

AVTAL OM ANSVAR FÖR DEN REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKEN I VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

1. Parter

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

2. Bakgrund och syfte

- 2.1 Lag (2010:1065) om kollektivtrafik som träder i kraft den 1 januari 2012 ersätter lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Lagen om kollektivtrafik innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Kommuner och landsting kan gemensamt komma överens om att lämna över ansvaret för kollektivtrafiken till landstinget som då också blir regional kollektivtrafikmyndighet.
- 2.2 Enligt beslut i samtliga kommunfullmäktige samt regionfullmäktige våren 2010, samt gemensamt undertecknande den 28 maj 2010 är nuvarande aktieägaravtal mellan Parterna avseende Västtrafik AB uppsagt från den 31 december 2011, samt ett inriktningsbeslut taget att
- Regionen från den 1 januari 2012 ska vara länstrafikansvarig och trafik huvudman för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län enligt lag (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik eller annan lag som ersätter eller träder istället för denna lag.
 - En skatteväxling ska genomföras för att möjliggöra detta.
 - Villkoren för ovanstående ska regleras i ett nytt avtal mellan Kommunerna och Regionen.
- 2.3 Syftet med detta avtal är att reglera ansvarsfördelningen mellan Parterna avseende den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län i enlighet med lagen om kollektivtrafik och den gemensamma överenskommelsen mellan Parterna den 28 maj 2010.
- 2.4 Samtidigt med detta avtal tecknas separat avtal mellan Parterna om överlåtelse av Kommunernas aktier i Västtrafik AB till Regionen.

3 Regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götaland

- 3.1 Genom godkännande av detta avtal överförs ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län till Regionen ensam. Regionen är därmed från och med den 1 januari 2012 regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län.
- 3.2 Regionen har möjlighet att lämna över fullgörandet av åtaganden i detta avtal till ett av Regionen helägt aktiebolag i den utsträckning som anges i lagen om kollektivtrafik.

4. Gemensamma utgångspunkter för kollektivtrafikens utveckling

Parterna är överens om att öka resandet med kollektivtrafik i Västra Götalands län. Det ska uppnås med följande utgångspunkter för kollektivtrafikens betydelse, funktion och inriktning.

Kollektivtrafiken i Västra Götalands län:

- är strategiskt viktig
- ska användas för att bidra till regional tillväxt genom regionförstoring och ett mer hållbart transportsystem i hela regionen
- ska erbjuda ett konkurrenskraftigt utbud
- ska möjliggöra att olika regiondelar kan samspela med och förstärka varandra
- ska sätta resenären i centrum och svara mot både kvinnors och mäns transportbehov, främja integration och vara tillgänglig för funktionshindrade
- är en gemensam angelägenhet för både regionen och kommunerna
- ska planeras och utföras på ett resurseffektivt sätt

5. Finansiering – skatteväxling

- 5.1 Regionen bär det ekonomiska ansvaret för den av regionen beslutade regionala kollektivtrafiken.
- 5.2 För att kompensera Regionen för övertagandet av kostnadsansvaret för den regionala kollektivtrafiken görs en skatteväxling med 43 öre mellan Kommunerna och Regionen. Parterna är överens om att detta belopp ska ligga till grund för beslut om skattesats för 2012. Ekonomiska beräkningar som ligger till grund för skatteväxlingen redovisas i bilaga 1.
- 5.3 Skatteväxlingen berör inte det som särfaktureras kommunerna enligt punkt 6 nedan.

6 Särfakturering

6.1 Skolskjutsar och färdtjänst

Skolskjutsar är ett kommunalt ansvar enligt vad som följer av skollagen. Kommunerna ansvarar för färdtjänst enligt lag (1997:736) om färdtjänst. Om inget annat överenskomms anordnar Kommun själv sådan trafik.

6.1.1 Regionen och Kommunerna är överens om att verka för att underlätta samordning av skolskjuts och färdtjänst med allmän kollektivtrafik i syfte att skapa kostnadseffektiva lösningar och fler resmöjligheter för länets invånare.

