

Ansvarsfördelning och samverkansformer för den allmänna kollektivtrafiken

i alternativet en ägare och skatteväxling

jan 2010

1. Vad vill vi uppnå med ett nytt avtal för Västtrafik?	1
2. Så här fungerar besluts- och samrådsprocessen idag	2
2.1 Politisk styrmodell	2
2.2 Besluts- och samrådsforum idag	2
3 Förslag till politisk samråds & styrmodell	3
3.1 Styrmodell	3
3.2 Besluts- och samrådsforum	5
4. Tjänstemannadialog	5
5. Kortfattade exempel på besluts- och samrådsprocess	6
6. Ett gemensamt avtal som reglerar ansvarsfördelningen	7
7. Ny ansvarsfördelning – avgränsning av basutbud	8
7.1 Förslag till definition av ansvar – länsansvarig huvudman	8
7.2 Kommunernas ansvar	9
7.3 Ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur	9
8. Kollektivtrafikens utveckling, former för planering och beslut	10
9. Den allmänna kollektivtrafikens finansiering	10
9.1 Principmodell för tillköp	11
9.2 Principmodell för skolresor	12
10. Fortsatt arbete efter maj 2010	13
10.1 Förvaltning/ bolag	13
10.2 Tillämpning av skolskjutsmodellen	14
10.3 Spårvagnstrafiken	14
10.4 Process och tidplan	15

Regionala ägarrådet har efterlyst ett fördjupat underlag om hur kommunernas påverkansmöjligheter skulle kunna utformas och hur samverkan region/kommun kan ske i alternativet En ägare och skatteväxling. Västra Götalandsregionen är i detta alternativ ensam trafik huvudman och har det fulla ekonomiska ansvaret för Västtrafik (som förvaltning eller bolag) genom en skatteväxling, vilket innebär ett helhetsansvar som ägare och beställare av den allmänna kollektivtrafiken.

I detta dokument beskrivs, utifrån tidigare rapporter¹, exempel på besluts- och samrådsformer som kan underlätta en bedömning av om behovet av påverkansmöjligheter tillgodoses. Självfallet kan formerna för inflytande och samverkan utformas på många olika sätt. De diskussioner som förs om samråd och beslutsformer är också i olika grad tillämpliga för övriga två ägarmodeller och beskrivs närmare i den slutrapport (Trivector/Acando) som omfattar samtliga alternativ.

I detta dokument beskrivs också hur den nya ansvarsfördelningen, vid alternativet en ägare och skatteväxling, föreslås avgränsas och preciseras, samt förslag på arbetssätt och principer för tillköp och skolresor.

Efter ett eventuellt beslut om en ägare och skatteväxling finns ytterligare frågor som behöver utredas. Vissa aspekter kommer också sannolikt att beröras av en eventuell ny kollektivtrafiklag. Sista delen i denna rapport lyfter ett antal frågor som föreslås hanteras efter det att man fattat beslut om vilken ägarmodell man ska gå vidare med.

1. Vad vill vi uppnå med ett nytt avtal för Västtrafik?

Med utgångspunkt i den utvärdering och de dialogprocesser som genomförts sedan översynen av nuvarande avtal startade har **fem perspektiv** lyfts fram som mål för ett nytt avtal, och en eventuell ny ägarstruktur. Det handlar om;

- Resenärsperspektivet
- Utvecklingsperspektivet
- Organisation och styrning
- Inflytande och samverkan och
- Ekonomiperspektivet

Sammanfattar vi dessa perspektiv handlar det om att skapa rätt förutsättningar för att utveckla en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik som ger ett stort värde för resenären. Syftet är att nyttja fördelarna med en stor gemensam region samtidigt som lokala behov tillgodoses. Verksamheten ska ha fullt fokus på att utveckla kollektivtrafiken för att uppnå de mål som sätts upp i ett väl fungerande samspel mellan region och kommuner, genom ett effektivt utnyttjande av skattemedel.

För att kollektivtrafiken ska utgöra ett reellt medel att nå ett hållbart transportsystem krävs att många aktörer med olika roller strävar i en gemensam riktning. Kollektivtrafik måste understödjas av infrastruktur och samhällsplanering. **Oavsett om kommunerna är ägare eller inte, behövs kommunernas aktiva medverkan för att påverka kollektivtrafikens utveckling både i vardagen och på mer strategisk nivå.** Därmed är det avgörande hur kommunerna och regionens samverkansformer kan vidareutvecklas.

¹ Slutrapport: Utredning av alternativa ägarmodeller för kollektivtrafiken i Västra Götaland av Trivector/Acando (sept 2009) samt Regionala ägarrådets studieresa till Skåne (jan 2009)

Ett mål vid förändring av nuvarande ägaravtal är att vidareutveckla den politiska strategiska styrningen av Västtrafik. Dels för att stärka den politiska styrningen och dels för att skapa bättre förutsättningar för Västtrafik att arbeta mer effektivt för att nå de mål som har satts politiskt, genom minskad detaljstyrning. I Slutrapporten om alternativa ägarmodeller,² (Trivector/Acando) presenteras förslag till besluts- och samrådsformer för samtliga tre alternativa ägarmodeller som syftar till att uppnå god samverkan och utveckla målstyrning. Slutrapporten visar att alternativet *En ägare och skatteväxling* innebär goda förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling - förutsatt goda samverkansformer med kommunerna.

2. Så här fungerar besluts- och samrådsprocessen idag

2.1 Politisk styrmodell

I utvärderingen av nuvarande bilaga 13 och den efterföljande problem/målanalysen³ framkom synpunkter på hur ägarstyrningen fungerar idag, och att roller och mandat är otydliga, dels ägare emellan men också i gränssnittet mellan ägarna och bolaget Västtrafik. Samråd och dialog mellan ägare och bolag är idag viktiga för den informella styrningen av bolaget.

Ägarna av Västtrafik eftersträvar målstyrning av verksamheten. Tanken är att verksamhetsplanen skall utgöra det långsiktiga styrande instrumentet men i praktiken har den inte fått den tyngden. Dagens verksamhetsplan är ett resultat av en jämkning mellan de 50 ägarnas önskemål, vilket görs av Västtrafik. De övergripande målen i dagens verksamhetsplan är inte tillräckligt konkreta för att utgöra tydlig styrinformation till Västtrafik från ägarna och är svåra att följa upp.

Västtrafiks förutsättningar för att arbeta långsiktigt utifrån ett helhetsperspektiv är därmed idag begränsat. Bristerna i processen kring verksamhetsplanen som styrdokument har gjort att de viktigaste styrande processerna i dagens modell är budget samt trafikförsörjningsplan vilket innebär en kortsiktig styrhorisont (1 år) samt fokus på detaljstyrning från de femtio ägarna, som i dessa två processer agerar var och en för sig.

