med skatteväxling av administrationen för f.d. länstrafikbolaget/ kollektivtrafikmyndigheten. Noteras att RKM var organiserat i landstinget i Västmanland redan från början 2012-01-01, till skillnad från Västerbotten. Uppdragsgruppen tolkar modellen från Västmanland som att man inte lämnar bidrag utan helt enkelt köper en tjänst för planering och genomförande av trafiken men betalar ograverat för den trafik som godkänts som beställning från respektive kommun.

7.2.4 Fördelar och nackdelar

Fördelar:

- Tydlig politisk styrning av verksamheten
- Ingår i den ordinarie revisionen och övrig kontrollapparat inom landstinget/ regionkommunen
- Viss samordning av administrativa rutiner och tillgång till specialkompetens som jurist, upphandlare mm
- Inarbetat varumärke kan behållas
- Enklare hantering av myndighetsutövning för färdtjänst/riksfärdtjänst (i den mån detta överlämnats till den regionala kollektivtrafikmyndigheten)
- Ökad insyn

Nackdelar:

- Mindre tydlig uppdelning mellan politiskt strategiska beslut och operativ verksamhet.
- Sämre avgränsning av kollektivtrafiken från övrig verksamhet vad gäller finansiering, ekonomiadministration och system
- Kortsiktiga omställningskostnader
- Möjlig begränsning av tillgång till specialistkompetens för upphandling om denna ej finns kopplad till den operativa verksamheten

7.3 Kommunalförbund är kollektivtrafikmyndighet operativ verksamhet i aktiebolag

7.3.1 Norrbottensmodellen

RKM bildades den 1 januari 2012 under organisationsformen kommunalförbund. Medlemmar i förbundet är kommunerna i Norrbotten samt Region Norrbotten.

RKM har en direktion med 28 ledamöter, 14 ledamöter från landstinget och 14 ledamöter från kommunerna i länet. Direktionen har även ett arbetsutskott (AU) på 9 ledamöter

Direktionen för Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ska bedriva verksamheten enligt lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) och enligt fastställd förbundsordning, samverkansavtal och reglemente, samt lagar och föreskrifter som i övrigt gäller för verksamheten. Direktionen ska leda verksamheten och följa de frågor som kan inverka på förbundets utveckling och ekonomiska ställning.

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ska verka med den grundläggande ambitionen att som myndighet samordna, effektivisera och utveckla kollektivtrafiken i länet. Myndigheten ska vidare medverka i lokala, regionala och nationella nätverk som skapar förutsättningar för en fortsatt utveckling och rationell hantering av kollektivtrafik.

RKM hanterar också tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst i de kommuner i Norrbotten som lämnat över handläggningen till RKM.

Denna organisation finansieras genom medlemsavgifter eller enligt överenskommelse om särskild kostnadsfördelningsmodell.

7.3.2 Fördelar och nackdelar

Fördelar:

- Klar och tydlig rollfördelning
- Eget forum som gör att kommunfrågor står i centrum (även om landstinget/regionen är medlem)?
- Egen organisation som kan agera nationellt
- Att bibehålla Länstrafikbolaget innebär troligen bibehållen geografiska lokalisering utifrån regionalpolitisk hänsyn

Nackdelar:

- Risk för mindre engagemang regionalt
- Kostar egen organisation

7.4 Kommunalförbund är kollektivtrafikmyndighet operativ verksamhet i förvaltningsform

7.4.1 Västernorrlandsmodellen

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bildades 2012 och består av länets sju kommuner samt Landstinget Västernorrland. Behovet av kollektivtrafik definieras i dialog med förbundets medlemmar. Den samhällsfinansierade kollektivtrafiken i länet upphandlas under varumärkena Din Tur och Norrtåg AB. Din Tur är det varumärke som busstrafiken och den särskilda kollektivtrafiken (SÄKO) körs under och som RKM själva upphandlar.

Tågtrafiken upphandlas av bolaget Norrtåg AB som ägs gemensamt av de fyra nordligaste kollektivtrafikmyndigheterna. Utöver den upphandlade trafiken bedrivs även kommersiell buss- och tågtrafik.

I relationer med resenärerna, allmänhet och massmedia används varunamnet Din Tur. Din Tur är namnet på det transportkoncept som erbjuds länets kollektivtrafikresenärer. I konceptet ingår buss-, taxi- och tågtrafik samt Beställningscentralen för färdtjänst- och sjukresor.

I formella sammanhang med andra myndigheter använder RKM det juridiska namnet Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

Denna organisation finansieras genom medlemsavgifter eller enligt överenskommelse om särskild kostnadsfördelningsmodell.