För att upprätthålla och vidareutveckla samordningen, samt nyttja den upphandlingskompetens som Regionen besitter kan Kommun välja att enligt särskild överenskommelse med Regionen gällande skolskjuts/skolresor:

- uppdra till Regionen att upphandla skolskjuts och samordna denna, varvid Kommun har beslutanderätten över trafikens omfattning och utformning samt faktureras för tjänstens kostnader, och/eller
- låta skolelever åka med den allmänna linjetrafiken på periodladdning (skolkort) som köps av Kommunen enligt ett av Regionen fastställt pris, varvid Regionen har beslutanderätten över trafikens omfattning och utformning.

Ovanstående alternativ kan kombineras inom samma kommun.

6.1.2 Kommun kan också välja att enligt särskild överenskommelse med Regionen gällande färdtjänst:

- uppdra till Regionen att upphandla färdtjänsttrafik samt samordna denna varvid Kommun faktureras för tjänstens kostnader.

6.1.3 För särfakturering av skolresor och färdtjänstresor inom anropstyrd trafik gäller särskild finansieringsmodell mellan anslutna Kommuner och Regionen. Finansieringsmodellen regleras ej i detta avtal.

För särfakturering av skolskjutslinjer och färdtjänstlinjer ska nettokostad tillämpas.

6.2 Tillköp

Regionen ska ge Kommun möjlighet att efter särskild överenskommelse köpa till trafik mm, utöver det som Regionen själv står för.

Parterna är överens om de principer för tillköp som redovisas i bilaga 2.

7. Anläggningar; infrastruktur – investeringar

7.1 Parterna har ett gemensamt ansvar för att investeringar i befintliga och nya anläggningar lokaliseras, dimensioneras och utformas så att en ändamålsenlig kollektivtrafik kan bedrivas kostnadseffektivt och med beaktande av resenärernas behov. För markanskaffning, svarar respektive kommun. Lokaliseringen som är en grundförutsättning för att utveckla kollektivtrafiken, ska ske i samråd mellan berörd Kommun och Regionen.

7.2 Parterna är ense om att gemensamt påverka väg- och banhållare etc att uppfylla den kollektiva trafikens krav.

7.3 *Anläggningar i mark*

De investeringar som krävs i befintliga och nya anläggningar, liksom underhåll och skötsel, för den kollektiva trafiken, t ex vägar, busskörfält/-gator, pendelparkeringar, körytor (inkl eventuella konstruktioner) och markanläggningar för resenärer, ska ombesörjas och bekostas av den Kommun, vari anläggningen är belägen om detta inte ankommer på annan väg-,banhållare eller om inte annat överenskomms med Regionen.

7.3.1 För spårburen trafik gäller att kostnader för drift- underhåll av bananläggning som följer av den av Regionen beslutade trafikeringen ingår i trafikkostnaden enligt särskild överenskommelse, t ex i form av banavgifter. Nettokostnad tillämpas.

7.3.2 För båttrafik gäller att de kostnader för drift- och underhåll av hamnanläggning som följer av den av Regionen beslutade trafikeringen ingår i trafikkostnaden enligt särskild överenskommelse, t ex i form av hamnavgifter. Nettokostnad tillämpas.

7.4 *Resecentrum/terminaler och hållplatsutrustning*

Regionen ska vid terminaler och hållplatser svara för investeringskostnader utöver det som kommunen enligt 7.3 svarar för, samt drift- och underhållskostnader för byggnader och väntetrymmen liksom för utrustning för driften av trafiken, såsom hållplatskydd, stolpar och skyltar såvida inte annat överenskomms med berörd Kommun.

7.5 *Strategiska depåer*

Där privata eller statliga alternativ för depå inte är aktuella, kan Regionen besluta att etablera en operatörsoberoende depå, s.k. strategisk depå. För en sådan depå har Regionen ett helhetsansvar innebärande ansvar för markanläggningar och byggnader.

I de fall nyanläggning krävs ska beslut om lokalisering ske i samråd med Kommun. Till villkor som överenskommes med Regionen överlåter eller tillhandahåller Kommun fastighet för avsett ändamål.

8 Trafikens fortsatta utveckling, former för samverkan

8.1 Utvecklingen av kollektivtrafiken är fortsatt en gemensam angelägenhet för Parterna. Parterna ska verka för en sammanhållen strategisk målstyrning utifrån regionala och lokala målsättningar för tillväxt och utveckling i Västra Götalands län.