2.2 Besluts- och samrådsforum idag

Beslut om ägarfrågor fattas på årsstämman. Interna beslutsprocesser hos respektive ägare föregår dessa beslut. Beslut om beställarfrågor fattas av varje beställare. Gränssnittet mellan vad som är beställarfrågor och vad som är ägarfrågor är inte tydligt formulerat.

Västtrafik AB, har en styrelse med 15 ledamöter och 7 suppleanter. Styrelsen har ansvar för bolagets organisation och förvaltning.

Ägarna samverkar genom ett regionalt ägarråd och fyra delregionala ägarråd, ett för varje delregion. Samtliga kommuner är representerade i de delregionala ägarråden. Ägarrådets uppgifter är bland annat att utgöra ett gemensamt forum för information och diskussion om kollektivtrafikens roll i samhällsutvecklingen, att samråda och diskutera kring övergripande mål och ta initiativ till revidering av dessa. Råden ska också samråda inför beslut om uppdrag, verksamhetsplan och budget. Ägarråden har mandat att utarbeta förslag till beslut men utan egentlig beslutanderätt. Ägarråden har utvärderats en gång under avtalsperioden.

² Slutrapport , Trivector/Acando sept 2009.

³ Mål och resultat av problemanalys av dagens modell, 2008 (Projektgruppen för nytt avtal)

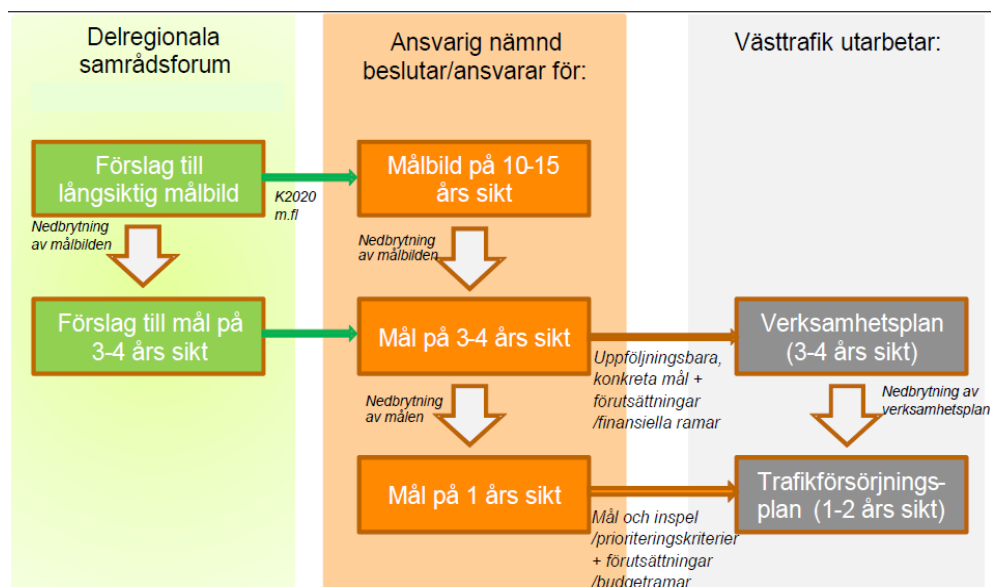
Utvärderingen visade att framförallt de delregionala ägarråden upplevde sin roll och sina mandat som otydliga och att uppgifterna behövde förtydligas⁴.

3 Förslag till politisk samråds & styrmodell

3.1 Styrmodell

Grundtanken i förslaget till styrmodell är att kollektivtrafikens utveckling, i så hög grad som möjligt ska bygga på en gemensam syn på kollektivtrafikens utveckling hos kommuner och region. På detta sätt skapas förutsättningar för en god samstämmighet med samhällsbyggnad-, infrastruktur- och övriga regionala utvecklingsfrågor. Förslaget till styrmodell syftar också till att skapa förutsättningar för en utvecklad politisk målstyrning av Västtrafik.

Behoven av kollektivtrafik ser olika ut i olika delar av länet. Kommunerna bör därför ha en drivande roll att utarbeta målbilder (motsvarande K2020 eller Målbild Skaraborg) och föreslå strategisk inriktning på medellång sikt (3-4 år) i samverkan med Västra Götalandsregionen genom delregionala samverkansforum, som t ex kan kallas kollektivtrafikeråd. I råden bör sammanvägningen av kommunernas synpunkter ske, såsom t ex den strategiska avvägningen mellan t ex vilket basutbud (lägsta nivå) som bör finnas ställt mot satsningar i stråk med stor potential. Man kan med fördel integrera infrastrukturfrågor och andra regionala tillväxtfrågor. Västtrafiks roll är att bidra med kompetens som experter på kollektivtrafikområdet. Vägverk och Banverk kan bjudas in efter behov, liksom angränsande kommuner som ingår i samma funktionella arbetsmarknadsregion (även över länsgränserna)⁵. Den huvudsakliga skillnaden mellan dagens ägarråd och de kollektivtrafikeråd som föreslås här är att råden får en mer konkret uppgift att bereda förslag och ansvar för en viktig del av prioriteringsarbetet för kollektivtrafikens utveckling utifrån den egna delregionens perspektiv.



Figur 1: Ett förslag på rollfördelning för målstyrning av Västtrafik

⁴ Utvärdering av arbetet i ägarråden för kollektivtrafiken i Västra Götaland, 2005 (Sweco)

⁵ I Skåne har man inte formaliserade kollektivtrafikeråd men kommunerna träffas delregionalt (de fyra hörnen) för samråd med Skånetrafiken och Region Skåne 3-4 gånger per år för att diskutera kollektivtrafik och infrastruktur. Till dessa möten bjuds också Banverk och Vägverk in.

De delregionala prioriteringarna på lång och medellång sikt bör sedan vägas samman och det regionala perspektivet lyftas in i syfte att uppnå maximal måluppfyllelse, lokalt och regionalt, för länet som helhet, utifrån ekonomisk ram. Den här uppgiften föreslås ligga på den regionala kollektivtrafikansvariga nämnden/beredningen. Nämnden/beredningen spelar således en central roll i att bereda frågor inför beslut i Regionstyrelse och Regionfullmäktige där det formella beslutsmandatet ligger. Vissa beslut kan också delegeras till nämnden/beredningen, såsom t ex de kortsiktiga (1-åriga) beställarmålen. Då tydliggörs nämndens/beredningens roll som beställare och Regionstyrelse/Regionfullmäktiges roll som ägare.

Den politiskt strategiska inriktningen (mål på 3-4 års sikt) utvecklas i en kontinuerlig process genom **uppföljning**. Västtrafik föreslås följa upp målen årligen. Denna uppföljning förmedlas till kollektivtrafikråden och nämnden/beredningen som då kan värdera om revideringar behöver göras i den strategiska inriktningen. På så sätt kan förändrade förutsättningar tas om hand redan i kommande trafikår, om så krävs. Dialogen ska dock vara just kring den strategiska inriktningen. När det gäller mer operativa frågor har Västtrafik/Västra Götalandsregionen ständigt ansvaret att anpassa trafiken, i enlighet med den strategiska inriktningen, till rådande förhållanden. Dvs om det t ex krävs ett ökat utbud för att möta en ökad efterfrågan (t ex pga ny företagsetablering), eller anpassa en tidtabell för förändrade resvanor ska Västtrafik genomföra sådana förändringar så att högsta möjliga måluppfyllelse nås inom den årliga ekonomiska ramen.