7.4.2 Fördelar och nackdelar

Fördelar:

- Klar och tydlig rollfördelning
- Eget forum som gör att kommunfrågor står i centrum (även om landstinget/regionen är medlem)?
- Egen organisation som kan agera nationellt

Nackdelar:

- Risk för mindre engagemang regionalt
- Kostar egen organisation
- Rollen är dubbel: dels är Kommunalförbundet som myndighet utan bolag "beställare" av samhällsfinansierad kollektivtrafik, dels utförs den i samma organisation
- Ej tillgång till ytterligare specialistkompetens från Regionkommunen

7.5 Gemensam nämnd

Inget län/region har valt att inrätta en gemensam nämnd för att organisera kollektivtrafikmyndigheten.

7.5.1 Fördelar och nackdelar

Fördelar:

- Kommunalförbund och gemensamma nämnder erbjuder möjligheter till fasta och långsiktiga samarbeten

Nackdelar:

- Möter inte alltid behovet av flexibelt samarbete

7.6 Regioner 2017 och regionbildning 2019 - tabell

Regioner 2017

	Län/Region	Huvudman	Operativ verksamhet buss	Operativ verksamhet tåg
1	Region Skåne	Regionkommun	Förvaltning	Aktiebolag Öresundståg
2	Region Gotland	Regionkommun	Förvaltning	
3	Region Gävleborg	Regionkommun	Förvaltning	Aktiebolag Tåg i Bergslagen
4	Region Uppsala	Regionkommun	Förvaltning	Aktiebolag MÄLAB
5	Region Örebro län	Regionkommun	Förvaltning	Aktiebolag MÄLAB
6	Region Kronoberg	Regionkommun	Förvaltning	Aktiebolag Öresundståg
7	Region Jönköpings län	Regionkommun	Förvaltning	
8	Region Västmanland	Regionkommun	Förvaltning	Aktiebolag Tåg i Bergslagen och MÄLAB
9	Region Västernorrlands län	Kommunalförbund	Förvaltning	Aktiebolag Norrtåg
10	Region Norrbotten	Kommunalförbund	Aktiebolag	Aktiebolag Norrtåg
11	Region Östergötland	Regionkommun	Aktiebolag	Aktiebolag MÄLAB
12	Region Jämtland/Härjedalen	Regionkommun	Aktiebolag	Aktiebolag Norrtåg
13	Västra Götalandsregionen	Regionkommun	Aktiebolag	Aktiebolag Öresundståg
14	Region Halland	Regionkommun	Aktiebolag	Aktiebolag Öresundståg

Län föremål för regionbildning 2019 – status 2017

	Län/Region	Huvudman	Operativ verksamhet buss	Operativ verksamhet tåg
15	Landstinget i Kalmar län	Landsting	Förvaltning	Aktiebolag Öresundståg
16	Stockholms läns landsting	Landstinget	Förvaltning	Aktiebolag MÄLAB
17	Region Blekinge	Kommunalförbund	Förvaltning	Aktiebolag Öresundståg
18	Landstinget Sörmland	Kommunalförbund	Förvaltning	Aktiebolag MÄLAB
19	Landstinget Dalarna	Kommunalförbund	Aktiebolag	Aktiebolag Tåg i Bergslagen
20	Landstinget i Värmland	Kommunalförbund	Aktiebolag	Aktiebolag Tåg i Bergslagen
21	Västerbottens läns landsting	Kommunalförbund	Aktiebolag	Aktiebolag Norrtåg

8. Förslag med motiveringar

8.1 Inledning och skälen för förslaget

Mot bakgrund av uppdragsdirektivet, ovanstående beskrivningar, reflektioner och tolkningar av för uppdraget centrala begrepp m.m. redovisas i detta avsnitt uppdragsgruppens förslag till organisation av kollektivtrafiken tillsammans med överväganden omkring olika sätt att organisera.

8.1.1 Delskatteväxling med operativ verksamhet i aktiebolag

Styrkan i en modell där kollektivtrafikmyndigheten organisatoriskt placeras i Regionkommunen är att den viktiga kopplingen till regional utveckling och infrastrukturfrågor bibehålls. Regionkommunen är ett direktvalt politiskt organ vilket ger en ökad demokratisk styrka till organisationsmodellen. Svaghet ur ett kommunalt perspektiv med en organisatorisk placering av myndigheten i regionkommunen är att kommunerna ej har en kommunalpolitisk representation i regionkommunen. Behovet av att bibehålla befintlig samverkan och skapa ytterligare ytor för samverkan politiskt och tjänstemannamässig mellan kommunerna och kollektivtrafikmyndigheten i regionkommunen är viktigt.

