



Ändring av aktieägaravtal avseende Västtrafik AB

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadskansliets förslag i tjänsteutlåtande den 26 september 2007 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

Förslag till ändring, enligt bilaga 4, av punkten 20 i gällande aktieägaravtal avseende Västtrafik AB godkänns.

Göteborg den 17 oktober 2007
Göteborgs kommunstyrelse

Göran Johansson

Benny Stålesjö



Göteborgs Stad

Stadskansliet

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2007-09-26
Diarienummer 667/07
Repronummer 266/07

Infrastruktur, näringsliv och storstadsutveckling

Stadsbyggnad, näringsliv och fritid
Henriette Söderberg
Telefon: 368 02 41
E-post: henriette.soderberg@stadshuset.goteborg.se

Ändring av aktieägaravtal avseende Västtrafik AB - förslag till beslut och fortsatt process

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

Förslag till ändring, enligt bilaga 4, av punkten 20 i gällande aktieägaravtal avseende Västtrafik AB godkänns.

Sammanfattning

Det regionala ägarrådet för Västtrafik föreslår att ägarna beslutar att aktieägaravtalet inklusive bilaga 13 förlängs med två år istället för med fyra år som finns angivet i avtalet. Samtidigt startas ett arbete med att se över de delar av aktieägaravtalet som handlar om ägarsamverkan, bilaga 13 och dess tillämpning. Ärendet har remitterats till trafiknämnden som inkommit med yttrande.

Stadskansliet delar trafiknämndens bedömning att förlängning av avtalet med två år ger nödvändigt men tillräckligt rådrum för ägarna. Stadskansliet kan konstatera att flera av de punkter regionala ägarrådet pekar ut för den fortsatta processen är under utveckling i Göteborgs stad. Till exempel kommer den utvärdering av kollektivtrafikens organisation som trafikkontoret avser inleda under senhösten 2007 att ge betydelsefullt underlag till utvecklingen av såväl former för samverkan som innehåll i avtal.

Ekonomiska konsekvenser

Förlängningen av avtalet innebär ingen förändring vad gäller ekonomiska konsekvenser för Göteborgs stad.

Bilaga 1 Aktieägaravtal Västtrafik

Bilaga 2 Arbetsordning för ägarråd, bilaga 6

Bilaga 3 Fördelning av aktieägarersättning till Västtrafik, bilaga 13

Bilaga 4 Förslag till beslut från regionala ägarrådet angående ändring av aktieägaravtal avseende Västtrafik AB

Bilaga 5 Yttrande trafiknämnden, pu+tu

Ärendet

Det regionala ägarrådet för Västtrafik föreslår att ägarna beslutar att aktieägaravtalet, (se bilaga 1 detta ärende) inklusive bilaga 13 förlängs med två år istället för med fyra år som finns angivet i avtalet. Samtidigt startas ett arbete med att se över de delar av aktieägaravtalet som handlar om ägarsamverkan, bilaga 6 till aktieägaravtalet – se bilaga 2 detta ärende, och fördelning av aktieägartillskott, bilaga 13 – se bilaga 3 detta ärende. Ärendet har remitterats till trafiknämnden som inkommit med yttrande.

Bakgrund

Aktieägaravtalet mellan kommunerna i Västra Götaland och Västra Götalandsregionen trädde i kraft den 1 januari 2004. Nuvarande aktieägaravtal gäller till och med år 2008. Om avtalet inte sägs upp av någon part senast 2007-12-31 förlängs avtalet med fyra år, det vill säga till och med 2012.

I avtalet § 20 står att parterna är överens om att efter utgången av år 2006 utvärdera den modell för täckande av driftunderskott som beskrivs i bilaga 13. Utvärderingen genomförs av det regionala ägarrådet.

Utvärdering har genomförts under våren 2007 och arbetet har omfattat:

- Utvärderingssamtal med Västtrafik om tillämpningen av bilaga 13
- Enkätundersökning till de 50 ägarna
- Ernst & Youngs revisionsrapport beställd av Västtrafik
- Samtal med politiker och tjänstemän

Resultatet från utvärderingen redovisades efter Västtrafiks årsstämma den 30 maj och resulterade i att regionala ägarrådet föreslår ägarna att förlänga aktieägaravtalet inklusive bilaga 13 med två år istället för fyra år. Samtidigt startas ett arbete med att se över de delar av aktieägaravtalet som handlar om ägarsamverkan, bilaga 6, samt fördelning av aktieägartillskott, bilaga 13.

Det sistnämnda sker enligt nedanstående aktiviteter i regi av regionala ägarrådet:

- En förnyad diskussion och dialog kring målen för kollektivtrafik och framtida satsningar startas
- Formerna för ägarsamverkan på regional och delregional nivå ses över, bilaga 6.
- Formerna för budgetsamråd och ekonomiska prognoser förbättras och utvecklas.
- Dialogen i planeringsprocessen utvecklas och förbättras
- En modell för tillköp av trafik utöver trafikförsörjningsplanen utarbetas
- Förslag som förenklar och förtydligar modellen för täckande av driftunderskott enligt bilaga 13 utarbetas
- Förslag till avtalet som ska kunna gälla från och med 1 januari 2011 utarbetas.

Trafiknämnden

Trafiknämnden konstaterar att grundprinciperna i aktieägaravtalet och bilaga 13 är riktiga medan tillämpningen av avtalet och samordningen mellan ägarna, främst då mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna, inte har fungerat fullt ut.

Trafiknämnden ser med beslutet att förlänga avtalet två år att ägarna får rådrum att se över samverkansformerna och göra en detaljöversyn av aktieägaravtalets bilaga 13.

Stadskansliet

Stadskansliet delar trafiknämndens bedömning att förlängning av avtalet med två år ger nödvändigt men tillräckligt rådrum för ägarna.

Stadskansliet kan konstatera att flera av de punkter regionala ägarrådet pekar ut för den fortsatta processen är under utveckling i Göteborgs stad. Stadskansliet och trafiknämnden har ett pågående utvecklingsarbete i dialog med Västtrafik kring förbättrade ekonomiska prognoser och utvecklade procedurer för tilläggsbeställningar

Kommunstyrelsen godkände 2007-08-22 trafiknämndens hemställan att genomföra en mer omfattande utvärdering av kollektivtrafikens organisation i ljuset av de förändringar som skett sedan 1999 när Västra Götalandsregionen bildades och 2004 när dagens aktieägaravtal började gälla. Utvärderingen sker i samråd med stadskansliet och kommer att samordnas med den generella översyn av bilaga 13 som regionala ägarrådet planerar. Utvärderingen påbörjas under senhösten 2007.