Vid behov kan särskilda beredningsgrupper tillsättas för enskilda frågor, där även kommunpolitiker kan ingå. Man bör också som en enskild kommun ha möjlighet att genomföra egna utredningar som inspel till kollektivtrafikrådets prioriteringsprocess, eller som förslag direkt till den ansvariga regionala nämnden/beredningen.

Hela kedjan av målbilder ska hänga ihop och Västtrafik ges handlingsfrihet att i samråd med trafikföretagen utforma planer som möjliggör en effektiv drift av verksamheten, utan detaljstyrning från ägarhåll. Västtrafik har därmed i uppdrag att utifrån målen utarbeta verksamhetsplaner för styrning på medellång sikt och trafikförsörjningsplan för det kortsiktiga perspektivet. Verksamhetsplanen får en tydligare strategisk funktion än idag och bör därmed även fortsättningsvis fastställas politiskt. Västtrafik har också i uppdrag att återkoppla med uppföljning.

I slutrapporten föreslås också regelbundna politiska avstämningar mellan **stora kommuner som har stadstrafik** och regionens politiker, då kollektivtrafiken här utgör en särskilt viktig del av samhällsbyggnadsutvecklingen. Syftet är att samråda fördjupat kring prioriteringar avseende mål och strategier för stadstrafiken. I dessa kommuner kan man också överväga ett samarbete med Västra Götalandsregionen/Västtrafik inom ramen för ett samverkansavtal där ansvarsfördelningen regleras på ett mer långtgående sätt än vad det gemensamma avtalet mellan samtliga kommuner och Västra Götalandsregionen medger, t ex gällande kommunens rådighet över trafiken, eller för att formalisera samarbetsformerna i strävan att nå ett gemensamt utpekat mål för kollektivtrafiken. Denna modell är hämtad från hur man arbetar i Skåne. Två gånger per år träffar Kollektivtrafiknämndens presidium politiker från kommunerna; Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad (enskilt – en kommun i taget). Respektive kommun väljer vilka politiker som möter Kollektivtrafiknämndens presidium. Region Skåne/Skånetrafiken har särskilda avtal med Helsingborgs och Lunds kommun, där respektive avtal har relativt olika inriktning och innehåll, men där den gemensamma

nämndaren är att man tydliggjort en ansvarsfördelning mellan kommunen och Skånetrafiken. I Helsingborg är även trafikföretaget en av parterna i avtalet.

Det ska vara möjligt för en kommun att sätta en lokal prägel på kollektivtrafiken, t ex genom att "gå före" eller ha en högre ambitionsnivå än vad som blir resultatet av den gemensamma prioriteringsprocessen. En enskild kommun kan då köpa till trafik. För sådana tillköp kan särskilda överenskommelser upprättas som tydliggör att ansvaret för trafiken ska övertas av Västra Götalandsregionen när den överensstämmer med de gemensamma prioriteringarna. Inom ramen för ett gemensamt prissystem för hela regionen bör det också vara möjligt att som enskild kommun köpa till vissa typer av rabatter.

3.2 Besluts- och samrådsforum

Kommunerna föreslås ingå i delregionala **kollektivtrafikråd som bereder förslag gällande strategiska frågor**, i dialog med Västra Götalandsregionen/Västtrafik, enligt ovan.

Den regionala **nämnden/beredningen** har i uppgift att förena de olika delregionala målbilderna, strategierna och prioriteringarna i ett gemensamt regionalt perspektiv som kan ligga till grund för både kort- och långsiktiga beslut i regionstyrelse och regionfullmäktige. Nämnden/beredningen fungerar också som **beställare** gentemot Västtrafik, genom att utifrån fastställd budget och strategisk inriktning formulera den årliga beställningen.

Regionfullmäktige är högsta beslutande organ, vars ansvar motsvarar ägarrollen. Fullmäktige fastställer övergripande mål, eventuella ägardirektiv och budget för kollektivtrafiken. Regionstyrelsens roll är att vara verkställande organ med ansvar för att ta fram ett budgetförslag.

Västtrafik har som **utförare** i uppdrag att omsätta målen till planer för hur verksamhet och trafik skall utformas. Västtrafik har också i uppdrag att återkoppla med uppföljning.

4. Tjänstemannadialog

Den politiska diskussionen med kommunerna föreslås i högre grad än idag handla om strategiska frågor, men för att kollektivtrafiken ska gå hand i hand med kommunernas övriga planering krävs att Västtrafik även fortsättningsvis samarbetar nära med kommunernas förvaltningar på tjänstemannanivå. Här föreslår vi att man tar intryck av hur man arbetar i Skåne.

Skånetrafiken har 12 trafikutvecklare. Trafikutvecklaren besöker ofta de kommuner man är ansvarig för och i vissa kommuner har man till och med en egen arbetsplats. En trafikutvecklare ansvarar för en "kärna" och de kommuner som har starkast koppling till den kärnan. Som mest har en trafikutvecklare ansvaret för fem kommuner. Trafikutvecklaren fungerar som kommunens kontaktväg in i Skånetrafiken och ansvarar därmed för att alla frågor som lyfts tas om hand. I många kommuner, framförallt de med stadstrafik har kommunerna fortfarande anställda som jobbar med kollektivtrafikplanering, trots att regionen är ensam ägare, eftersom man har ett gemensamt intresse och ansvar för kollektivtrafikens utveckling även om man har olika roller i denna utveckling.

Redan idag arbetar Västtrafik på ett liknande sätt, men vår bedömning är att samverkansformerna på tjänstemannanivå behöver vidareutvecklas och stärkas. Genom att

Västtrafiks kunskap om kommunernas behov och planer fördjupas ökar förutsättningarna för en planering av kollektivtrafiken utifrån de lokala behoven.

Förslaget till tjänstemannadialog innefattar att;

- Varje kommun ska veta vem från Västtrafik som är ansvarig trafikutvecklare/kontaktperson för kommunen
- Trafikutvecklaren ansvarar för att de frågor som kommunen vill lyfta (oavsett om det gäller regional eller lokal trafik) tas om hand och förs vidare till rätt ställe i organisationen om så krävs
- Trafikutvecklaren ansvarar för att ha god kännedom om kommunens samhällsbyggnadsplanering mm som är relevant för att erbjuda en effektiv kollektivtrafik som svarar mot medborgarnas behov.
- Trafikutvecklarens geografiska ansvarsområde avgränsas så att ändamålsenlig dialog möjliggörs
- Kommunen har också ett ansvar för att regelbunden dialog förs och att relevant information kommuniceras till den ansvarige trafikutvecklaren/kontaktpersonen

I ett nytt avtal kan det också vara lämpligt att definiera Västtrafiks ansvar att delta i den statliga väg- och järnvägsplaneringen, för en god samordning med infrastrukturplaneringen.