Om huvudmannaskapet (RKM) organisatoriskt placeras i regionkommunen föreslås kollektivtrafiken att finansieras genom en delvis skatteväxling i likhet med den modell som finns i Västmanland. Motivet till detta är att kommunerna därigenom i stort bibehåller den idag upparbetade modellen för inflytande över finansiering och utformning av den trafik som finns inom respektive kommun. Finansieringsmodellen med en delvis skatteväxling innebär att endast de "gemensamma kostnaderna" växlas.

Den operativa verksamheten förordas ske genom att Länstrafiken i Västerbotten, liksom idag sköter denna. Ägandet av Länstrafiken i Västerbotten AB överförs därmed till regionkommunen. Motiv till att bibehålla aktiebolaget är att det innebär att väl fungerande upparbetade kontaktytor mot kommunerna kan bibehållas, att

bolaget på ett ändamålsenligt och tydligt sätt även fortsättningsvis sköter den affärsmässiga sidan av kollektivtrafiken mot kund och mot avtalsparter. Den geografiska lokaliseringen av bolaget bibehålls.

Möjlig förändring av ägandet av Norrtåg AB är att RKM liksom i övriga fyra norrlandslän äger bolaget. Detta skapar en likartad ägarstruktur av bolaget i alla länen och mer enhetliga redovisningsvägar.

Arbetsgång:

- Bestämma gränssnittet mellan landstinget och kommunerna
- Ta fram kostnaderna för övertagna kollektivtrafiken
- Beräkna skatteväxlingsnivå utifrån de övertagna kostnaderna, inklusive inkomst- respektive kostnadsutjämningen
- Vid behov föreslå ett inomregionalt utjämningssystem som under högst fem år mildrar omfördelningseffekterna
- Övriga överenskommelser och avtal

8.1.2 Kommunalförbund med operativ verksamhet i aktiebolag

Styrkan i en modell där kollektivtrafikmyndigheten organisatoriskt placeras i ett kommunalförbund är att detta innebär minst förändring av förutsättningarna för kollektivtrafikens organisation gentemot den modell som finns idag. Kommunernas direkta politiska inflytande bibehålls, dock med de begränsningar som idag även finns avseende att respektive finansiär beställer och finansierar den trafik som finns inom respektive parts ansvarsområde. Modellen med kommunalförbund innebär dock att kopplingen till regional utveckling och infrastrukturfrågor minskar då dessa frågor ligger i regionkommunen. Kommunalförbundet är inte ett direktvalt politiskt organ.

Om huvudmannaskapet (RKM) organisatoriskt placeras i ett kommunalförbund föreslås kollektivtrafikens finansiering ske liksom i dagens modell genom att respektive finansiär även fortsättningsvis finansierar den trafik som man beställer. Gemensamma kostnader finansieras liksom idag utifrån respektive finansiärs andel av trafiken. Eftersom ett nytt kommunalförbund för kollektivtrafik bildas kommer kostnader för administration och direktion att tillkomma.

Den operativa verksamheten förordas ske genom att Länstrafiken i Västerbotten, liksom idag sköter denna. Ägandet av Länstrafiken i Västerbotten AB överförs därmed till det nybildade kommunalförbundet. Motiv till att bibehålla aktiebolaget är att det innebär att väl fungerande upparbetade kontaktytor mot kommunerna kan bibehållas, att bolaget på ett ändamålsenligt och tydligt sätt även fortsättningsvis sköter den affärsmässiga sidan av kollektivtrafiken mot kund och mot avtalsparter. Den geografiska lokaliseringen av bolaget bibehålls.

Möjlig förändring av ägandet av Norrtåg AB är att RKM liksom i övriga fyra norrlandslän äger bolaget. Detta skapar en likartad ägarstruktur av bolaget i alla länen och mer enhetliga redovisningsvägar.

Arbetsgång:

- Bilda kommunalförbund för kollektivtrafiken

8.2 Förslag till fortsatta uppdrag

Förslag på fortsatta uppdrag och fördjupade utredningar inför att den nya regionkommunen bildas eller direkt efter att så har skett.

Samrådsyttrande bör inhämtas från länets kommuner och ett remissunderlag utformas.