Regionala ägarrådet föreslår att undertecknande av förslag till ändring sker i samband med Ägarforum den 16 november 2007. Ärendet kommer dock inte att kunna behandlas i kommunfullmäktige förrän den 22 november 2007.

GÖTEBORGS STADSKANSLI

Stadsbyggnad, näringsliv och fritid

Henriette Söderberg

Björn Johansson

**AKTIEÄGARAVTAL
AVSEENDE**

**VÄSTTRAFIK AKTIEBOLAG
ORGANISATIONSNUMMER 556558-5873**

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund.....	3
2.	Bolaget och dess verksamhet.....	3
3.	Firma.....	5
4.	Bolagsordning.....	5
5.	Styrelsen.. ..	5
6.	Ägarråd.....	6
7.	Bolagsstämma.....	6
8.	Verkställande direktör.....	7
9.	Särskilda uppgifter.....	7
10.	Beslut om organisationsstruktur.....	7
11.	Avtal om trafik utanför Västra Götaland.....	7
12.	Ytterligare trafik.....	7
13.	Finansiering.....	7
14.	Budget och betalningsförfarande.....	7
15.	Anläggningar; infrastruktur - investeringar.....	8
16.	Färdbevis.....	9
17.	Nationella kostnadsutjämningsystemet.....	9
18.	Överlåtelse av avtalet.....	9
19.	Överlåtelse av aktie.....	9
20.	Avtalets giltighetstid.....	9
21.	Ändringar.....	9
22.	Skiljedom.....	10

Mellan Västra Götalands läns landsting/region (nedan kallat "Regionen") och kommunerna Bengtsfors, Dals-Ed, Essunga, Färgelanda, Grästorp, Lilla Edet, Lysekil, Mellerud, Munkedal, Sotenäs, Strömstad, Tanum, Trollhättan, Uddevalla, Vänersborg, Åmål, Bollebygd, Borås, Herrljunga, Mark, Svenljunga, Tranemo, Ulricehamn, Falköping, Gullspång, Götene, Hjo, Karlsborg, Lidköping, Mariestad, Skara, Skövde, Tibro, Tidaholm, Töreboda, Vara, Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungälv, Lerum, Mölnadal, Orust, Partille, Stenungsund, Tjörn, Vårgårda och Öckerö har följande avtal träffats. Kommunerna kallas nedan gemensamt "Kommunerna" och var och en för sig "Kommun". Kommunerna och Regionen benämns nedan också som parterna eller ägarna.

1. Bakgrund

Enligt lag (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik skall det i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Länstrafikansvariga i Västra Götalands län är Regionen och Kommunerna gemensamt.

De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafik huvudman som är ett aktiebolag, bildat år 1998 för detta ändamål. Aktiebolagets namn är Västtrafik AB. De som är länstrafikansvariga skall inneha samtliga aktier i bolaget.

I avtalet från 1998 överenskomms att en utvärdering skulle göras efter utgången av 2000. Denna utvärdering ledde till att parterna i fullt samförstånd sade upp avtalet. Detta nya avtal syftar till en tydligare rollfördelning mellan ägare och bolag, en enklare modell för fördelning av tillskottet till bolaget och därigenom ge möjlighet för ägarna att förutse ekonomiska konsekvenser av beslut om förändringar i trafiken.

I avtalet från 1998 överenskomms mellan parterna om vissa mål för bolaget. I detta avtal har parterna överenskommit om att målen för bolaget skall anges i samband med stämmobeslut om verksamhetsplanen.

Parterna är eniga om att kollektivtrafiken i regionen skall bedrivas i enlighet med detta avtal och dess intentioner.

2. Bolaget och dess verksamhet

- 2.1 Parterna har gemensamt bildat ett aktiebolag med ett aktiekapital uppgående till 200 miljoner kronor. Aktierna i bolaget ägs av parterna med den procentuella fördelning som framgår av Bilaga 2.1 a (baserat på invånarantal 1997) Aktieägaravtalet omfattar parternas samtliga nuvarande och framtida aktier i bolaget. Parterna har med bolaget ingått ett uppdragsavtal i överensstämmelse

med bilaga 2.1 b, som alltså skall vara gällande.

- 2.2 Bolagets verksamhet skall vara att, inom Västra Götaland fullgöra de uppgifter som ankommer på trafikmyndighet enligt lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Här ingår linjebunden kollektivtrafik och uppsikt över taxifrågor och verkande för en tillfredsställande taxiförsörjning samt uppgifter som har anknytning härtill.

Uppgifterna omfattar

- a) linjetrafik på väg,
- b) kompletteringstrafik på väg,
- c) järnvägstrafik, varmed avses taxeaftal och tågtrafik enligt avtal,
- d) spårvagnstrafik
- e) skärgårdstrafik, varmed avses persontrafik med tillhörande gods-
befordran med båt eller färja i linjetrafik och kompletteringstrafik.
Skärgårdstrafiken får samordnas med därtill anknyttande färjetrafik för
fordon.
- f) anropsstyrd trafik.

Verksamheten kan även innefatta skolskjutsar, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjuk- och omsorgsresor om och i den utsträckning dessa uppgifter överlåts till bolaget från Kommun eller Regionen.

- 2.3 Bolaget skall härutöver kunna utföra andra trafikformer och uppdrag efter särskild skriftlig överenskommelse mellan bolaget och part som önskar verksamheten utförd.
- 2.4 I sin verksamhet skall bolaget verka för att kollektivtrafiken fungerar på sådant sätt att den erbjuder goda resmöjligheter för så många som möjligt - lokalt, mellan regiondelar och till viktiga målpunkter utanför Västra Götalandsregionen. Bolaget skall vidare verka för en samordning av taxiesystem och trafikutbud och inom ramen för en samordnad trafik beakta behovet av lokala variationer i trafikutbud och taxa.

Dessutom skall bolaget verka för en samordning mellan linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor.

- 2.5 Verksamheten skall bedrivas enligt den vid varje tidpunkt gällande trafikförsörjningsplanen, som årligen fastställs av bolagets styrelse efter samråd med Regionen och Kommunerna. Samrådet skall också gälla grunderna för prissättning för trafiken och olika slag av åtgärder för handikappanpassning av trafiken samt miljöskyddande åtgärder och åtgärder som främjar trafiksäkerheten. Om en Kommun har överlåtit ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till bolaget, skall trafikförsörjningsplanen även omfatta dessa slag av resor.