5. Kortfattade exempel på besluts- och samrådsprocess

Exempel på fråga: Ett nytt bostadsområde planeras i t ex Skövde.

Förslag på hantering:

1. Kommunen har kontinuerliga tjänstemannakontakter med Västtrafiks trafikutvecklare som i god tid har kännedom om planeringen och dessutom kan förmedla till kommunen hur man i planeringen kan gynna en god kollektivtrafikförsörjning (behov av vändplatser, eventuella bussgator/framkomlighet, god tillgänglighet till hållplatser etc). Kommunen kan med fördel nyttja trafikutvecklarens kompetens i planarbetet. När planen är klar skickas den på remiss till Västtrafik som svarar utifrån ett kollektivtrafikperspektiv.
2. Det utökade behovet tas upp i kollektivtrafikerådet och lyfts in i den årliga översynen av den strategiska planeringen på 3-4 års sikt. Förslag till förändringar förmedlas till den regionala nämnden/beredningen och den strategiska inriktningen för länet som helhet.
3. Utifrån en bedömning att området har behov av, och förutsättningar för kollektivtrafik tar trafikutvecklaren fram förslag på trafikering och ansvarar för samråd med kommunens tjänstemän. Trafikupplägget ska vara i linje med gällande strategiska inriktning, och givetvis också anpassas till ekonomisk ram.
4. Den regionala nämnden/beredningen fattar beslut om beställarmål att området ska försörjas med kollektivtrafik. Målet kan preciseras t ex med uttalat resandeökningmål, eller en preciserad tillgänglighetsnivå beroende på hur den strategiska inriktningen är formulerad. Utifrån målet får Västtrafik(som förvaltning eller bolag) i uppdrag att upprätta trafikförsörjningsplan för ny trafik i området. Om kommunen vill höja ambitionsnivån har man möjlighet att göra tillköp.

Exempel på fråga: GR planerar göra en översyn och revidering av den övergripande strukturbilden.

Förslag till hantering:

1. Frågan lyfts i kollektivtrafikerådet som analyserar hur detta påverkar den långsiktiga målbilden för kollektivtrafiken och föreslår förändringar till den regionala nämnden/beredningen.
2. Nämnden/beredningen ser över hur detta påverkar den övergripande målbilden för länet som helhet och föreslår eventuella förändringar till Regionstyrelsen som fattar beslut om reviderad målbild, som sedan ligger till grund för strategisk inriktning på 3-4 års sikt och slutligen de kortsiktiga beställarmålen (1års sikt).

Exempel på frågor som bör kunna hanteras helt genom tjänstemannadialogen mellan kommun och Västtrafik,(förutsatt att de inte innebär väsentliga ekonomiska konsekvenser); Företags lokalisering ändras, skoltider förändras, vägbyggnation kräver ny linjesträckning, förstärkningsbehov vid evenemang etc

6. Ett gemensamt avtal som reglerar ansvarsfördelningen

En skatteväxling av den allmänna kollektivtrafiken innebär att ansvaret för den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken gentemot medborgaren övergår till Västra Götalandsregionen. Samtidigt ska kommunerna ha möjlighet att göra tillköp om man har en avvikande ambition. Förslag på hur man kan arbeta med tillköp och vilka principer som föreslås gälla beskrivs i avsnitt 9.1. Skolskjutsar är ett primärkommunalt ansvar och ansvaret för dessa kan därmed inte växlas över. Dock utgör skolresorna en viktig bas i resandeunderlaget för kollektivtrafiken i hela landet och bör fortsätta att göra så för att skattebetalarnas pengar ska utnyttjas på ett effektivt sätt ur ett helhetsperspektiv. I dag hanteras skolskjutsar på olika sätt i olika kommuner. Förslag på principer för hur man kan arbeta med skolresor i en framtida modell, efter en eventuell skatteväxling presenteras i avsnitt 9.2.

För att tydliggöra en förändrad ansvarsfördelning föreslås att denna fastställs i ett formellt avtal mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen. Avtalet behöver utformas så att parterna tydligt kan bedöma den nya ansvarsfördelningen. Samtidigt bör man undvika alltför detaljerade skrivningar och nyckeltal som senare kan leda till ett hinder för de gemensamma ambitionerna att utveckla kollektivtrafiken. Sådana mer detaljerade frågor bör om de anses behövas, göras genom separata överenskommelser som kan utvärderas och justeras mellan de inblandade parterna utan att ett nytt konsensusbeslut mellan 50 parter krävs.

Ett gemensamt avtal upprättades mellan kommuner och region i Skåne när man gjorde motsvarande förändring där. Skånes avtal bifogas i sin helhet som exempel (Bilaga 1). I texten nedan har vi använt oss av Skånes avtal som en av utgångspunkterna för vad som kan ingå och hur man kan beskriva den nya ansvarsfördelningen i ett kommande avtal. Följande rubriker ingår i Skånes avtal:

- 1) Parter
- 2) Bakgrund
- 3) Länstrafikansvarig och huvudman för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Skåne
- 4) Ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur
- 5) Region Skånes uppgift

- 6) Trafikens finansiering (inkl tillköp)
- 7) Trafikens utveckling – former för planering och beslut
- 8) Uppföljning och utvärdering
- 9) Underskrift av samtliga parter

7. Ny ansvarsfördelning – avgränsning av basutbud

Basen för skatteväxling/ kostnadsmassan och ansvarsöverföringen föreslås utgå från den allmänna kollektivtrafik som finns vid växlingstillfället (31 dec 2011). Det faktum att trafikutbudet varierar beroende på olikheter i befolkning, infrastruktur, bebyggelse eller historiska ambitioner och beslut föreslås inte beaktas. Det är inte rimligt att skapa ett kollektivtrafiksystem utifrån ett helhetsperspektiv inför en skatteväxling. Detta får bli ett långsiktigt arbete som sker successivt efter det att skatteväxlingen är genomförd. Då kollektivtrafikfaktorn i kostnadsutjämningsystemet inte heller tar sådana hänsyn bedöms detta vara ett rimligt arbetssätt vid en överföring av ansvaret av kollektivtrafiken.

Ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken regleras i lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik, SFS 1997:734. Den aktuella lagen anger att det i varje län ska finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken. De länstrafikansvarigas uppgifter ska handhas av en trafik huvudman. Om inget annat beslutas är kommuner och landsting/region gemensamt länstrafikansvariga för kollektivtrafiken inom ett län, men om man kommer överens om att lämna över ansvaret till landstinget/regionen blir regionen ensam länstrafikansvarig. I mars 2010 förväntas ett förslag till ny lagstiftning. Vissa anpassningar av förslagen till ansvarsfördelning kan då komma att bli nödvändiga. Bedömningen i nuläget är dock att inriktningen i nedanstående förslag är i linje med vad som kan förväntas i förslag till ny lag.