Remissunderlaget bör utformas som förslag till beslut avseende organisering av huvudmannaskap, operativ verksamhet och finansiering av kollektivtrafiken. Väljer man delskatteväxling behöver vid genomförande av förändringen följande göras:

- Bestämma gränssnittet mellan landstinget och kommunerna
- Ta fram kostnaderna för övertagna kollektivtrafiken

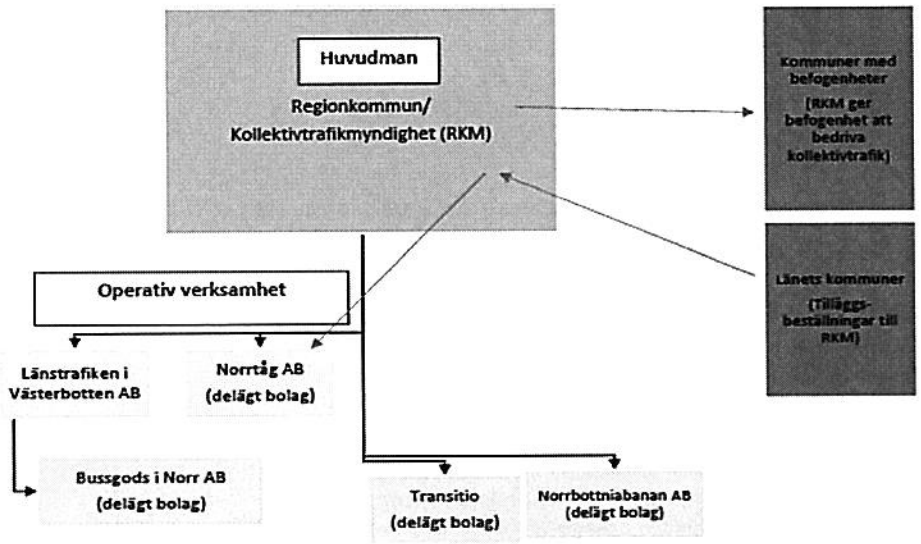
- Beräkna skatteväxlingsnivå utifrån de övertagna kostnaderna, inklusive inkomst- respektive kostnadsutjämningen
- Vid behov föreslå ett inomregionalt utjämningssystem som under högst fem år mildrar omfördelningseffekterna .
- Övriga överenskommelser och avtal

Remissyttrande bör inhämtas i god tid före det datum den beslutande församlingen ska ta slutlig ställning till kollektivtrafikens organisation inför den 1 januari 2019, förslagsvis till den 31 mars 2018.

8.2.1 Organisationsskisser

I det följande visualiseras som exempel några av de förslag till organisation, samarbetsformer m.m. som har redovisats i rapporten. Figurerna gör inte anspråk på att vara fullständiga eller helt korrekta. De ska också ses som just exempel.

Delskatteväxling

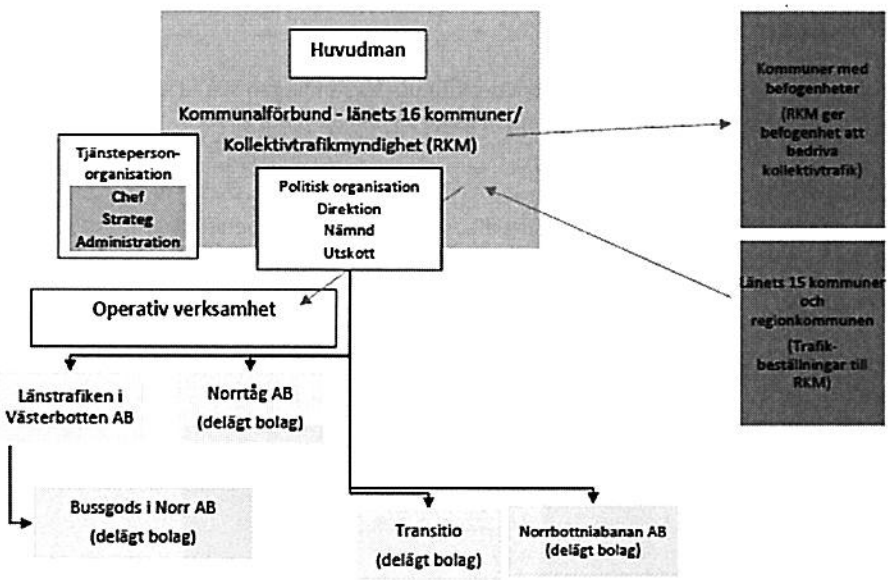


Regionkommunen såsom Huvudman äger det helägda bolaget Länstrafiken i Västerbotten AB och det delägda bolaget Norrtåg AB. Dessa bolag ombesörjer den operativa verksamheten. Länstrafiken i Västerbotten AB äger Bussgods i Norr AB. De delägda bolagen Transitio AB och Norrbotniabanan AB ägs av Regionkomunen.