Som vägledning för bolagets årliga trafikförsörjningsplan skall ligga en verksamhetsplan. Verksamhetsplanen skall ange inriktning, mål, kvalitet och ekonomiska ramar för bolagets verksamhet under kommande treårsperiod. Förslag till 3-årig verksamhetsplan utarbetas av bolagets styrelse efter samråd med ägarna och fastställs av bolagsstämman årligen.

- 2.6 Parterna är överens om att ägardirektiv kan användas för att styra bolaget. Ägardirektiven kan omfatta bl.a. organisation, mål, insyn, sekretess, avkastning, soliditet och kostnadstäckning. Ägardirektiven antas med 3/4-dels majoritet av de vid stämman företrädda aktierna.

3. Firma

Bolagets firma skall vara Västtrafik AB.

4. Bolagsordning

Bolagets bolagsordning skall ha det innehåll som framgår av Bilaga 4 härtill. Parterna medger att bolagsstämman får besluta om ändring av bolagsordning som är en direkt följd av ändrade förhållanden, såsom t ex ny eller ändrad lagstiftning rörande kollektivtrafiken.

5. Styrelsen

- 5.1 Bolagets styrelse skall bestå av 15 ledamöter med 11 suppleanter, varav åtta ledamöter och sex suppleanter från Regionen och sju ledamöter och fem suppleanter från Kommunerna. Suppleant, som ej inträtt i styrelseledamots ställe, har rätt att närvara och yttra sig vid styrelsens sammanträden samt få sin mening antecknad i protokollet.
- 5.2 Från och med bolagsstämman 2007 skall bolagets styrelse bestå av 15 ledamöter med 7 suppleanter. Regionen skall utse en ledamot och en suppleant mer än kommunerna. Suppleant, som ej inträtt i styrelseledamots ställe, har rätt att närvara och yttra sig vid styrelsens sammanträden samt få sin mening antecknad

i protokollet.

- 5.3 Nominering av styrelseledamöter sker genom Regionens valberedning i samråd med kommunförbunden.
- 5.4 Sammansättningen av styrelsen och utseendet av lekmannarevisorer skall återspegla förhållandet mellan partiernas antal röster i regionvalet i Regionen. Sammansättningen av styrelsen skall också beakta jämställdhetsaspekter och geografisk spridning i länet. Styrelsen utses med ledning härav årligen av bolagsstämman för tiden fram till och med nästa ordinarie bolagsstämma.
- 5.5 Parterna förbinder sig till nomineringsförfarande i enlighet med detta avtal och bolagsordningen. Parterna skall var för sig anmoda sina valda ombud att vid styrelseval på bolagsstämma rösta i enlighet med föreliggande nomineringsförslag.
- 5.6 Styrelsens ordförande och vice ordförande utses av bolagsstämman.
- 5.7 Bolagets verkställande direktör får inte vara ledamot av eller suppleant i styrelse inom bolaget.
- 5.8 Bolagets styrelse skall minst en gång om året i samverkan med Regionala ägarrådet anordna trafikpolitiska fora där parterna ges tillfälle att delta.

6. Ägarråd

Parterna skall bilda dels ett regionalt ägarråd dels fyra delregionala ägarråd. Ägarråden skall utgöra samrådsorgan för Kommunerna och Regionen.

Ägarrådets uppgifter, sammansättning och arbetsformer regleras i bilaga 6.

7. Bolagsstämma

- 7.1 Bolagsstämma skall avhållas då så erfordras enligt lag eller enligt bolagets bolagsordning.
- 7.2 Vid bolagsstämma äger, förutom det av part utsedda ombudet, även en representant för varje i övrigt i Regionens regionstyrelse samt respektive Kommuns kommunstyrelse representerat parti rätt till närvaro, innefattande jämväl yttranderätt och rätt att till bolagsledningen och styrelsen framställa sådana frågor som för aktieägare tillåts enligt aktiebolagslagen.

Sådan närvaro som avses ovan skall skriftligen anmälas till bolaget minst två veckor före bolagsstämman.

8. Verkställande direktör

Bolaget skall ha verkställande direktör och får ha vice verkställande direktör.

9. Särskilda uppgifter

9.1 Bolaget har uppdragit åt Göteborgs Stad att upphandla och driva spårvägstrafiken.

9.2 Inom bolaget skall finnas ett gemensamt pris- och betalsystem. Bolaget skall efter samråd med ägarråden bestämma priset för resor.

9.3 Bolaget skall vara parterna behjälplig med att upprätta lokala mål för kollektivtrafiken.

10. Beslut om organisationsstruktur

Beslut om förändringar av Bolagets bolagsstruktur skall fattas av bolagsstämman såsom ägardirektiv.

11. Avtal om trafik utanför Västra Götaland

Bolaget äger rätt att ingå avtal med kommuner och trafikföretag samt huvudmän i län utanför Västra Götaland i syfte att åstadkomma samordnad trafik och taxa i regionen och angränsande områden.

12. Ytterligare trafik

Skulle Part eller Parter önska att trafik bedrivs utöver den som bolaget tar det ekonomiska ansvaret för skall, om konflikt ur samordningssynpunkt inte uppstår, sådan trafik verkställas av bolaget på part eller parternas bekostnad.

13. Finansiering

Bolagets verksamhet skall finansieras genom dess aktiekapital samt i övrigt genom trafikintäkter, statsbidrag och av parterna tillskjutna medel motsvarande uppkommet driftunderskott.

Driftunderskottet för trafik i Västra Götalandsregionen skall täckas av Regionen och Kommunerna i den ordning som framgår av Bilaga 13.

Parterna skall vidare på bolagets begäran ställa propäborg i förhållande till vardera partens aktieinnehav för ett eller flera av bolagets lån till belopp som sammanlagt inte överstiger 50.000.000 kronor.

14. Budget och betalningsförfarande

För varje kalenderår skall bolaget, efter samråd med parterna, upprätta budget för den trafik som ingår i bolagets uppgifter. Budgeten utgör grund för å conto-betalningar från Kommunerna och Regionen till Bolaget med 1/12 av det beräknade underskottet per kalenderår, att betalas månadsvis en månad i förskott, efter

avisering från bolaget.