7.1 Förslag till definition av ansvar – länsansvarig huvudman

Västra Götalandsregionen föreslås som länsansvarig huvudman ansvara för den allmänna lokala och regionala kollektivtrafiken, enligt lagen (SFS 1997:734) om ansvar för viss persontrafik.

Ansvaret föreslås omfatta samtliga produktområden för allmän kollektivtrafik inom Västtrafiks verksamhet;

- Regiontrafik
- Lokaltrafik (inkl Skärgårdstrafik och allmän Närtrafik)
- Stadstrafik (inkl spårvagnstrafik)
- Flygbusstrafik

I utredningsarbetet har frågan om att exkludera spårvagnstrafiken vid en eventuell skatteväxling diskuterats. Detta är tekniskt möjligt, men ur flera aspekter olämpligt, då det skapar ekonomiska och juridiska komplikationer. Huvudförslaget är därmed att inkludera spårvagnstrafiken vid en eventuell skatteväxling. Ytterligare aspekter med avseende på spårvagnstrafiken behöver utredas djupare om man går vidare med alternativet en ägare och skatteväxling, se avsnitt 10.3.

Västra Götalandsregionen övertar **inte ansvaret för skolresor**, men åtar sig att utföra dessa transporter på kommunernas uppdrag. Beträffande färdtjänstresor pågår en separat utredning på uppdrag av Västkom och Västra Götalandsregionen⁶.

7.2 Kommunernas ansvar

Den nya ansvarsfördelningen berör såväl Västra Götalandsregionen som kommunerna. Därmed behöver även kommunernas ansvar preciseras. Efter en skatteväxling föreslås kommunernas ansvar vara att delta i en gemensam och kontinuerlig dialogprocess. Därigenom verka för en sammanhållen strategisk målstyrning utifrån kommunens behov och de gemensamma regionala målsättningarna för tillväxt och utveckling.

Samråd vid översikts- och detaljplanering

För att stärka kopplingen mellan samhällsbyggande i kommunerna och kollektivtrafikens utveckling har man i Skåne fört in i det gemensamma avtalet mellan kommuner och Region Skåne att Skånetrafiken ska få yttra sig över kommunala översikts- och detaljplaner. Skånetrafiken har inte rätt att avslå någon plan, men på detta sätt skapas en regelmässig och formell dialog.

Många kommuner arbetar redan på detta sätt i Västra Götaland, men det är i dagsläget olika för olika kommuner och inte reglerat i det gemensamma aktieägaravtalet för Västtrafik. En skrivning om kollektivtrafiken kopplad till översikts- och detaljplanering bör övervägas i ett nytt avtal.

7.3 Ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur

Förslaget innebär att kommunen/väghållaren och Västtrafik liksom idag delar på ansvaret för infrastrukturen genom att kommunen/väghållaren finansierar åtgärder upp till markplan och Västtrafik finansierar byggnader och andra investeringar ovan mark⁷. Uppdelningen avser såväl investeringskostnad, som drift och underhåll. För spårbunden trafik ingår drift- och underhåll i trafik kostnaden. Göteborgs stad föreslås även framgent vara ägare av spårvägsnätet.

Denna ansvarsfördelning ger en samverkan kring kollektivtrafikens behov och koppling till samhällsbyggnaden i kommunen. För att möjliggöra den kollektivtrafik som behövs för att nå uppsatta mål är det viktigt att kommunerna och regionen även fortsättningsvis känner ett gemensamt ansvar för att skapa bra förutsättningar för trafiken. Möjligheten att få en snabbare trafik och mer konkurrenskraftig trafik som i sin tur leder till ett bättre utbud är ett bra incitament för kommunerna att satsa på infrastrukturen.

Västtrafik bör få ett tydligare sammanhållet ansvar. Kommunernas ansvar är att skapa goda planmässiga förutsättningar. Västtrafik föreslås få ett tydligare ansvar för att planera, utreda och upphandla nya infrastrukturanläggningar, för en bättre samordning av de olika delarna i en investering.

Pendelparkeringar spelar en viktig roll för att nå en resandeökning och behoven av nya platser är stora. Vid anläggning av en pendelparkering faller större delen av ansvaret på väghållaren eftersom det framförallt handlar om markåtgärder. Det kan också finnas behov av flerplanslösningar för vilka det kan bli en diskussion om parkeringen bör ligga under eller

⁶ Resa i Västra Götaland utan onödiga begränsningar av regler, Uppdragshandling 2009-11-06.

⁷ Se även PM: Infrastruktur – jämförelse mellan Västtrafik, Skånetrafiken och SL, www.agarradet.se

ovan mark och vem som då bär ansvar för finansieringen. Av dessa anledningar bör det finnas möjlighet för väghållaren och Västtrafik/Västra Götalandsregionen att dela lika på kostnaden för pendelparkeringar med stor regional nytta.

8. Kollektivtrafikens utveckling, former för planering och beslut

I och med att länstrafikansvaret överförs till Västra Götalandsregionen har Västra Götalandsregionen ansvaret att gentemot medborgarna i Västra Götaland främja en tillfredställande trafikförsörjning (SFS 1997:734).

Utvecklingen av trafikutbudet föreslås baseras på: *resenärernas efterfrågan, en samhällsekonomiskt effektiv användning av tillgängliga resurser och i riktning mot de målbilder och strategier för kollektivtrafiken som tagits fram i dialog med kommunerna och andra berörda parter.*

Befintliga beslutade strategier föreslås utgöra utgångspunkt för prioritering av åtgärder för kollektivtrafikens utveckling till dess att de revideras. Exempel på beslutade målbilder och strategier är K2020, Målbild Skaraborg 2025, Målbild för storregional trafik 2020 och Västtrafiks miljö- och klimatstrategi. När det gäller miljö- och klimatstrategin har Västra Götalandsregionen dessutom uttalat sig i yttrande över Västtrafiks verksamhetsplan samt i särskilt regionstyrelsebeslut att prioritera biogas som drivmedel för busstrafiken, vilket således bör vara inriktningen för den fortsatta utfasningen av fossila bränslen i kollektivtrafiken. Även Modellen för lågfrekvent resande i kollektivtrafiken utgör en del av det samlade strategiska underlaget för utveckling av utbudet. För Fyrbodal och Sjuhärad pågår målbildsarbetet, så inför en eventuell skatteväxling kommer en strategisk inriktning vara utpekad.