Regionkommunen såsom Kollektivtrafikmyndighet kan besluta om att ge befogenhet att bedriva kollektivtrafik till kommuner.

Länets kommuner beslutar om, finansierar och gör tilläggsbeställningar av inomkommunal trafik till Kollektivtrafikmyndigheten som ger Länstrafiken i Västerbotten AB att verkställa tilläggsbeställningarna. Samverkan och samråd sker i hela denna process mellan huvudman – bolag-kommun

Kommunalförbund



Kommunalförbundet såsom Huvudman äger det helägda bolaget Länstrafiken i Västerbotten AB och det delägda bolaget Norrtåg AB. Dessa bolag ombesörjer den operativa verksamheten. Länstrafiken i Västerbotten AB äger Bussgods i Norr AB. De delägda bolagen Transitio AB och Norrbotniabanan AB ägs av Regionkomunen.

Kommunalförbundet såsom Kollektivtrafikmyndighet kan besluta om att ge befogenhet att bedriva kollektivtrafik till kommuner.

Länets 15 kommuner och regionkommunen beslutar om och gör genom en Kollektivtrafikplan beställningar av den trafik som respektive part avser att finansiera till Kollektivtrafikmyndigheten. Kollektivtrafikmyndigheten ger Länstrafiken i Västerbotten AB och Norrtåg AB i uppdrag att effektuera beställningarna. Samverkan och samråd sker i hela denna process mellan huvudman – bolag- kommun/regionkommun.

Utökat behov av strateg samt administration gentemot nuvarande organisation i Region Västerbotten

Ekonomisk reglering vid eventuell huvudmannaskapsändring av kollektivtrafiken i Västerbotten

CKS den 16 oktober 2017

Anders Folkesson,
Avdelningen för Ekonomi och Styrning
08-452 73 37
Anders.folkesson@skl.se

Sveriges Kommuner och Landsting

Uppdraget

- Kansliet vid Sveriges Kommuner och Landsting har fått i uppdrag av Region Västerbotten att beräkna den ekonomiska regleringen vid en eventuell huvudmannaskapsändring av kollektivtrafiken i Västerbottens län
  - "Totalalternativ" respektive "Västmanlandsalternativet"
- Kansliet har inte kvalitetssäkrat kostnadsdatan
- Kansliet tar inte till ställning för eller emot någon lösning, men kan konstatera att juridisk kritik föreligger mot Västmanlandsmodellen

Sveriges Kommuner och Landsting

Bakgrund

- Ny kollektivtrafiklag från och med 2012
  - Tio län överförde huvudmannaskapet för kollektivtrafiken till landstingen
  - Åtta län har kvar ett delat huvudmannaskap, varav flertalet diskuterar regionalisering
  - 85 procent av kostnaderna ligger hos landstingen
- Kraftig kostnadsutveckling för kollektivtrafiken i samtliga län

Sveriges Kommuner och Landsting

Instrument för ekonomisk reglering

- Omfördelning av intäkter och kostnader mellan landsting och kommun
  - Skatteväxling (kommunerna sänker i samförstånd sin skattesats lika mycket som landstinget höjer sin)
  - Skatteväxlingsnivån brukar motsvara dagens faktiska kostnad
  - ändrade skatteintäkter och bidrag i inkomstutjämningssystemet
- Kostnadsskillnader inom kommunkollektivet
  - Kostnadsutjämningssystemet för kollektivtrafik
  - Ev mellankommunal utjämning

Sveriges Kommuner och Landsting

Metod vid ändrat huvudmannaskap

Arbetsgång:

1. Bestämma gränssnittet mellan landstinget och kommunerna
2. Ta fram kostnaderna för övertagna kollektivtrafiken
3. Beräkna skatteväxlingsnivå utifrån de övertagna kostnaderna, inklusive inkomst- respektive kostnadsutjämningen
4. Vid behov föreslå ett inomregionalt utjämningssystem som under högst fem år mildrar omfördelningseffekterna
5. Övriga överenskommelser och avtal

Sveriges Kommuner och Landsting

2016 års kostnader för de överförda verksamheten (totalalternativet)