Därjämte skall bolaget lämna underlag för parternas flerårsbudget.

Bolaget skall till ägarna lämna budgetprognoser över innevarande verksamhetsår per april och augusti. Bolaget skall därutöver vid behov meddela parterna om större avvikelser mot budget.

Efter verksamhetsårets utgång skall en slutlig avstämning ske. Om det därvid visar sig att någon part betalat för mycket eller för lite så skall detta hanteras och regleras på följande sätt. Bolaget skall upprätta en särskild handling där det fastställs vilken skuld/fordran bolaget har till/på respektive ägare. Denna skall bokföras såsom en skuld/fordran hos respektive ägare och bolaget. Efter bolagets bolagsstämma nästkommande år regleras bolagets skuld/fordran till/på ägarna genom avräkning eller tillägg på nästkommande månadsfaktura.

15. Anläggningar; infrastruktur – investeringar

Parterna har ett gemensamt ansvar för att investeringar i befintliga och nya anläggningar för den kollektiva trafikens behov utformas så att en ändamålsenlig trafik kan bedrivas kostnadseffektivt och med god trivsel för resenärerna.

Parterna är ense om att gemensamt påverka väghållaren så att väghållaren skall kunna bidra till att uppfylla den kollektiva trafikens krav.

Erforderliga investeringar i befintliga och nya anläggningar, liksom underhåll och skötsel, för den kollektiva trafiken, t ex vägar, körytor och markanläggningar, skall ombesörjas och bekostas av den Kommun, vari anläggningen är belägen om detta inte ankommer på annan väghållare eller om överenskommelse om annat inte träffas. Bolaget får ta initiativ till sådana åtgärder men Kommunerna har, beträffande sådana åtgärder som man är överens om att genomföra, det ekonomiska ansvaret för åtgärderna. För skärgårdstrafik gäller dock att hamnavgifter är produktionskostnader för trafiken.

Utformning och lokalisering av terminaler m m skall ske i samråd mellan den Kommun, vari anläggningen är belägen och Bolaget.

Bolaget skall svara för kostnaderna för byggnader och väntetrymmen liksom för anordningar för själva driften av trafiken, såsom hållplatsskydd, stolpar, skyltar m m såvida inte annat överenskoms med berörd Kommun.

För anläggningar genomförda före 1999 bör reglering ske så att ansvaret vad gäller löpande kostnader och kapitalkostnader (avskrivningar) för dessa följer intentionerna för nya anläggningar enligt ovan.

16. Färdbevis

I den trafik som omfattas av detta avtal gäller enbart av Bolaget godkända färdbevis.

17. Nationella kostnadsutjämningsystemet

Parterna är överens om att den fördelning av ägartillskottet som framräknats genom att tillämpa den nya modellen enligt bilaga 13, tabell 2 på 2002 års trafik-kostnader skall ligga till grund för det nationella kostnadsutjämningsystemet.

Parterna är överens om att om staten inte uppdaterar det nationella kostnadsutjämningsystemet ytterligare minst en gång under avtalsperioden skall detta göras på initiativ av det regionala ägarrådet.

Parterna är vidare överens om att genomföra omförhandlingar om kostnadsutjämnningen i det fall att kollektivtrafikfaktorn upphör eller förändras drastiskt till följd av beslut i anledning av de förslag som kan komma att framläggas av den parlamentariska kommittén för översyn av det kommunala statsbidrags- och utjämningsystemet (dir. 2001:73).

18. Överlåtelse av avtalet

Parts rättigheter och/eller skyldigheter enligt detta avtal får ej överlåtas eller pantsättas utan samtidig överlåtelse av de aktier som omfattas av avtalet och utan övriga parters skriftliga godkännande.

19. Överlåtelser av aktie

Part äger inte till tredje man överlåta eller pantsätta sina aktier i Bolaget utan övriga parters skriftliga medgivande.

20. Avtalets giltighetstid

Detta avtal träder ikraft den 1 januari 2004 och gäller i fem år därefter. Avtalet förlängs automatiskt med fyra år åt gången om part inte säger upp det senast ett år före avtalstidens utgång.

Parterna är vidare överens om att efter utgången av år 2006 utvärdera den modell för täckande av driftunderskott som beskrivs i bilaga 13. Utvärderingen sker genom det Regionala Ägarrådets försorg. Under förutsättning att samtliga parter är överens, skall därvid eventuella justeringar ske i bilaga 13 under 2007. Den sålunda reviderade bilagan 13 skall därefter tillämpas första gången för räkenskapsåret 1 januari – 31 december 2009.

21. Ändringar

Ändringar av och tillägg till detta avtal skall för att vara bindande vara skrift-

ligen avfattade och undertecknade av parterna.

22. Skiljedom

Eventuella tvister angående tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, eller ur avtalet härflytande rättsförhållanden, skall ej hänskjutas till allmän domstol utan skall i första hand hänskjutas till medling i enlighet med Göteborgsklausulerna om medling. Enas parterna ej om medlare skall sådan utses av styrelsen för Skiljedomsklubben i Göteborg.

Skulle medlingen avslutas utan att tvisten i sin helhet har lösts, skall kvarstående tvist i anledningen av detta avtal avgöras genom skiljedom enligt reglerna för Stockholms Handelskammars Skiljedomsinstitut. Institutet skall utse hela skiljenämnden.

Skiljeförfarandet skall äga rum i Göteborg.

Detta avtal har upprättats i ett original exemplar som förvaras hos Västtrafik AB. Parterna har vardera erhållit en vidimerad kopia av originalavtalet.

Arbetsordning för ägarråd

för kollektivtrafiken i Västra Götaland och för Västtrafik AB

1. Rådets uppgifter

Syftet med ägarrådet är att utgöra samrådsorgan för Västtrafiks ägare och därigenom fungera som en för ägarna gemensam mötesplats/instans för information och diskussion om kollektivtrafikens roll i samhällsutvecklingen, om uppdrag och mål för Västtrafiks verksamhet samt om ekonomiska ramar för bolaget. Rådet utgör ett naturligt forum att väcka frågor i om kollektivtrafiken i Västra Götaland.

Det regionala ägarrådet ska förbereda det ägarforum som genomförs varje år i november.