8.2 Samverkansformer ska etableras för att säkerställa ett arbetssätt där Parterna i en gemensam process arbetar fram den strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling.

- 8.3 Samverkansforum på regional nivå ska säkerställa dialog- och samrådsmöjligheter mellan Regionen och representanter för delregioner. Frågor som skall hanteras är inriktning för regionalt Trafikförsörjningsprogram samt övergripande strategiska frågor såsom prisstrategi, miljöstrategi och tågstrategi. Förslag från regionalt samverkansforum ingår i underlaget för Regionens beslut.
- 8.4 Samverkansforum på delregional nivå ska säkerställa dialog- och samrådsmöjligheter mellan kommuner inom respektive delregion samt mellan delregion och Regionen. Möten ska hållas mellan politiska företrädare för Regionen och Kommunerna på delregional nivå om kollektivtrafikens utveckling, infrastrukturfrågor och andra för kollektivtrafiken relevanta regionala utvecklingsfrågor.
- 8.5 Fördjupade samråd ska ske mellan Region och kommuner med omfattande stadstrafik. I första hand gäller det kommunerna som omfattas av Göteborgs stadstrafik (Göteborg, Mölndal, Partille), Trestad (Vänersborg, Trollhättan, Uddevalla), Borås och Skövde.
- 8.6 *Regionen ansvarar för*
- att bilda regionalt samverkansforum för politiska samråd med Kommunerna.
 - att tillse att det på tjänstemannanivå finns en tydlig och regelbunden kontaktmöjlighet för varje Kommun rörande kollektivtrafikfrågor.
- 8.7 *Kommunerna ansvarar för*
- att bilda delregionala fora för politiska samråd med Regionen.
 - att tillse att det på tjänstemannanivå finns en tydlig kontaktmöjlighet för Regionen rörande kollektivtrafikfrågor
 - att dialog förs med Regionen om den egna kommunens samhällsplanering kopplat till behoven av kollektivtrafik. Översiktsplaner, detaljplaner och andra utvecklingsprogram som bedöms ha betydelse för kollektivtrafiken bör remitteras till Regionen för möjlighet till yttrande.

9. Ändringar

Ändringar av och tillägg till detta avtal ska för att vara bindande vara skriftligen avfattade och undertecknade av Parterna.

10. Avtalets giltighet

Detta avtal träder i kraft den 1 januari 2012 och gäller tillsvidare. Avtalets giltighet är villkorad av att avtalet underställs och godkänns av Parternas beslutande församlingar, såsom kommun- och regionfullmäktige.

11. Uppföljning och utvärdering

Detta avtal ska följas upp och utvärderas med avseende på samverkansformer och tillköpsprinciper senast fem år efter att det har börjat gälla, dvs senast 31 december 2017.

12. Tvist

Tvist med anledning av detta avtal ska i första hand avgöras genom förhandling mellan Parterna.

Avtalet har upprättats i 50 likalydande exemplar där varje part har ett exemplar.

Ort den 2011

Undertecknande från företrädare för Regionen och Kommunerna

Bilagor

1. **Bilaga 1 - Skatteväxling**
2. **Bilaga 2 - Principer för tillköp**

BILAGA 1 SKATTEVÄXLING

Bilaga 1 till Ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har på uppdrag gjort en beräkning av effekterna av en skatteväxling avseende förändrat huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Västra Götaland. Beräkningen bygger på inlämnat underlag från skatteväxlingsgruppen. Den beräknade skatteväxlingen utgår från ägarersättningen från kommunerna enligt Västtrafiks bokslut 2010. Bokslutsunderlaget har justerats för att bli så rättvisande som det i dagsläget kan bli. Den korrigerade ägarersättningen ger i beräkningen en skatteväxling motsvarande 43 öre.

Vad innebär en skatteväxling och hur går den till

En skatteväxling innebär att det finansiella ansvaret för kollektivtrafik övergår från att ha varit ett delat ansvar mellan kommunerna i länet och Västra Götalandsregionen till att helt ligga hos Regionen. Skatteväxlingen genomförs på ett sådant sätt att förändringen blir neutral gentemot medborgarna i Västra Götaland. Vid en skatteväxling förändras utdebiteringen. Denna förändring ska motsvara förändringen i ansvar.