- Totalbelopp: 249 miljoner kronor
- Skatteväxlingsnivå: 39 öre

	Länstrafikbolag	Stadstrafik	Total
Bjurholm	4 031		4 031
Dorotea	4 535		4 535
Lycksele	5 203		5 203
Malå	3 175		3 175
Nordmaling	8 472		8 472
Norsjö	4 627		4 627
Robertsfors	5 388		5 388
Skellefteå	41 170	49 721	90 891
Sorsele	8 052		8 052
Storuman	3 840		3 840
Umeå	24 137	57 920	82 057
Vilhelmina	14 582		14 582
Vindeln	8 756		8 756
Vännäs	5 553		5 553
Åsele	247		247
Totalt	141 768	107 641	249 409

Sveriges Kommuner och Landsting

2016 års kostnader för Västmanlandsalternativet

Totalbelopp: 33 miljoner kronor

Skatteväxlingsnivå: 5 öre

	Länstrafikbolag	Stadstrafik	Total
Bjurholm	383	0	383
Dorotea	602	0	602
Lycksele	513	0	513
Malå	384	0	384
Nordmaling	948	0	948
Norsjö	586	0	586
Robertsfors	533	0	533
Skellefteå	6 845	0	6 845
Sorsele	826	0	826
Storuman	297	0	297
Umeå	5 073	12 880	17 953
Vilhelmina	1 669	0	1 669
Vindeln	801	0	801
Vännäs	431	0	431
Åsele	212	0	212
Totalt	20 103	12 880	32 983

Sveriges Kommuner och Landsting

2018 års budgeterade kostnader för de överförda verksamheten (totalalternativet)

	Länstrafikbolag	Stadstrafik	Total
Bjurholm	4 546	0	4 546
Dorotea	4 088	0	4 088
Lycksele	5 499	0	5 499
Malå	3 544	0	3 544
Nordmaling	9 213	0	9 213
Norsjö	5 680	0	5 680
Robertsfors	6 201	0	6 201
Skellefteå	51 705	53 505	105 210
Sorsele	6 541	0	6 541
Storuman	4 589	0	4 589
Umeå	28 099	72 322	100 421
Vilhelmina	14 720	0	14 720
Vindeln	8 543	0	8 543
Vännäs	6 233	0	6 233
Åsele	281	0	281
Totalt	159 482	125 827	285 309

Totalbelopp: 285 miljoner kronor

Skatteväxlingsnivå: 41 öre

Skellefteås stadstrafik har antagits ha fem procents kostnadsökning mellan 2017-2018

Sveriges Kommuner och Landsting

2018 års budgeterade kostnader för Västmanlandsalternativet

	Länstrafikbolag	Stadstrafik	Total
Bjurholm	450		450
Dorotea	689		689
Lycksele	593		593
Malå	423		423
Nordmaling	1 120		1 120
Norsjö	604		604
Robertsfors	617		617
Skellefteå	8 222		8 222
Sorsele	956		956
Storuman	447		447
Umeå	6 277	19 662	25 939
Vilhelmina	1 976		1 976
Vindeln	853		853
Vännäs	505		505
Åsele	249		249
Totalt	23 981	19 662	43 643

Totalbelopp: 43 miljoner kronor

Skatteväxlingsnivå: 6 öre

Sveriges Kommuner och Landsting

Sammanfattning skatteväxlingsnivån

- Skatteväxling innebär att kommunkollektivet sänker sin skattesats lika mycket som landstinget höjer sin.
  - Även inkomstutjämningssystemet påverkas
  - Nollsummespel mellan landsting och kommunkollektiv
- Skatteväxlingsnivån blir **39 skatteöre** utifrån 2016 års kostnader (249 mkr) och **5 skatteöre** utifrån Västmanlandsalternativet
- Skatteväxlingsnivå skulle bli **41 skatteöre** utifrån 2018 års budgeterade kostnader (285 mkr) och **6 skatteöre** utifrån Västmanlandsalternativet

Sveriges Kommuner och Landsting

Kostnadsutjämning för kollektivtrafik

- Gemensam delmodell för kommun och landsting
- Kollektivtrafikmodellens tre variabler:
  - Gleshet, Andel boende i tätorter över 11 000 invånare och Andel arbetspendlare över kommungräns
- Länets standardkostnad fördelas 50/50 till landstinget resp länets kommunkollektiv
- Enskilda kommuners utfall beror på 2009 års underskottstäckning inom länet
- Vid regionalt huvudmannaskap, samma standardkostnad för länets kommuner
- Regeringen har tillsatt en utredning som ser över kostnadsutjämningen. Slutbetänkande sommaren 2018

Sveriges Kommuner och Landsting

Tabell 1 Länens standardkostnad i kollektivtrafikmodellen (kr/inv) och utfall i modellens tre variabler 2017 (icke-indexerad)

