

## Angående förslag till avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län och samverkansformer

### Regionala ägarrådets kommentarer och ändringar med anledning av inkomna yttranden/ synpunkter

Den 9 november 2010 sändes förslag till avtal, med bilagor samt förslag till samverkansformer ut för synpunkter till samtliga kommuner och Västra Götalandsregionen med svar senast den 31 januari 2011.

Frågor som rör mellankommunal utjämning har vidarebefordrats för vidare hantering av Västkom. Frågor som rör organisering av delregionala forum vidarebefordras till kommunernas kontaktpersoner för nuvarande delregionala ägarråd.

27 kommuner samt Västra Götalandsregionen har valt att inkomma med synpunkter/yttranden (31 januari 2011). Samtliga yttranden stödjer förändringen. Nedan kommenteras frågeställningar från inkomna synpunkter/yttranden som vi bedömt kan vara av mer allmänt intresse.

Vi har gjort några mindre ändringar i beslutsunderlaget jämfört med det underlag som varit utsänt för synpunkter. Ändringarna har i detta dokument tydligt markerats med en ruta.

### Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götaland

Nedan anges synpunkter och kommentarer kopplat till huvudavtalet

#### Punkt 4: Gemensamma utgångspunkter för kollektivtrafikens utveckling

Tranemo kommun vill betona följande skrivning i rapporten om samverkansformerna genom lyfta in motsvarande innebörd i huvudavtalet:

”Viktiga utgångspunkter är att trafikutbudet så långt möjligt ska planeras utifrån resenärens behov och att kollektivtrafiken ska stödja en utvidgning av dagens lokala arbetsmarknader, dvs. mer utgå från funktionella än administrativa gränser.”

*Kommentar: Att i högre grad kunna planera trafiken oberoende av administrativa gränser, bl a för att vidga de funktionella arbetsmarknaderna, är ett av syftena med att genomföra förändring i ägarstrukturen. Det är även en intention med den nya kollektivtrafiklagen att underlätta för samhället att bedriva regional kollektivtrafik över länsgränserna – så länge det handlar om vardagsresande. Ägarrådet föreslår att andra punktsatsen under punkt 4 ändras till;*

Ändring i första punktsatsen under punkt 4 – Kollektivtrafiken i Västra Götaland:  
- ska användas för att bidra till regional tillväxt genom regionförstoring och ett mer hållbart transportsystem i hela regionen

#### Punkt 6: Särfakturering

I några yttranden föreslås att den finansieringsmodell som gäller för kommuner anslutna till den anropsstyrda trafiken bör biläggas huvudavtalet.

*Kommentar: Alla kommuner är inte anslutna till anropsstyrd trafik. Finansieringsmodellen bör därmed vara fristående från huvudavtalet och ändringar beslutas gemensamt av dem som*

är anslutna. Avsnittet om särfakturering berör färdtjänst och skolskjuts specifikt. Det utesluter inte möjligheten för en kommun att uppdraga åt Västtrafik att utföra även andra resor genom anropstyrd trafik, och sedan faktureras för detta.

## **Punkt 7. Anläggningar; infrastruktur - investeringar**

### Ändringar:

Utifrån de synpunkter har lyfts, dels genom tjänstemannakontakter och dels genom de formella yttranden som inkommit har vissa ändringar gjorts i punkt 7. Samtliga är förtydliganden av tidigare utsänt förslag. Ingen förändring i gränssnitt för ansvar har gjorts.

7.3.2 ordet ”skärgårdstrafik” har bytts mot ordet ”båttrafik”

7.4 Regionen ska vid terminaler och hållplatser svara för investeringskostnader *utöver det som kommunen enligt 7.3 svarar för,...* osv

### 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.*

Kommentar: Vi noterar önskemål om att ytterligare i detalj klargöra ansvarsfördelningen vad gäller kollektivtrafikens infrastruktur än vad som medges inom ramen för detta avtal. Ågarrådet rekommenderar Västra Götalandsregionen att gemensamt med kommunerna beakta denna fråga i det kommande samarbetet i syfte att underlätta för kollektivtrafikens utveckling.

## **Punkt 9 Ändringar och punkt 10 Avtalets giltighet**

Några kommuner (Uddevalla och Trollhättan) lyfter frågan, och framför förslag gällande avtalets giltighet, möjlighet till uppsägning osv.

Kommentar: Själva ansvarsöverföringen sker genom en skatteväxling. Om en förändring av ansvaret återigen ska ske som innebär en skatteväxling krävs en konsensusprocess motsvarande den vi nu arbetar med. För detta krävs ingen särskild skrivning i huvudavtalet. Övriga delar i avtalet kan dock prövas. Vi bedömer att det främst kan komma att gälla samverkansformerna och tillköpsprinciperna. Därför ingår i huvudavtalet en utvärdering av dessa senast fem år efter det att avtalet börjar gälla.