Uppgifter för ägarråden är:

- Att genom samråd ägare emellan öka kunskapen om och engagemanget för kollektivtrafiken i Västra Götaland
- Att skapa förutsättningar för utveckling av kollektivtrafiken i länet med avseende på effektivitet och samhällsnytta.
- Att hålla måldiskussionen levande, följa upp övergripande mål och ta initiativ till revidering av gällande mål för kollektivtrafiken i Västra Götaland och för Västtrafik.
- Att sprida sådana kunskaper som bidrar till att det kollektiva resandet ökar i Västra Götaland.
- Att samråda inför beslut om uppdrag, inför stämmobeslut om verksamhetsplanen och inför beslut om ekonomiska ramar för bolagets verksamhet.
- Att bidrar till tydlighet genom bestämda former och markerad ansvarsuppdelning mellan beställare/ägare och utförarorganisationen.

2. Ägarrådets sammansättning

2.1 Det regionala ägarrådet

Det regionala ägarrådet ska bestå av åtta representanter för länets kommuner och en representant för varje parti som är representerat i regionfullmäktige. Två representanter utses av varje kommunförbund att företräda respektive regiondel. Regionstyrelsen utser regionens representanter på förslag av partigrupperna. Ledamöterna utses för mandatperioden. Hänsyn skall tas till det politiska majoritetsförhållandet i regionfullmäktige och kommunförbunden.

Regionen utser ordförande.
Ordföranden utser föredragande i rådet.

2.2 Ägarråd för varje kommunförbundsområde

Utöver det regionala ägarrådet ska ett ägarråd finnas inom var och ett av länets kommunförbundsområde. I rådet ska ingå minst en representant för varje berörd kommun och två representanter för Västra Götalandsregionen. Regionens representanter ska ingå i det regionala ägarrådet. Ledamöterna utses för mandatperioden. Hänsyn skall tas till det politiska majoritetsförhållandet i kommunförbundet.

Sekretariat och mötesformer bestäms i dialog med kommunförbunden.

Ordförande utses bland kommunrepresentanterna.
Ordföranden utser föredragande i rådet.

3. Ägarrådets arbetsformer

3.1 Befogenheter

Råden har befogenheter att företräda den berörda ägargruppen genom att utarbeta förslag till beslut. Det formella ansvaret åvilar respektive ägare.

3.2 Det regionala ägarrådets arbetsformer

Ägarrådet ska hålla minst fyra sammanträden per år. Rådet för minnesanteckningar som delges de fyra delregionala ägarråden, de fyra kommunförbunden, länets kommuner, Västra Götalandsregionen och Västtrafik AB. Anteckningarna ska justeras av mötets ordförande. Kallelse och övriga handlingar ska vara ledamöterna tillhanda senast fem dagar före mötet.

Till regionala ägarrådet ska knytas ett sekretariat bestående av en representant för Västra Götalandsregionen och en för länets kommuner. Ordförande lämnar tillsammans med sekretariatet förslag till dagordning.

De regelsystem för arvoden ska tillämpas som gäller inom den organisation som utsett ledamöten resp ordföranden.

3.3 De fyra delregionala ägarrådens arbetsformer

Ägarråden bör träffas minst en gång per halvår för överläggningar. De fyra ägarrådens synpunkter rapporteras bl a genom de ledamöter som tillika ingår i det regionala ägarrådet.

Information från berörda kommuner, regionen och Västtrafiks dotterbolag ger underlag för ägarrådets arbete.

Rådet för minnesanteckningar som delges berörda kommuner, Västra Götalandsregionen, Västtrafik AB och det regionala ägarrådet. Anteckningarna ska justeras av mötets ordförande.

Kallelse och övriga handlingar ska vara ledamöterna tillhanda senast fem dagar före mötet.

De regelsystem för arvoden ska tillämpas som gäller inom de organisationer som utsett ledamöten resp ordföranden.

4. Utvärdering

Ägarrådets arbete ska utvärderas efter utgången av 2004 varefter justeringar kan vidtas inför kommande arbetsår.

Bilaga 13

Principer för fördelning av ägarersättning till kollektivtrafiken i Västra Götaland

Denna bilaga till aktieägaravtalet innehåller principer och riktlinjer för hur ägarersättningen till bolagets (Västtrafik AB) verksamhet skall täckas av bolagets ägare.

1. Inledning

Som grundläggande princip gäller att ägarersättningen i kollektivtrafiken mellan regionen och respektive kommun ska fördelas efter befolkningens resor. Att fördela per resa innebär att kostnader och intäkter fördelas efter nyttjande istället för efter produktionen.

2. Definition

Begreppet personkilometer definieras enligt följande:

En personkilometer (pkm) är en persons resa ombord på ett kollektivtrafikfordon en kilometer.

3. Grundprinciper

Respektive kommun skall med sin ersättning täcka hela underskottet för alla resor som utförs inom kommunen av den egna kommunens invånare (lokala resor).

Regionen skall med sin ersättning täcka hela underskottet för

1. alla resor som passerar en kommungräns (regionala resor)
2. alla resor som utförs inom en kommun av en annan än kommunens invånare (regionala resor) samt
3. Västtrafikkoncernens administrativa kostnader

4. Trafikavtal

Varje trafikavtal som tecknas innehåller en eller flera linjer. Ett mål med fördelningsprincipen enligt denna bilaga är att varje kommun, inom ramen för aktieägaravtalet, skall kunna besluta om sin egen inomkommunala trafik utan att beslutet skall få ekonomiska konsekvenser för andra kommuner. Trafikavtalen bör därför kunna delas upp per kommun.

5. Resvaneundersökning (RVU)

Uppdelningen i regionala och lokala resor sker efter resultatet i resvaneundersökningar, som utförs ombord på fordonen cirka vart femte år. RVU görs under höst, vinter och vår, men på linjer med kraftigt ökat sommarresande görs även resvaneundersökningar under sommaren.

Resultatet av resvaneundersökningen skall vara andelen personkilometer i regionala resor och lokala resor per kommun för varje linje. Resultatet skall kunna gå att bryta ner till hållplatsnivå. Andelen personkilometer skall också kunna delas upp per biljettslag.

Varje linje delas därför in i delar som är sträckan mellan två hållplatser på linjen. Produktionen och antalet personkilometer beräknas för var och en av dessa länkar. Från kostnadsfördelningen på varje länk bygger man upp linjens kostnadsfördelning.

6. Metod

Kostnaderna och intäkterna är i grunden av två olika typer¹

- De direkta kostnaderna och intäkterna, nedan kallade trafik kostnader och trafikintäkter
- De indirekta kostnaderna och intäkterna som delas upp i trafiknära och administrativa kostnader och intäkter.