Den skatteväxling som föreslås som resultat av det förändrade huvudmannaskapet innebär att kommunsektorn sänker sin utdebitering motsvarande de faktiska kostnader som överförs till Regionen och att Regionen ökar sin utdebitering i motsvarande grad.

Underlag för skatteväxling

Ägarersättningen till Västtrafik AB utgör grunden vid beräkning av det ekonomiska gränssnittet. Summan av ägarersättningen på den kommunala sidan utgör den kostnadsmassa som omräknad till utdebitering förs över till Regionen. Den ägarersättning som använts i skatteväxlingsberäkningen utgår från Västtrafiks bokslut 2010, inklusive justeringar för 2011.

Korrigeringar av underlag

För att ägarersättningen ska fungera som ett finansiellt gränssnitt krävs att korrigeringar görs. Korrigeringar har gjorts inom fyra olika huvudområden: tilläggstrafik, tillköp, färdtjänst och skolkort i Göteborg. Syftet med korrigeringarna är att så långt som möjligt likställa innehållet i kostnadsposterna mellan kommunerna och därmed uppnå ett enhetligt gränssnitt.

Den beräknade och korrigerade ägarersättningen per kommun utgör således underlag för den preliminära skatteväxlingsberäkningen. Korrigerad ägarersättning redovisas i Tabell 1.

Korrigerad kostnadsmassa

Resultat av gjorda korrigeringar.

Tkr	Tillkommande korrigeringar		Avgående korrigeringar				Korrigerad Ägarersättning 2011
	Tilläggs trafik	Tillköp	Färdtjänst-linjer	Skolkort	Tilläggs- trafik	Tillköp	
1 429 530	500	124 492	-18 825	-58 000	-1 296	-90 000	1 386 401

Inkomstutjämnning nuvarande system

För att utjämna skillnader i skatteinkomster får de allra flesta kommuner och landsting ett statligt inkomstutjämningsbidrag. Bidraget beräknas utifrån skillnaden mellan den egna beskattningsbara inkomsten per invånare och ett skatteutjämningsunderlag som motsvarar 115 procent av medelskattekraften i riket (för landstingen 110 procent).

En skatteväxling från kommuner till landstinget i ett län medför att länets invånare förlorar en del av sina skattemedel till andra i landet. Orsaken är att kommuner och landsting har skilda utjämningsnivåer i den kommunalekonomiska inkomstutjämnningen.

Kommunerna i länet får vid en skatteväxling med Regionen ett minskat inkomstutjämningsbidrag som baseras på skillnaden mellan en utjämningsnivå på 115 procent av medelskattekraften och det egna skatteunderlaget. Regionen får samtidigt enbart en ökning som baseras på skillnaden mellan en utjämningsnivå på 110 procent av medelskattekraften och det egna skatteunderlaget. Effekten blir att mellanskillnaden kommer landets kommuner tillgodo.

Kostnadsutjämnning

Kostnadsutjämnningen utjämnar för kostnader som kommunen eller landstinget inte själv kan påverka. Grundtanken är att kunna beräkna strukturella skillnader i förutsättningar och behov. Kommuner/landsting med bättre strukturella förhållanden än genomsnittet betalar en avgift och kommuner/landsting med sämre förhållanden erhåller ett bidrag. Utjämnningen är en ren mellankommunal företeelse.

Modellen för kollektivtrafik

De faktorer som ingår i kostnadsutjämnningen för kollektivtrafik på länsnivå är: Gleshet, arbetspendling och tätortsstruktur.

Inom respektive län ska fördelningen mellan kommunerna ske efter kommunernas andel av de totala kollektivtrafikkostnaderna i länet. Kostnadsnivåer som ligger till grund för fördelning i Västra Götalands län baseras på ägarersättning år 2007.

Som utjämnningssystemet är uppbyggt bör således alla kommuner i ett län ha samma nettokostnad (korrigerad för avvikande ambitionsnivå) för kollektivtrafik efter bidrag och

avgifter. Detta är inte fallet i Västra Götaland då kostnadsfördelningen mellan kommuner förändras successivt mellan åren i enlighet med beslutad fördelningsmodell (bilaga 13) samt reella förändringar i trafiken.