Utvecklingen av kollektivtrafiken är en gemensam angelägenhet för Västra Götalandsregionen och kommunerna i Västra Götaland. Målbilder och strategier föreslås därmed utvecklas utifrån en gemensam dialogprocess om trafikens långsiktiga betydelse, utveckling och förutsättningar. Den politiska styrningen bör inriktas på strategiska frågor med målet att uppnå största möjliga samhällsnytta per insatt skattekrone. Förslag till besluts- och samrådsformer som ska säkerställa ett arbetssätt där kommuner och region gemensamt pekar ut den politiska strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling beskrivs ovan i kapitel 3-5.

9. Den allmänna kollektivtrafikens finansiering

Västra Götalandsregionen bär i och med skatteväxlingen hela kostnaden för den av regionen beslutade lokala och regionala kollektivtrafiken i Västra Götaland.

Skatteväxlingen föreslås baseras på ägarersättningen till Västtrafik AB enligt räkenskaper för 2010,

- korrigerat för avgränsning av ansvar vad avser tillköp och färdtjänst
- intäkter och kostnader räknas uppmed tillämpliga index till 2012 års nivå. För kollektivtrafiken bör trafikavtalens sammanvägda index beaktas.
- samt med hänsyn taget till beslutade verksamhetsförändringar 2011, förutsatt att dessa följer beslutade strategier och målbilder.

Västra Götalandsregionen bär därefter finansieringsansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafikens utveckling i länet framgent.

Förslag till hur man mer i detalj (tekniskt) kan avgränsa kostnadsmassan och eventuella tillköp, samt preliminära konsekvenser av en skatteväxling beskrivs i underlagsrapporten: *Skatteväxlingsunderlag*.

Den fördjupade analys som genomförts i december 2009/januari 2010 innebär marginella avvikelser jämfört med de avgränsningar som föreslogs inför den preliminära beräkningen som SKLs ekonomer tidigare genomfört baserat på bokslut 2008. Det som kommer att påverka utfallet av en eventuell framtida skatteväxling är därmed framförallt:

- trafikutbudets utveckling 2008-2010 samt beslutade åtgärder 2011
- standardkostnaden i utjämningsystemet
- skatteunderlagets utveckling

Dessa faktorer kan inte fastställas förrän vi har Västtrafiks räkenskaper för 2010. Att i nuläget ta fram nya beräkningar bedöms därmed inte som meningsfullt.

9.1 Principmodell för tillköp

Västra Götalandsregionen ska ge kommunerna möjlighet att köpa till trafik eller subventioner. Västtrafik föreslås få lämna bindande anbud för sådana tillköp till ett indexreglerat fast pris baserat på kalkylerad självkostnad. Tillköpen ska hanteras så att de inte påverkar det nationella systemet för utjämning av kostnader mellan kommuner respektive mellan landsting. De ska och göras inom ramen för likställighetsprincipen och den kommunala kompetensen.

Förslaget är att de tillköp som finns vid skatteväxlingstillfället även är tillköp i ett nytt avtal. Därefter föreslås att man tillämpar ett mer enhetligt arbetssätt för tillköp.

Förslag till modell för tillköp/subventioner

Den grundläggande principen för tillköp som föreslås i ett nytt avtal är att det ska vara möjligt för en kommun att **inom ramen för det gemensamma pris- och trafiksystemet** erbjuda sina invånare en höjd ambitionsnivå, utöver det som finansieras av Västra Götalandsregionen.

1. Varje förfrågan om tillköp bör prövas och konsekvensanalyseras vad avser:
 - a. ekonomiska effekter på kort och lång sikt
 - b. effekter för resenärerna i Västtrafiks område
2. Ett tillköp som godkänns för en enskild kommun bör sedan vara möjligt för alla kommuner att köpa till.
3. Samtliga tillköp bör formaliseras i form av ett avtal som utvärderas efter t ex en treårsperiod. I avtalet preciseras kommunens kostnad samt utvärderingskriterier. Om tillköp av trafik efter en tid matchar den strategiska inriktningen ska tillköpet prövas och kostnadsansvaret övertas av Västra Götalandsregionen.
4. Önskemål om tillköp bör utredas i turordning och införas i samband med ett nytt trafikår.
5. Tillköp och subventioner föreslås faktureras kommunen till en beräknad självkostnad, enligt överenskommelse i avtal.

6. Det är önskvärt att det finns en viss stabilitet även i en tillköpt tjänst, framförallt för att skapa stabila förutsättningar för resenären. För t ex ny trafik bör man avtala om att tillköpet ska gälla i minst tre år. Tidsperspektivet behöver bedömas från fall till fall beroende på tillköpets karaktär.
7. Subventioner bör följa gällande zoner i prissystemet och riktas direkt till kommuninvånaren, genom visierbara färdbevis.

Exempel:

Tillköp trafik

En kommun vill höja tillgängligheten utöver den nivå som blivit resultatet av den gemensamma prioriteringsprocessen. Man önskar t ex köpa till 4 dubbelturer på en linje. Frågan ställs till Västtrafik som analyserar förfrågan i förhållande till trafiksystemet som helhet. Åtgärden bedöms som positiv för resenären och motverkar inte den strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. En nettokostnad beräknas och avtalas med kommunen. I avtalet fastställs också att turerna ska utvärderas t ex efter en treårsperiod.

Då de tillköpa turerna uppnår ett resande och en täckningsgrad som motsvarar den strategiska inriktningen och de krav man ställer på andra linjer i samma geografiska område ska Västra Götalandsregionen erbjuda sig att överta kostnaderna för tillköpet.

Tillköp av subventionerade resor

En kommun vill erbjuda sina seniora invånare fria resor. Västtrafik ska då kunna erbjuda en lösning för att tillmötesgå det syfte som efterfrågas, utan att strida mot den gemensamma prisstrukturen. Västtrafik bör erbjuda en eller max två lösningar, t ex 65+ eller +75.

En kommun vill erbjuda alla nyinflyttade invånare en gratis periodladdning. En utredning görs. Rimligtvis ger ett sådant erbjudande bara positiva konsekvenser och kan beviljas.

Ett exempel där en subvention som från början var tillköp av enskilda ägare men som nu utgör en del av basutbudet är student- och ungdomsrabatten.

9.2 Principmodell för skolresor

Det är varje kommuns lagstadgade skyldighet att svara för skolresor till grundskolan. Kommunerna ska därmed i princip finansiera skolresorna för grundskolans elever, men att kräva detta fullt ut skulle kräva en omfattande administration. Skolresandet utgör stommen av resandet i den allmänna kollektivtrafiken i flertalet kommuner utanför Göteborgsområdet. Det är väsentligt att nuvarande samordning mellan skolresor och annan allmän kollektivtrafik kan fortsätta och även utökas.

Västtrafik bör även i fortsättningen erbjuda kommunerna att organisera skoltrafiken på det mest ändamålsenliga sättet – antingen som skollinjer eller om det bedöms som lämpligt enligt uppställda kriterier, som linjelagd allmän kollektivtrafik. I praktiken finansierar kommunerna även gymnasieelevernas skolkort. Som modellen här är utformad finns ingen anledning att skilja dessa elevkategorier gentemot övriga resenärer.

