

## 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 anlitas 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 trafik kostnader 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 utjämningsystem som under högst fem år mildrar omfördelningseffekterna
- Övriga överenskommelser och avtal

## Finansieringsmodell

Ansvar för den regionala kollektivtrafiken ligger på landstinget och kommunerna gemensamt enligt lagen om kollektivtrafik om inte annat överenskommit, 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
Lyckeå	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
<b>Totalt</b>	<b>20 103</b>	<b>12 880</b>	<b>32 983</b>

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

Kostnadsutjämningsen är oförändrad med detta alternativ

	Utfall (kr/inv)		Effekt
	Nuvarande ägarbidrag mm	Skattesänkning & ink.utj	
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
<b>Totalt kommuner</b>	<b>-125</b>	<b>-122</b>	<b>3</b>



## 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
<b>Totalt</b>	<b>23 981</b>	<b>19 662</b>	<b>43 643</b>

Totalbelopp: 43 miljoner kronor

Skatteväxlingsnivå: 6 öre



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

Kostnadsutjämnningen är oförändrad med detta alternativ

	Utfall (kr/inv)		Effekt
	Nuvarande ägarbidrag	Skattesänkning & ink.utj	
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
<b>Totalt kommuner</b>	<b>-164</b>	<b>-157</b>	<b>8</b>