Skatteväxling

Förändringen av huvudmannskapet för kollektivtrafiken i Västra Götaland innebär att kostnader motsvarande en utdebitering på 43 öre förs från kommunsektorn till Västra Götalandsregionen. Kommunerna ska beroende på denna förändring sänka sin utdebitering med 43 öre och Regionen höja sin utdebitering i motsvarande grad.

Skatteväxlingsberäkningen är gjord i enlighet med det förslag som finansdepartementet sänt ut på remiss (Fi2010/5696). Förslaget innebär att garantinivåerna i inkomstutjämningsystemet ska vara lika för kommun- och landstingssektorn, 115 procent av medelskattkraften. Förändringen är tänkt att träda i kraft 2012. Genom denna förändring och nödvändiga följdjusteringar i inkomstutjämningsystemet blir skatteväxlingen i länet neutral.

Även om förändringen i utjämningsystemet inte blir av kommer skatteväxlingen att innebära en växlingsnivå om 43 öre.

Av tabellen nedan framgår att utjämningsystemet via kostnadsutjämningsen har en stark påverkan på den enskilda kommunens kostnader för kollektivtrafik. Skatteväxlingen innebär att samtliga kommuner efter växlingen får samma bidrag från kostnadsutjämningsen.

Störst negativ effekt efter växling och justering i det kommunala utjämningsystemet är 20 öre i utdebiteringseffekt och den största positiva effekten är 18 öre. (Utdebiteringseffekt per kommun redovisas i tabell 2)

Tabell 1: Preliminär korrigerad ägarersättning
Ägarersättning exklusive VGR, prognos 2011 års nivå

Korrigerad för skatteväxlingsberäkning
 Belopp i tusental kronor

Ägare	Ägar- ersättning boks lut 2010 samt just till nivå 2011	Avgående /tillkommande korrigeringar					Justerad ägar- ersättning 2011 (underlag för skatteväxling)
		Tilläggs- trafik	Tillköp	Färdtjänst	Skolkort	Hamn- avgifter	
1401 Härryda	15 536						15 536
1402 Partille	17 911						17 911
1407 Öckerö	12 800			-1 918			10 882
1415 Stenungsund	13 779						13 779
1419 Tjörn	13 370						13 370
1421 Orust	12 691						12 691
1427 Sotenäs	3 594						3 594
1430 Munkedal	3 475						3 475
1435 Tanum	6 345						6 345
1438 Dals-Ed	3 341						3 341
1439 Färgelanda	2 574						2 574
1440 Ale	15 991	500					16 491
1441 Lerum	23 566			-3 220			20 346
1442 Vårgårda	4 369						4 369
1443 Bollebygd	1 786						1 786
1444 Grästorp	147						147
1445 Essunga	236						236
1446 Karlsborg	2 040						2 040
1447 Gullspång	2 016						2 016
1452 Tranemo	4 584						4 584
1460 Bengtsfors	4 591						4 591
1461 Mellerud	816						816
1462 Lilla Edet	2 066						2 066
1463 Mark	14 053						14 053
1465 Svenljunga	5 268						5 268
1466 Herrljunga	1 738						1 738
1470 Vara	3 728						3 728
1471 Götene	2 876			-28			2 848
1472 Tibro	365			-3			362
1473 Töreboda	3 386						3 386
1480 Göteborg	840 710		18 604	-10 500	-58 000	11 000	801 814
1481 Mölndal	36 816						36 816
1482 Kungälv	26 011						26 011
1484 Lysekil	15 708	-1 296					14 412
1485 Uddevalla	31 737			-2 993			28 744
1486 Strömstad	5 932						5 932
1487 Vänersborg	14 461						14 461
1488 Trollhättan	28 942						28 942
1489 Alingsås	26 219						26 219
1490 Borås	101 468		4 888				106 356
1491 Ulricehamn	9 122						9 122
1492 Åmål	2 496						2 496
1493 Mariestad	10 758			-123			10 635
1494 Lidköping	20 500						20 500
1495 Skara	5 394			-1			5 393
1496 Skövde	35 492						35 492
1497 Hjo	947						947
1498 Tidaholm	2 109			-34			2 075
1499 Falköping	15 671			-5			15 666
	1 429 530	-796	23 492	-18 825	-58 000	11 000	1 386 401