Förslag till modell:

För skoltrafiken föreslås följande riktlinjer kunna gälla om Västra Götalandsregionen övertar ägandet av Västtrafik:

Kommunen kan avgöra hur skolresorna ska organiseras enligt endera av följande tre modeller (eller kombinationer av dessa)

1. Kommunen anordnar själv skolskjuts (genom skolskjuts i egen regi eller genom egen upphandling)
2. Kommunen uppdrar åt Västtrafik att upphandla skolskjuts för kommunens räkning och faktureras för trafikens kostnad. Det kan handla om såväl anropsstyrd trafik som skolbusstrafik. Kommunen kan välja huruvida skollinjen ska vara en ren skollinje eller också vara öppen för allmänresande. Kommunen har beslutanderätt över tidtabell och linjesträckning.
3. Skolelever åker med den allmänna linjetrafiken på periodladdning (skolkort) som köps av kommunen enligt fastställt pris.

Den tredje och sista varianten innebär att kommunen endast betalar för skolkort, medan den totala kostnaden för skolresan generellt är betydligt högre. Detta är dock en metod som tillämpas av t ex SL, och som är naturlig då skolresandet utgör en självklar bas för resandet i kollektivtrafiken. Förslaget innebär att intäkterna från skolelever som reser med linjetrafiken betraktas som precis som intäkter från andra resenärsgupper, och att trafiken planeras och utvärderas utifrån samma kriterier som övrig allmän kollektivtrafik. (Se även 10.2)

10. Fortsatt arbete efter maj 2010

Ett antal frågor är relevanta att studera närmare först efter att ett beslut om ägarstruktur är taget. De frågor som listas behöver utredas och förberedas efter ett eventuellt beslut i maj om en ägare och skatteväxling.

10.1 Förvaltning/ bolag

I en modell där Västra Götalandsregionen är trafik huvudman ska Västtrafik enligt nu gällande trafik huvudmannalag vara en förvaltning.

En förändring från bolag till förvaltning kommer att medföra kostnader, administrativt arbete samt ett antal juridiska aspekter. Bland annat ska alla avtal Västtrafik har med entreprenörerna granskas för att se om det är möjligt att överlåta dessa till en ny part. Motsvarande process genomfördes, om än i betydligt mindre omfattning, utan hinder för fd Kristianstad län i Skåne vid bildandet av Skånetrafiken, men det garanterar inte att en överföring blir lika enkel här.

Förvaltning eller bolag ger olika möjligheter till politisk styrning av verksamheten. I ett bolag har styrelsen ett stort ansvar för verksamheten, inom ramen för ägardirektivet, medan en förvaltning innebär en mer direkt politisk ägarstyrning av verksamheten.

En möjlighet kan vara att ha kvar bolaget i en mindre form för förvaltning av avtal och Västtrafiks materiella tillgångar. Genom en sådan lösning undgår man större delen av de kostnader som uppkommer om man ska omvandla bolaget till förvaltning. I en sådan modell kan en nämnd/beredning fortfarande ha ansvaret för kollektivtrafikens strategiska utveckling.

Enligt signaler från det pågående arbetet med ny kollektivtrafiklag kommer näringsdepartementet att lägga fram förslag gällande denna fråga. Därmed kan det finnas skäl att invänta förslaget innan man fattar beslut i frågan. I väntan på propositionen föreslås dock

att vi fördjupar utredningen om för- och nackdelar, samt kostnader som är förknippade med att driva Västtrafik som ett bolag eller förvaltning.

10.2 Tillämpning av skolskjutsmodellen

Förslag till modell för skolskjutsar bygger på en princip om att en allmän linje är en allmän linje oavsett om det är skolelever eller andra resenärer på linjen (se 9.2). Hur en sådan modell sedan ska tillämpas behöver diskuteras tillsammans med kommunerna inför ett nytt avtal.

Förslaget till modell för skolskjuts innebär att de allmänna linjer som bär skolskjutsar ska planeras och utvärderas utifrån samma kriterier som övrig allmän kollektivtrafik. Om täckningsgrad och/eller beläggning inte når upp till de krav som generellt ställs på linjetrafiken bör sådana linjer efterhand ses över. T ex kan Västtrafiks modell för kollektivtrafik med lågfrekvent resande utgöra utgångspunkt för en sådan översyn. Det innebär att alternativa lösningar prövas för att söka en mer kostnadseffektiv lösning per resenär. Om en linje har mycket låg täckningsgrad och bär en hög andel skolresor (t ex mer än 50 procent) föreslås att dialog förs med den berörda kommunen om hur trafikens kostnadseffektivitet successivt ska kunna förbättras. Det kan finnas en rad alternativa lösningar (se över fordonstyp, turutbud, etc). Kommunen kan också välja att låta linjen övergå till en skollinje som man själv ansvarar för, eller så kan Västra Götalandsregionen/Västtrafik och kommunen komma överens om en medfinansiering från kommunen så att en rimlig kostnadstäckning nås - i linje med de gällande strategierna. En sådan medfinansiering bedöms fortfarande innebära en förmånlig kostnad för att anordna skolskjutsen då kostnaden för trafiken som helhet är betydligt högre.

Det ska också vara möjligt för kommuner att linjelägga trafik som idag är rena skollinjer. Därmed förs kostnadsansvaret och inflytande över linjen över från kommunen till Västra Götalandsregionen/Västtrafik. Ett kriterium för en sådan förändring bör vara att det bedöms som en kostnadseffektiv lösning ur ett helhetsperspektiv samt att Västtrafik bedömer att det finns ett behov av allmän kollektivtrafik i området. Om förändringen innebär en kostnadsökning för Västtrafik ska åtgärden prövas gentemot övriga planerade trafikutökningar före ett beslut.

10.3 Spårvagnstrafiken

I samband med att Västtrafik bildades, tecknades ett avtal mellan Västtrafik och Göteborgs stad, enligt vilket Göteborgs stad skall ha ansvaret för spårvägstrafiken i Göteborg och Mölndal. Göteborgs stad har i sin tur tecknat avtal med GS Spårvagn AB om att bedriva spårvagnstrafik i Göteborg och Mölndal.

Vid en eventuell skatteväxling föreslås spårvagnsverksamheten överföras till Västra Götalandsregionen. Beträffande infrastrukturen se avsnitt 7.3. För spårvägstrafiken finns ett behov av långsiktighet med en tydlig koppling till stadsutveckling. Frågor som ytterligare bör diskuteras är hur medinflytande och ansvarstagande beträffande eventuella förändringar av linjenät ska hanteras.

10.4 Process och tidplan

För att möjliggöra ett införande av ny ägarstruktur och ett nytt avtal mellan kommuner och Västra Götalandsregionen den 1 januari 2012 behöver tydliga avstamp göras i maj och i november i år (2010).