Landsting	Rotgles	tätort >11 000	Andel utpendlare	Standardkostnad Länet	Kn andel
Stockholm	7,8	0,85	0,24	3 936	1 574
Uppsala	13,0	0,52	0,16	2 230	1 115
Södermanland	12,7	0,48	0,13	1 620	810
Östergötland	13,0	0,57	0,11	1 624	812
Jönköping	13,8	0,45	0,10	1 240	620
Kronoberg	15,2	0,41	0,10	1 220	610
Kalmar	15,3	0,38	0,11	1 239	620
Gotlands kn	15,9	0,39	0,04	754	377
Blekinge	12,2	0,43	0,10	1 095	548
Skåne	10,1	0,54	0,17	2 264	1 132
Halland	12,1	0,46	0,14	1 769	885
V:a Götaland	11,5	0,58	0,16	2 269	1 134
Värmland	**16,6**	**0,39**	**0,12**	**1 553**	**777**
Örebro	13,7	0,53	0,12	1 702	851
Västmanland	12,4	0,60	0,12	1 740	870
Dalarna	18,5	0,39	0,12	1 639	820
Gävleborg	16,6	0,48	0,09	1 351	675
Västernorrland	17,9	0,40	0,07	932	466
Jamtland	25,9	0,35	0,09	1 692	846
Västerbotten	22,3	0,43	0,06	1 183	592
Norrbotten	26,0	0,43	0,07	1 566	783
Riket	13	0,58	0,15	2 289	1 055

Kostnads-utjämningen för kollektiv-trafik

Sveriges Kommuner och Landsting

2017 års utfall i kollektivtrafiksmodellen (kr/inv)

	Kommun-andel	Standard-kostnad	Bidrag/ avgift
Bjurholm	1,1%	668	-409
Dorotea	1,7%	909	-168
Lycksele	3,8%	471	-606
Malå	2,1%	1 006	-71
Nordmaling	4,4%	944	-134
Norsjö	1,6%	580	-497
Robertsfors	2,6%	598	-479
Skellefteå	17,4%	378	-699
Sorsele	2,5%	1 432	355
Storuman	4,9%	1 225	148
Umeå	43,1%	590	-488
Vilhelmina	6,2%	1 343	266
Vindeln	4,6%	1 306	228
Vännäs	2,3%	422	-655
Åsele	1,8%	883	-194
Riket		1 077	0

Sveriges Kommuner och Landsting

Utfall vid en skatteväxling på 39 öre utifrån 2016 års kostnader och intäkter

	Nuvarande utfall (kr/inv)			Efter skatteväxling			Effekt av skatteväxling		
	Nuvarande ägarbidrag mm	Kostnads-utjämnings-utfall	Total-kostnad	Skattesänk-ning & ink.utj	Kostnads-utjämnings-avgift	Kostnad efter skatteväxling	Kr/inv	Tkr	Skattekronor
Bjurholm	-1 642	-380	-2 022	-954	-444	-1 398	623	1 530	0,38
Dorotea	-1 652	-157	-1 809	-954	-444	-1 398	410	1 126	0,23
Lycksele	-427	-564	-991	-954	-444	-1 398	-407	-4 961	-0,21
Malå	-1 018	-66	-1 084	-954	-444	-1 398	-314	-980	-0,16
Nordmaling	-1 198	-123	-1 321	-954	-444	-1 398	-78	-549	-0,04
Norsjö	-1 109	-462	-1 570	-954	-444	-1 398	172	717	0,09
Robertsfors	-795	-445	-1 239	-954	-444	-1 398	-159	-1 077	-0,08
Skellefteå	-1 262	-651	-1 912	-954	-444	-1 398	514	37 023	0,25
Sorsele	-3 217	331	-2 885	-954	-444	-1 398	1 487	3 722	0,81
Storuman	-647	138	-509	-954	-444	-1 398	-889	-5 277	-0,48
Umeå	-678	-453	-1 131	-954	-444	-1 398	-267	-32 322	-0,13
Vilhelmina	-2 129	249	-1 880	-954	-444	-1 398	482	3 298	0,28
Vindeln	-1 626	214	-1 412	-954	-444	-1 398	13	71	0,01
Vännäs	-647	-609	-1 256	-954	-444	-1 398	-143	-1 223	-0,07
Åsele	-87	-181	-268	-954	-444	-1 398	-1 130	-3 200	-0,64
Totalt kommuner	-946	-444	-1 390	-954	-444	-1 398			