6.1 Direkta kostnader och intäkter på linje

Alla trafik kostnader och trafikintäkter bokförs direkt på den aktuella linjen.

6.2 Indirekta kostnader och intäkter på linje

Trafiknära kostnader och intäkter som är unika för ett visst affärsområde men inte för en viss linje fördelas ut på linje i ekonomisystemet proportionerligt efter trafik kostnaden för de linjer som ingår i det aktuella affärsområdet.

Övriga indirekta kostnader och intäkter klassas som gemensamma för hela bolaget och delas upp i trafiknära och administrativa. Trafiknära gemensamma kostnader och intäkter fördelas ut på samtliga linjer i ekonomisystemet proportionerligt efter trafik kostnaden på linjen. Regionen ersätter skillnaden mellan de administrativa kostnaderna och intäkterna.

6.3 Ägarfördelning av kostnader och intäkter

Vid ägarfördelningen används ett antal fördelningsmallar i ekonomisystemet som är uppdelade efter trafikavtal. Varje avtal har i regel fyra mallar, tre intäktsfördelningsmallar beroende på korttyp och en kostnadsfördelningsmall. Mallarna skapas via RVU där man väger samman de undersökta linjerna i varje avtal och får en procentuell fördelning per ägare. Resvaneundersökningar genomförs cirka vart femte år eller oftare om så behövs på grund av t.ex. stora trafikförändringar. Respektive ägarråd beslutar om dessa extra resvaneundersökningar.

Bolaget har ett ansvar för att utveckla metoderna att genomföra resvaneundersökningar eller dylikt, så att underlaget till fördelningsmodellen får en hög kvalitet till lägsta möjliga kostnad.

¹ se tabell 1, sid 5

Varje parts ägarersättning blir summan av skillnaden mellan intäkterna och kostnaderna för respektive ägare och linje. En beräkning av respektive ägares ersättning till bolaget på utfallet år 2002 visas i tabell 2.

6.3.1 Fördelning av kostnader

- Bolaget har trafikavtal med en eller flera entreprenörer. Kostnaderna för trafiken i avtalet bokförs per linje.
- För att få kostnaden per ägare, som är baserad på utnyttjandet av trafiken, sker en fördelning. Målet är en kostnad per ägare som beror både på antalet resor och på resans längd. Detta erhålls genom att via RVU kartlägga antalet personkilometer.
- Varje ägares kostnad blir antalet personkilometer, som de har betalningsansvaret för, multiplicerat med kostnaden per personkilometer för respektive linje.

6.3.2 Fördelning av intäkter

Biljettintäkterna fördelas i relation till antalet personkilometer per linje, typ av biljettslag och hemkommun. Grunden är medelreslängden per resa, vilken fås från resvaneundersökningarna. Medelreslängden för varje resa beräknas per linje, korttyp och hemkommun hos resenären.

De olika korttyperna är:

- kontant och värdekort (kt 1)
- periodkort och fritidskort (kt 2)
- terminskort och övriga skolkort (kt 3)

I biljettmaskinssystemet registreras alla stämplande påstigande per linje och biljettslag. Antalet personkilometer på linjen varje månad för det aktuella biljettslaget är antalet stämplande påstigande enligt biljettsystemet multiplicerat med medelreslängden från resvaneundersökningarna. Resultatet är linjens andel av de totala personkilometrarna för varje biljettslag. Linjens intäkt är summan av dess andelar av de totala intäkterna från varje typ av biljettslag.

För att få en så rättvisande bild som möjligt av antalet resenärer skall Västtrafik kontinuerligt kartlägga den s k stämpingsbenägenheten.

I biljettmaskinssystemet eller vid annan försäljning av färdbevis redovisas inte vilken hemkommun en resenär har. Fördelningen per ägare görs därför enligt de mallar som beskrivits ovan. Mallarna gäller för perioden mellan resvaneundersökningarna.

7. Nationella kostnadsutjämningsystemet

Något utjämningsystem utöver det nationella kostnadsutjämningsystemet finns inte i fördelningsmodellen, undantaget de införanderegler som nämns nedan. Ägarna är överens om att uppdatera det nationella kostnadsutjämningsystemet med de kostnader, som varje ägare skulle ha haft, om den här avtalade fördelningsmodellen baserad på bolagets bokslut år 2002 hade gällt. Beräknade kostnader per kommun, att inrapportera till kostnadsutjämningsystemet framgår av tabell 2.

Om staten inte uppdaterar det nationella kostnadsutjämningsystemet ytterligare minst en gång under avtalsperioden år 2004 – 2008, skall detta göras på initiativ av regionala ägarrådet.

8. Införanderegler

Fördelningsprinciperna har lett till att ägarnas ersättning till kollektivtrafiken ändras jämfört med ersättningen 2002. För de kommuner vars ersättning inklusive effekterna av det uppdaterade nationella kostnadsutjämningsystemet ökar med mer än 150 kr per invånare gäller följande övergångsregler:

- år 2004 ersätter regionen dessa kommuner, exklusive Lerum, med hela beloppet som överstiger en ökning med 150 kr per invånare.
- år 2005 ersätter regionen dessa kommuner, exklusive Lerum, för den ökning som övertiger 200 kr per invånare jämfört med utfall 2002.
- år 2004 ersätter regionen Lerum med 13,9 mkr och år 2005 med 10,8 mkr.
- år 2006 gäller fördelningsmodellen fullt ut för alla ägare.

Övergångsbeloppen avser beräknade kostnadsökningar och har bestämts till ett fast belopp oavsett vad det verkliga utfallet år 2004 och 2005 blir. Beloppen framgår av tabell 3.