## **Skatteväxling (bilaga 1)**

### **Effekt p g a skilda garantinivåer i inkomstutjämningsystemet**

Då nuvarande inkomstutjämningsystem har skilda garantinivåer för kommuner respektive landsting innebär det att skatteväxlingar mellan kommuner och landsting inte är neutrala eftersom det ekonomiska utfallet av en skatteväxling ej blir helt rättvisande mellan kommunerna sammantaget och landstinget i det län där skatteväxlingen sker. För länet som helhet handlar det om ca 50 mkr. Göteborgs kommun lyfter frågan om hur denna negativa effekt kommer att hanteras.

*Kommentar: Vi förutsätter att denna effekt neutraliseras. Förslag från finansdepartementet (Fi/5696) innebär att garantinivåerna i utjämningsystemet blir lika för kommuner och landsting från 1 januari 2012. Skatteväxlingen är beräknad med utgångspunkt att staten beslutar enligt förslaget och gör nödvändiga följdjusteringar i kommunernas respektive landstingens utjämningsystem för att neutralitet verkligen ska uppstå.*

### **Avgränsning av ansvar – färdtjänst ingår ej**

Vänersborgs kommun och Vara kommun lyfter frågan om ansvaret för färdtjänsten. Vara menar att denna bör ingå i ansvarsöverföringen och Vänersborg att pågående process för att utreda den frågan bör prioriteras högt.

*Kommentar: För denna fråga hänvisas till separat utredning och process.*

Uddevalla ifrågasätter en korrigerande flexlinje då denna även är öppen för allmänheten.

*Kommentar: För att skapa ett så rent gränssnitt som möjligt i ansvaret bygger avtalet och skatteväxlingen på att de flexlinjer som i första hand riktas till färdtjänstberättigade (– eller generellt till ålderspensionärer i syfte att skjuta upp behov av färdtjänst) inte ingår kostnadsmassan som skatteväxlas – oavsett om man valt att öppna en sådan linje för allmänresenärer. Kommunen får dock tillgodoräkna sig de intäkter som linjen genererar. Korrigerande har gjorts på likvärdigt sätt för samtliga kommuner.*

## **Principer för tillköp (bilaga 2)**

Tillköpsprinciperna innebär ett strukturerat sätt att skapa möjligheter för kommuner att göra egna lokala anpassningar och samtidigt värna om helheten och enkelheten för resenären. Flera yttranden uttrycker stöd för förslag till tillköpsprinciper. Göteborg betonar att man förutsätter att man får ha kvar sina tillköp och rabatter i nuvarande form.

*Kommentar: Befintliga rabatter kommer gälla i nuvarande form även efter skatteväxlingen och hanteras som tillköp. Vid förändringar i den övergripande prisstrukturen kan anpassningar och förändringar i tillköpens utformning komma att krävas. Enligt samverkansformerna ska förslag till övergripande prisstrategi tas fram i samråd i det regionala forumet.*

## Samverkansformer kring kollektivtrafiken i Västra Götalands län

Det råder stor uppslutning och stöd för förslaget till samverkansformer i inkomna yttranden. Vi noterar dock att Vara kommun ifrågasätter behovet av samrådsforum.

### Rapportens status

Flertalet kommuner som valt att yttra sig stöder förslaget att beslut om samverkansformer sker genom ett beslut som inte är direkt kopplat till huvudavtalet.

För att stärka rapportens status och kommunernas inflytande kring samverkansformerna föreslår t ex Uddevalla och Skövde att skrivningen gällande revideringar i samverkansformerna bör ske i samråd i det regionala forumet.

### Ändring:

Ägarrådet bifaller förslaget att förändringar i samverkansformerna bör föregås av att det regionala forumet i samråd föreslår vilka förändringar som bör göras och att beslut därefter tas av regionen.

#### 7. Revidering av samverkansformerna (första stycket):

”En ny ansvarsfördelning och kollektivtrafiklagstiftning innebär osäkerheter. Successiva anpassningar av samverkansformerna kan komma att krävas. *Det regionala forumet kan i samråd och efter dialog med de delregionala forumen föreslå förändringar i samverkansformerna. Beslut fattas därefter av regionen.*”

### Former för samverkan

I samverkansrapporten uttalas att de delregionala forumen har befogenhet att företräda samtliga ingående kommuner. Vara och Tranemo ifrågasätter om detta är möjligt.

*Kommentar: Då kommunerna lämnar ifrån sig ansvaret för kollektivtrafiken och forumen avser samråd är detta juridiskt möjligt om ingående parter accepterar detta. Arbetssättet följer på många sätt det som gällt för BRU (nu BHU), och innebär att kommunen på detta sätt får en faktisk påverkansmöjlighet vad gäller trafikförsörjningsprogram och andra strategiska frågor.*

Flera kommuner (t ex Tranemo, Ale, Falköping, Strömstad) betonar vikten av väl fungerande samverkan i det löpande arbetet att utveckla kollektivtrafiken, det som i rapporten benämns som vardagskontakter. Många frågor måste gå att hantera utan en lång politisk process, och den enskilda kommunens direktkontakt med verksamheten är viktig och behöver vidareutvecklas. Falköping framför också vikten av att det blir tydligt för den enskilda kommunen hur processen för att väcka olika typer av frågor ser ut.