Sveriges Kommuner och Landsting

Utfall vid en skatteväxling på 5 öre utifrån 2016 års kostnader och intäkter

Kostnadsutjämningen är oförändrad med detta alternativ

	Utfall (kr/inv)		
	Nuvarande ägarbidrag mm	Skattesänk-ning & ink.utj	Effekt
Bjurholm	-156	-122	34
Dorotea	-219	-122	97
Lycksele	-42	-122	-80
Malå	-123	-122	1
Nordmaling	-134	-122	12
Norsjö	-140	-122	18
Robertsfors	-79	-122	-44
Skellefteå	-95	-122	-27
Sorsele	-330	-122	208
Storuman	-50	-122	-72
Umeå	-148	-122	26
Vilhelmina	-244	-122	121
Vindeln	-149	-122	26
Vännäs	-50	-122	-72
Åsele	-75	-122	-47
Totalt kommuner	-125	-122	3

Sveriges Kommuner och Landsting

Utfall vid en skatteväxling på 41 öre utifrån 2018 års budgeterade kostnader och prognosticerade intäkter

	Nuvarande utfall (kr/inv)			Efter skatteväxling (kr/inv)			Effekt av skatteväxling		
	Nuvarande ägarbidrag mm	Kostnads-utjämnings-utfall	Total-kostnad	Skattesänk-ning & ink.utj	Kostnads-utjämnings-avgift	Kostnad efter skatteväxling	Kr/inv	Kronor	Skattekronor
Bjurholm	-1 829	-453	-2 282	-1 063	-526	-1 589	693	1 701 529	0,38
Dorotea	-1 482	-202	-1 684	-1 062	-526	-1 588	96	260 468	0,05
Lycksele	-445	-660	-1 105	-1 062	-526	-1 588	-484	-5 895 525	-0,24
Malå	-1 129	-101	-1 230	-1 061	-526	-1 588	-358	-1 109 245	-0,17
Nordmaling	-1 280	-165	-1 445	-1 063	-526	-1 589	-145	-1 031 939	-0,07
Norsjö	-1 362	-546	-1 908	-1 062	-526	-1 589	319	1 316 857	0,16
Robertsfors	-901	-526	-1 427	-1 063	-526	-1 589	-162	-1 100 896	-0,08
Skellefteå	-1 440	-758	-2 198	-1 062	-526	-1 589	610	44 059 510	0,28
Sorsele	-2 543	346	-2 197	-1 062	-526	-1 589	608	1 541 882	0,33
Storuman	-768	129	-639	-1 062	-526	-1 588	-950	-5 601 386	-0,49
Umeå	-809	-536	-1 345	-1 062	-526	-1 588	-243	-29 878 386	-0,11
Vilhelmina	-2 158	253	-1 905	-1 062	-526	-1 588	316	2 152 972	0,17
Vindeln	-1 560	214	-1 346	-1 062	-526	-1 588	-242	-1 309 427	-0,13
Vännäs	-709	-710	-1 419	-1 062	-526	-1 588	-170	-1 474 424	-0,08
Åsele	-98	-229	-327	-1 062	-526	-1 588	-1 261	-3 625 766	-0,69
Totalt kommuner	-1 062	-526	-1 589	-1 062	-526	-1 589		6 226	

Sveriges Kommuner och Landsting

Utfall vid en skatteväxling på 6 öre utifrån 2018 års kostnader och intäkter

Kostnadsutjämningen är oförändrad med detta alternativ

	Utfall (kr/inv)		
	Nuvarande ägarbidrag	Skattesänk-ning & ink.utj	Effekt
Bjurholm	-183	-157	26
Dorotea	-253	-157	96
Lycksele	-49	-157	-109
Malå	-136	-157	-21
Nordmaling	-157	-157	1
Norsjö	-146	-157	-10
Robertsfors	-91	-157	-66
Skellefteå	-114	-157	-43
Sorsele	-377	-157	220
Storuman	-76	-157	-81
Umeå	-211	-157	55
Vilhelmina	-290	-155	135
Vindeln	-158	-157	1
Vännäs	-58	-157	-99
Åsele	-87	-154	-68
Totalt kommuner	-164	-157	8

Sveriges Kommuner och Landsting

Mellankommunal utjämning

- "Införandebidrag" som kan införas under högst fem år
- Enighet krävs
- Fritt för kommunkollektivet att fastställa utformningen
- Olika utformningar:
  - Västra Götaland: Utjämna effekterna över 10 skatteören
  - Utjämningssystemet: 250 kr/inv och år
  - Full kompensation över tre år.

Sveriges Kommuner och Landsting