Tabell 2: Utfall per kommun av preliminär skatteväxlingsberäkning

Utfall idag kr/inv				Efter skatteväxling				
Kommun	Justerad ägarer-sättning	Kostnads utjämning Bidrag (-) Avgift (+)	Total kostnad före skatte-växling	kr/inv			Total effekt. Kostnads-ökning (-)minskning(+)	
				Skatte-sänkning	Kostnads-utjämning bidrag	Kostnad efter skatte-växling	Tkr	Skatte-kronor
Härryda	451	385	836	878	-27	851	-516	- 0,01
Partille	513	285	798	879	-27	852	-1 898	- 0,03
Öckerö	873	-10	863	879	-27	852	130	0,01
Stenungsund	568	150	718	879	-27	852	-3 243	- 0,07
Tjörn	895	228	1 123	879	-27	852	4 058	0,14
Orust	833	-45	788	879	-27	852	-971	- 0,04
Sotenäs	397	484	881	880	-27	853	254	0,02
Munkedal	342	293	635	879	-27	852	-2 210	- 0,14
Tanum	513	83	596	878	-27	851	-3 151	- 0,16
Dals-Ed	709	15	724	879	-27	852	-602	- 0,09
Färgelanda	387	464	851	879	-27	852	-4	- 0,00
Ale	601	562	1 163	880	-27	853	8 511	0,18
Lerum	528	191	719	879	-27	852	-5 134	- 0,07
Vårgårda	402	449	851	878	-27	851	-4	- 0,00
Bollebygd	214	548	762	879	-27	852	-751	- 0,05
Grästorp	25	710	735	879	-27	852	-675	- 0,07
Essunga	42	746	788	879	-27	852	-357	- 0,04
Karlsborg	301	581	882	878	-27	851	210	0,02
Gullspång	380	439	819	878	-27	851	-174	- 0,02
Tranemo	396	232	628	878	-27	851	-2 583	- 0,13
Bengtsfors	471	286	757	879	-27	852	-921	- 0,06
Mellerud	89	518	607	878	-27	851	-2 249	- 0,16
Lilla Edet	165	591	756	879	-27	852	-1 205	- 0,06
Mark	416	390	806	879	-27	852	-1 553	- 0,03
Svenljunga	511	306	817	878	-27	851	-355	- 0,02
Herrljunga	187	578	764	879	-27	852	-813	- 0,05
Vara	237	499	736	879	-27	852	-1 835	- 0,07
Götene	216	533	748	878	-27	851	-1 361	- 0,06
Tibro	34	722	756	879	-27	852	-1 010	- 0,06
Töreboda	371	572	943	879	-27	852	826	0,06
Göteborg	1 562	-650	912	878	-27	851	31 187	0,03
Mölnadal	605	314	919	879	-27	852	4 087	0,03
Kungälv	633	276	908	879	-27	852	2 331	0,03
Lysekil	990	-204	786	879	-27	852	-952	- 0,04
Uddevalla	555	99	654	879	-27	852	-10 275	- 0,12
Strömstad	502	35	537	878	-27	851	-3 706	- 0,20
Vänersborg	392	367	759	879	-27	852	-3 421	- 0,05
Trollhättan	524	197	721	879	-27	852	-7 223	- 0,08
Alingsås	693	291	984	879	-27	852	4 991	0,08
Borås	1 030	-128	902	878	-27	852	5 243	0,03
Ulricehamn	399	323	722	879	-27	852	-2 953	- 0,08
Åmål	203	568	771	878	-27	851	-991	- 0,05
Mariestad	447	409	856	878	-27	851	116	0,00
Lidköping	539	394	933	878	-27	851	3 089	0,05
Skara	294	505	799	878	-27	851	-954	- 0,03
Skövde	691	176	867	878	-27	851	831	0,01
Hjo	107	677	784	879	-27	852	-598	- 0,04
Tidaholm	165	672	837	879	-27	852	-189	- 0,01
Falköping	498	296	794	878	-27	851	-1 816	- 0,04

BILAGA 2 PRINCIPER FÖR TILLKÖP

Bilaga 2 till Ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län

Västra Götalandsregionen bär i och med avtalet Ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län, från den 1 januari 2012, ansvaret för den regionala kollektivtrafikens utveckling i länet.