*Kommentar: Ägarrådet har tydligt betonat vikten av en regelbunden, kontinuerlig samverkan mellan utföraren, Västtrafik, och kommunerna. Det finns inskrivet såväl i huvudavtalet som i rapporten om samverkansformer. Västra Götalandsregionen arbetar för närvarande med att förbereda en organisation som bygger på en beställar-utförarmodell där utföraren ska ha mandat att agera inom ramar, mål och strategier. Samtidigt ska de poliskt strategiska frågorna tydligt lyftas till en kollektivtrafiknämnd/regionfullmäktige och dess samverkansforum. Här är en balansgång mellan att förbereda och samtidigt invänta det slutliga beslutet i maj. Formerna kommer att klarna under våren, men det är också rimligt att*

anta att former för samverkan och processer successivt utvecklas över några år, dels p g a organisationsförändringen och dels p g a en ny kollektivtrafiklag.

Tjörn föreslår särskilda samverkansavtal mellan regionen och de kommuner som har mer omfattande pendlingstrafik i Göteborgsregionens norra kommuner.

*Kommentar: God samverkan behövs med alla kommuner. Det är naturligt att kommuner med mycket trafik och resande kräver relativt mer samverkan. Vår bedömning är dock att sådan samverkan bör kunna ske på ett tillfredställande sätt utan särskilda avtal. I rapporten om samverkansformer ingår förslag på olika forum för samverkan mellan region och kommuner. En sådan samverkan underlättas i sin tur av om samverkan mellan kommuner också fungerar bra. Det är i första hand kommunernas ansvar att se till att samverkan inom delregionala forum fungerar*

### **Kollektivtrafikens utveckling**

Ett antal kommuner framför synpunkter och förslag till prioriteringar för kollektivtrafikens utveckling (t ex Mellerud och Ulricehamn). Kopplingen görs bl a till skatteväxlingen ekonomiska konsekvenser. Hjo, Tibro, Karlsborg framför också viss oro gällande landsbygdstrafik samt vikten av förbindelser över länsgränsen. Oro gällande glesbygdstrafiken delas även av Strömstad.

*Kommentar: Den politiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling beslutas genom den samverkansprocess som presenteras i rapporten; Samverkansformer kring kollektivtrafiken i Västra Götalands län. Det innebär att kommunerna tydligt är delaktiga. Processen för Trafikförsörjningsprogrammet blir central. Här ingår t ex att peka ut prioriterade stråk och bytespunkter och andra viktiga avväganden och prioriteringar mellan målområden.*

### **Principavtal stadstrafik**

Uddevalla kommun ställer frågor gällande statusen för förslaget till samverkansavtal för kommuner med omfattande stadstrafik.

*Kommentar: För kommuner med omfattande stadstrafik är kollektivtrafiken helt integrerad i staden och vår bedömning är att det finns många frågor som specifikt rör den enskilda kommunen och som därmed inte behöver lyftas i delregionala forumen. Det är vad som avses med fördjupat samråd. I övrigt kan parterna komma överens om att verka för en inriktning – men beslutsmandatet ligger hos respektive part som ingår i stadstrafikavtalet.*

Härryda kommun har i tjänsteyttrande påtalat vikten av att se till kollektivtrafikens funktion snarare än kommungränserna vad avser samordning och samverkan, och att därmed beakta Härrydans relation till Göteborgs stadstrafik.

*Kommentar: Utan att ta ställning till om, eller på vilket sätt Härryda bör ingå i stadstrafikavtalet delar ägarrådet uppfattningen att framtida samverkansformer bör byggas utifrån objektiva grunder gällande kollektivtrafikens funktion och inte kommungränser. Frågan kan röra ytterligare kommuner/orter. Denna fråga hänskjuts till arbetet med att formalisera det principavtal som nu är utsänt. Det arbetet kan dock inte föregå beslutet om ansvar (huvudavtal och skatteväxling).*

## **Övrigt**

Borås kommun framför i sitt yttrande önskemål om garanterad avsättning för kommunens biogasproduktion.

*Kommentar: Västra Götalandsregionen har tydligt vid flertalet tillfällen uttalat sig positiv till en utfasning av fossila bränslen med prioritet för biogas. T ex i regionens senaste yttranden över Västtrafiks verksamhetsplan. Därmed är det naturligt att krav på biogas kommer att ställas i kommande upphandlingar. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan dock enligt rådande lagar inte förbinda sig till en viss leverantör av bränsle – oavsett hur man organiserar kollektivtrafikmyndigheten. Ett syfte är att garantera bästa möjliga villkor för kollektivtrafiken.*