Tabell 1: Principiell uppdelning av bolagets intäkter och kostnader

Trafikkostnader: Ersättning till entreprenören för utförd trafik, inkl incitaments-ersättning

Trafikintäkter: Intäkten av resenärernas utförda resor

Trafiknära kostnader och intäkter:

- Infra: förvaltning och utveckling av hållplatser, stationer, terminaler och andra anläggningar
- IT: drift och underhåll för trafiknära system
- Försäljning och upplysning
- Pris och betalsystem

Administration: Övriga intäkter och kostnader, såsom t ex löner för all administrativ personal, lokalkostnader, information och marknadsföring av allmän karaktär

Tabell 2: Ägarersättning till bolaget – beräknad för modellåret 2002

Ekonomiska effekter per kommun

Alla uppgifter i kkr

Kommun	Konsekvenser ny modell Faktura från Västrafik			Konsekvenser kostnadsutjämning			Konsekvenser Ny modell inkl kostnads- utjämning
	Nuvarande		Förändring	Nuvarande		Förändring	
	modell 2002	Ny modell		utjämning (1992)	Ny utjämning (2002)		
Regionen	685 124	656 952	-28 172	-	-	-	-
Ale	4 933	4 933	0	1 805	-5 390	7 195	7 195
Alingsås	23 616	13 076	-10 540	13 580	-2 434	16 014	5 474
Bengtfors	3 960	3 783	-177	-1 372	-1 056	-317	-494
Bollebygd	3 616	999	-2 617	-1 879	-2 051	172	-2 445
Borås	44 957	46 414	1 457	-9 217	1 275	-10 491	-9 035
Dals Ed	1 881	2 118	237	-1 065	-207	-858	-621
Essunga	629	0	-629	-1 469	-2 067	599	-30
Falköping	7 072	6 383	-689	-6 818	-6 293	-524	-1 214
Färgelanda	2 083	192	-1 891	-771	-2 353	1 583	-309
Grästorp	1 085	333	-752	-1 639	-1 855	217	-536
Gullspång	1 121	1 144	23	-1 499	-1 262	-237	-214
Göteborg	307 396	400 956	93 560	48 406	150 914	-102 508	-8 948
Götene	2 973	1 163	-1 810	-3 064	-3 803	740	-1 071
Herrljunga	1 749	1 748	-1	-2 113	-2 075	-38	-39
Hjo	1 870	465	-1 405	-2 281	-2 820	539	-866
Härryda	12 018	9 539	-2 479	4 221	-3 266	7 487	5 008
Karlsborg	1 567	1 076	-491	-1 630	-1 720	91	-401
Kungälv	11 004	12 510	1 506	5 839	-3 602	9 442	10 948
Lerum	9 290	7 454	-1 836	18 562	-6 898	25 460	23 624
Lidköping	7 853	8 287	434	-8 836	-6 839	-1 996	-1 563
Lilla Edet	2 467	1 437	-1 030	-3 245	-3 570	325	-705
Lysekil	8 187	9 590	1 403	1 495	1 880	-385	1 018
Mariestad	6 805	5 933	-872	-5 574	-4 033	-1 542	-2 414
Mark	10 129	7 886	-2 243	-7 721	-5 807	-1 914	-4 157
Mellerud	3 230	1 188	-2 042	-1 866	-2 642	776	-1 266
Munkedal	4 516	3 417	-1 099	637	-1 180	1 817	719
Mölnadal	29 829	19 103	-10 726	11 247	-5 138	16 385	5 659
Orust	9 556	6 898	-2 658	333	-91	424	-2 234
Partille	14 373	7 913	-6 460	9 601	-5 694	15 295	8 835
Skara	5 603	3 286	-2 317	-3 865	-4 084	220	-2 097
Skövde	16 262	13 762	-2 500	-7 363	-7 116	-247	-2 747
Sotenäs	2 588	2 736	148	617	-1 328	1 945	2 093
Stenungsund	7 350	9 301	1 951	390	0	390	2 341
Strömstad	4 717	5 321	604	2 001	202	1 798	2 402
Svenljunga	4 093	3 170	-923	-2 397	-1 419	-978	-1 901
Tanum	4 627	5 185	558	-306	-367	61	619
Tibro	1 860	132	-1 728	-2 745	-3 709	964	-764
Tidaholm	2 379	1 477	-902	-3 261	-3 425	164	-738
Tjörn	5 834	5 414	-420	1 571	-1 097	2 668	2 247
Tranemo	3 885	4 543	658	-3 042	-826	-2 216	-1 558
Trollhättan	18 755	20 108	1 353	-4 922	-3 334	-1 588	-235
Töreboda	1 546	1 187	-359	-2 296	-2 532	236	-123
Uddevalle	20 068	18 670	-1 398	2 730	-3 226	5 956	4 558
Ulricehamn	6 401	7 914	1 513	-5 106	-1 940	-3 166	-1 653
Vara	2 972	2 190	-782	-3 763	-4 116	352	-430
Värgårda	3 903	3 369	-534	-2 130	-1 246	-884	-1 418
Vänersborg	14 257	7 903	-6 354	-4 333	-7 073	2 740	-3 614
Åmål	2 959	2 253	-706	-2 811	-2 900	90	-616
Öckerö	14 741	8 372	-6 369	10 103	2 337	7 766	1 397

Exempel från Lidköpings kommun

För att underlätta förståelsen av diagrammen och sammanställningen beskrivs ett exempel från Lidköpings kommun. Exemplet utgår från tabellen ovan.

Kolumn 1	Konsekvenser ny modell Faktura från bolaget			Konsekvenser kostnadsutjämning			Konsekvenser
	Kolumn 2	Kolumn 3	Kolumn 4	Kolumn 5	Kolumn 6	Kolumn 7	Kolumn 8
Kommun	Nuvarande modell 2002	Ny modell	Förändring	Nuvarande utjämning (1992)	Ny utjämning (2002)	Förändring	Ny modell inkl kostnadsutjämning
Lidköping	7 853	8 287	434	-8 836	-6 839	-1 996	-1 563

Förklaring:

Kolumn	Innehåll
2	Den faktiska ägarersättningen, som Lidköping betalar till bolaget år 2002, enligt nuvarande modell är 7 853 kkr.
3	Om den nya fördelningsmodellen hade gällt år 2002 skulle Lidköping ha betalt 8 287 kkr.
4	Lidköping skulle ha betalat 434 kkr mer i ägarersättning till bolaget om den nya fördelningsmodellen hade gällt år 2002. <i>Positivt tal = kommunen betalar mer</i> <i>Negativt tal = kommunen betalar mindre</i>
5	Lidköping skall i den nya modellen betala 8 836 kkr för kollektivtrafikfaktorn i det nationella kostnadsutjämningsystemet. Beloppet baseras på Lidköpings andel av kollektivtrafikkostnaderna i Västra Götaland år 1992. <i>Positivt tal = kommunen får pengar i bidrag</i> <i>Negativt tal = kommunen betalar bidrag</i>
6	I utredningar har föreslagits att kommunens andel av kollektivtrafikkostnaden år 2002 enligt den nya modellen rapporteras in till kostnadsutjämningsystemet. Detta skulle betyda att Lidköping skulle betalat 6 839 kkr till detta system. <i>Positivt tal = kommunen får pengar i bidrag</i> <i>Negativt tal = kommunen betalar bidrag</i>
7	Förändringen av Lidköpings bidrag eller betalning till kostnadsutjämningsystemet. Lidköping betalar 1 996 kkr mindre till kostnadsutjämningsystemet. <i>Positivt tal = kommunen betalar mer</i> <i>Negativt tal = kommunen betalar mindre</i>
8	Den totala effekten för kommunen av både ägarersättningen till bolaget och bidraget från /betalningen till kostnadsutjämningsystemet. Lidköping kommer totalt sett att få en minskad utbetalning med 1 563 kkr. <i>Positivt tal = kommunen betalar mer</i> <i>Negativt tal = kommunen betalar mindre</i>