I första hand ska kollektivtrafikens utveckling ske genom gemensamma samverkansprocesser. Västra Götalandsregionens inriktning för kollektivtrafikens utveckling anges i Trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikens omfattning fastställs i den årliga budgeten som beslutas av Västra Götalandsregionens fullmäktige.

Därutöver har Kommun möjlighet att göra en lokal anpassning i form av tillköp.

1 Definition

- 1.1 Tillköp är beställningar som finansieras av annan part än Västra Götalandsregionen och som innebär lokal anpassning av regional kollektivtrafik.
- 1.2 Skolskjuts och färdtjänst som särfaktureras ingår inte i begreppet tillköp.

2. Avgränsning för tillköp

- 2.1 Alla tillköp som är förenliga med mål för kollektivtrafikens utveckling enligt Trafikförsörjningsprogrammet och/eller inte påverkar kollektivtrafiksystemet negativt ska tillåtas.
- 2.2 Regionen avgör vilka tillköp som är förenliga med Trafikförsörjningsprogrammets mål och/eller påverkar kollektivtrafiksystemet negativt.

3 Typer av tillköp

3.1 Trafik

Trafik i form av exempelvis en ny linjesträckning eller ett utökat antal turer kan köpas till av kommun/er.

3.2 Färdbevis

Kommun kan köpa färdbevis till sina invånare under förutsättning att Kommun använder det utbud av färdbevis som tillhandahålls av Regionen, baserat på befintligt zonsystem, giltighetstider mm, om inte annat överenskommes.

Dvs tillköp kan göras under förutsättning att;

- tillköpet inte innebär att andra färdbevis än det som tillköpet avser behöver prisförändras.
- tillköpet inte förändrar den beslutade zonstrukturen om motsvarande tillköp skulle beviljas för en eller flera kommuner.
- tillköpet inte påverkar priset mellan färdbevis så att mål inom Trafikförsörjningsprogrammet motverkas om motsvarande tillköp skulle beviljas för en eller flera kommuner

3.3 Övrigt

Kommun kan köpa till en snabbare utveckling utifrån fastställda strategier och måldokument i form av exempelvis fordon och drivmedel.

4. Formalisering och finansiering

- 4.1 För tillköp som godkänns i prövning ska avtal upprättas som reglerar giltighetstid, uppsägning och kostnad för Kommun samt hur kostnaden regleras över tid.
- 4.2 Regionen ska tillse att godkända tillköp införs vid första lämpliga tillfälle. Normalt sker införande vid närmast följande skifte för trafikår och prisjustering. För tillköp som inte behöver kopplas till dessa skiften kan Kommun och Region komma överens om annan lämplig tidpunkt för införande.
- 4.3 Kostnad för tillköp beräknas utifrån bedömd nettokostnad. I förekommande fall ingår bedömd intäktsförändring som en del av nettokostnaden.
- 4.4 Kommun har kostnadsansvar för utredning inför eventuellt tillköp av färdbevis.
- 4.5 Den gällande pris- och sortimentsstrukturen är överordnad tillköpen. Vid beslut om förändrad pris- och sortimentsstruktur ska befintliga tillköp omprövas. Regionen ska i god tid föra dialog med Kommun som innehar tillköp för att möjliggöra eventuell anpassning av tillköp till ny struktur.
- 4.6 I samband med den årliga processen för trafikförsörjning ska Regionen pröva tillköp på ett likvärdigt sätt som för övriga åtgärder inför kommande trafikår. Prövningen ska redovisas. Om prövningen visar att tillköpet ger motsvarande eller bättre måluppfyllelse än övriga föreslagna åtgärder som ryms inom den av Regionen beslutade ekonomiska ramen, överförs tillköpet till ordinarie utbud och kostnadsansvaret övertas av Regionen.