Tabell 3: Införanderegler

Införanderegler							
Ersättning för år 2004 och 2005							
	Utfall 2002	Kostnad med ny modell	Kostnadsökning	Folkmängd 02-11-01	Kostnadsökning kr/inv	Bidrag till kommun 2004	Bidrag till kommun 2005
Lerum	-9 272	14 353	23 625	35 558	664	13 900	10 800
Kungälv	5 165	16 113	10 948	37 912	289	5 200	3 400
Ale	3 128	10 323	7 195	25 835	278	3 300	2 000
Partille	4 772	13 607	8 835	33 088	267	3 800	2 200
Sotenäs	1 971	4 065	2 094	9 467	221	650	200
Strömstad	2 716	5 118	2 402	11 218	214	700	200
Härryda	7 797	12 805	5 008	30 844	162	400	
Alingsås	10 036	15 510	5 474	35 327	155	200	
Tjörn	4 263	6 511	2 248	14 826	152	50	
Öckerö	4 638	6 035	1 397	11 981	117		
Stenungsund	6 960	9 301	2 341	21 755	108		
Mölnadal	18 582	24 241	5 659	57 079	99		
Uddevalla	17 338	21 897	4 559	49 683	92		
Munkedal	3 879	4 597	718	10 434	69		
Lysekil	6 692	7 710	1 018	14 801	69		
Tanum	4 933	5 552	619	12 210	51		
Regionens kostnad utöver utfall enligt ny modell:						28 200	18 800

Både utfall 2002 och kostnaderna enligt den nya fördelningsmodellen avser beräkningar baserade på bolagets bokslut verksamhetsåret 2002.

Bolaget skall år 2004 fakturera respektive kommun ägarersättningen enligt den här avtalade fördelningsmodellen. För de kommuner som år 2004 och 2005 får ett införandebidrag drar bolaget beloppet enligt tabellen ovan från de beräknade ägarersättningarna. Till regionen fakturerar bolaget ägarersättningen enligt den avtalade fördelningsmodellen plus 28,2 mkr år 2004 och plus 18,8 mkr år 2005. Införandebidragen är fasta belopp.

Bilaga 4. Regionala ägarrådets förslag till ändring av aktieägaravtal avseende Västtrafik AB

Undertecknande parter är överens om att ändra punkten 20 i det gällande aktieägaravtalet avseende Västtrafik AB, genom att nu förlänga avtalet med ytterligare två år, istället för fyra år. Det innebär att avtalet förlängs t o m 31 december 2010. Avtalet förlängs därefter automatiskt med fyra år åt gången om part inte säger upp det senast ett år före avtalstidens utgång.

En översyn av aktieägaravtalets bilaga 13 och dess tillämpningar samt av formerna för ägarsamverkan på regional och delregional nivå sker genom det Regionala ägarrådets försorg. Under förutsättning att samtliga parter är överens skall därvid eventuella justeringar i bilagorna 6 och 13 ske under 2009. De sålunda reviderade bilagorna skall därefter tillämpas första gången för räkenskapsåret 1 januari-31 december 2011.

För övrigt skall avtalet fortsätta att gälla i oförändrat skick.

Denna ändring av aktieägaravtalet har upprättast i ett originalexemplar som försvara hos Västtrafik AB. Parterna har vardera erhållit en vidimerad kopia av originalet.

I november/december 2007.

(Samtliga ägares underskrifter)

772/07	<p>§ 165</p> <p>Utvärdering av bilaga 13 i aktieägaravtalet avseende Västtrafik AB – förslag till beslut och fortsatt process</p> <p>Yttrande Kommunstyrelsen</p> <p>Förslag till beslut enligt skrivelse</p> <p>Vid protokollet:</p> <p>Eva Nordqvist</p> <p>Justerat:</p> <p>Roland Rydin Leif Blomqvist</p> <p>Rätt utdraget intygar i tjänsten:</p> <p>Eva Nordqvist</p>	<p>Ordföranden yrkar bifall till kontorets förslag.</p> <p>Nämnden beslutar bifalla kontorets förslag</p> <p>att som eget yttrande till Kommunstyrelsen översända kontorets tjänsteutlåtande.</p>
--------	---	---

Utvärdering av bilaga 13 i aktieägaravtalet avseende Västtrafik AB – förslag till beslut och fortsatt process

Ärendet

Sekreteriatet för Regionala ägarrådet har i en skrivelse till aktieägarna i Västtrafik AB föreslagit att nuvarande aktieägaravtal förlängs i två år till och med 2010-12-31, se bilaga. Vidare föreslås en översyn av aktieägaravtalets bilaga 13 samt formerna för ägarsamverkan på regional och delregional nivå. Kommunstyrelsen har begärt in yttrande från Trafiknämnden med svar senast 2007-10-05.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret har deltagit i referensgruppen för utvärdering av aktieägaravtalet och delar Regionala ägarrådets slutsatser. Grundprinciperna i aktieägaravtalet och bilaga 13 är riktiga medan tillämpningen av avtalet och samordningen mellan ägarna, främst då mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna har inte fungerat fullt ut. Genom att förlänga avtalet i två år får ägarna rådrum att dels se över samverkansformerna för ägarna, dels göra en detaljöversyn av aktieägaravtalets bilaga 13. Trafikkontoret tillstyrker därför det Regionala ägarrådets rekommendationer och förslag till beslut.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att som eget yttrande till Kommunstyrelsen översända kontorets tjänsteutlåtande.

Lars-Bertil Ekman
Trafikdirektör

Jörn Engström
Kollektivtrafikchef