Nuvarande aktieägaravtal för Västtrafik AB gäller till den 31 december 2011, men löper vidare ytterligare en fyraårsperiod om det inte sägs upp senast den 31 december 2010. För att möjliggöra införandet av ett nytt avtal mellan kommuner och region, samt genomföra en eventuell skatteväxling behöver därmed nuvarande aktieägaravtal sägas upp. Det regionala ägarrådet kommer därför att kalla Västtrafiks samtliga ägare till ett möte i direkt anslutning till Västtrafiks årsstämma den **28 maj 2010** för att

- besluta om att säga upp nuvarande avtal från den 31 december 2011
- besluta om en skatteväxling enligt den inriktning som presenteras i denna rapport (Ansvarsfördelning och samverkansformer)

Därefter formuleras ett förslag till nytt avtal mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen som skickas ut i augusti/september för beslut i samband med Ägarforum den **19 november 2010**.

För att formulera ett nytt avtal behöver dialogen mellan kommuner, region och Västtrafik fördjupas utifrån det underlag som nu sänts ut. Dialogen kommer därmed att fortgå under 2010. Det regionala ägarrådet planerar att bjuda in till delregionala träffar med möjlighet att ställa frågor och samråda.

Därefter behövs tid för en rad mer tekniska åtgärder som krävs för att genomföra en skatteväxling till 1 januari 2012.

Bilaga 1

Skånes avtal

(Avtalets sista sidor som endast listar Skånes kommuner har klippts bort).

Avtal om ansvar för lokal och regional kollektivtrafik i Skåne.

§1. Parter

Avtalsslutande parter är

kommunerna i Skåne län: Bjuv, Bromölla, Burlöv, Båstad, Eslöv, Helsingborg, Hässleholm, Höganäs, Hörby, Höör, Klippan, Kristianstad, Kävlinge, Landskrona, Lomma, Lund, Malmö, Osby, Perstorp, Simrishamn, Sjöbo, Skurup, Staffanstorp, Svalöv, Svedala, Tomelilla, Trelleborg, Vellinge, Ystad, Åstorp, Ängelholm, Örkelljunga och Östra Göinge samt

Region Skåne.

§2. Bakgrund

Ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken regleras i lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik, SFS 1997:734. Den aktuella lagen anger att det i varje län skall finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken. De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafikhuvudman.

De länstrafikansvariga ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst eller lagen (1997:735) om riksfärdtjänst i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till trafikhuvudmannen i länet. Enligt lagen åligger det trafikhuvudmannen att verka för att den lokala och regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för funktionshindrade.

Ansvaret för kollektivtrafiken i Skåne län sedan 1999 regleras i avtal 1998-09-11 mellan samtliga kommuner i Skåne och Region Skåne.

§3. Länstrafikansvarig och huvudman för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Skåne.

Region Skåne är länstrafikansvarig och huvudman för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Skåne, enligt lagen (SFS 1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik och avtal 1998-09-11 mellan Skånes samtliga kommuner och Region Skåne.

Region Skåne kan, efter överenskommelse med berörda kommuner, vara huvudman för färdtjänst och riksfärdtjänst enligt lagen 1997:736 om färdtjänst respektive lagen 1997:735 om riksfärdtjänst samt annan samhällsbetald trafik.

§4 Ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur

Ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur och förutsättningar är en gemensam angelägenhet för Region Skåne och kommunerna. Ansvar fördelas mellan parterna enligt följande:

Planering

Region Skånes ansvar

Som ansvarig för kollektivtrafiken skall Region Skåne planera för en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken och dess förutsättningar vad gäller effektivitet, tillgänglighet, kund Anpassning, körvägar, framkomlighet, hållplatser, terminaler, marknadsföring och försäljning med mera.

Kommunens ansvar

Kommunerna skall skapa goda planmässiga förutsättningar för kollektivtrafiken och för de infrastrukturinvesteringar som krävs för att trafiken skall kunna utformas och genomföras på ett effektivt sätt. Region Skåne ska tidigt i planprocessen ges möjlighet till insyn och medverkan i arbetet med översiktsplaner, detaljplaner och andra utvecklingsprogram i kommunerna som kan ha betydelse för kollektivtrafiken. Aktuella planer och program skall överlämnas till Region Skåne för yttrande före antagande.

Investeringar

Kollektivtrafikens infrastruktur är en del av trafikens infrastruktur på liknande sätt som vägar och järnvägar och ingår i väg- och banhållarens ansvar. Staten ansvarar för investeringar i statens vägnät och statens bannät. På motsvarande sätt är åtgärder för kollektivtrafiken en del av kommunens väghållningsansvar och finansieras av kommunen.

Härutöver kan statsbidrag utgå till investeringar i den regionala kollektivtrafikens infrastruktur med normalt 50 % och i vissa fall 75 % av totalkostnaden. Ansvar för den regionala infrastrukturplaneringen i Skåne ligger på Region Skåne.

Den del av kostnaden som inte täcks genom statsbidrag måste täckas av kommunerna och Region Skåne. Region Skåne bidrar till investeringarna enligt följande:

- Större åtgärd med stor regional nytta. Region Skåne kan i sådana fall bidra med upp till 25 % av totalkostnaden för den del som överstiger 5 miljoner kronor. Åtgärden kan avse terminal eller annan trafikanläggning, med stor andel resande från andra kommuner. Exempel kan vara när bussen flyttas ut från bygatan i en mindre ort till en förbifart och där den nya vägen innebär längre gångavstånd.
- Åtgärd med stor trafikekonomisk nytta, men som för vissa resandegrupper ger stora negativa konsekvenser. Region Skåne kan bidra med upp till 50 % av totalkostnaden.
- Väderskydd i Region Skånes standard. Region Skåne bidrar med 25 % av totalkostnaden för nya väderskydd som följer den standard Region Skåne fastställer.

Kommunerna skall ställa egen mark till förfogande för terminaler, hållplatser, körvägar med mera som krävs för en ändamålsenlig kollektivtrafik. Kommunerna står för den del av kostnaden som inte täcks av bidrag från staten eller från Region Skåne.

Om hållplatsanordningar mm, till vilka Region Skåne lämnat bidrag, slopas på grund av ändrade kommunala beslut, kan Region Skåne ställa krav på återbetalning av bidraget om inte särskild överenskommelse träffas om annat.

På motsvarande sätt kan en kommun begära kompensation från Region Skåne för kommunens investeringskostnader, om Region Skåne (Skånetrafiken) ändrar i den trafik som ligger till grund för investeringen. Även här kan parterna komma överens om annat.

Ett riktmärke är att mindre infrastrukturåtgärder (mindre än 1 miljon kronor) ska ha en varaktighet på minst 5 år och större investeringar (mer än 1 miljon kronor) på minst 10 år.

Drift och underhåll

Ansvar för drift (inklusive städning) och underhåll fördelas enligt följande:

Region Skåne: Hållplatsskyltning och informationssystem. Anordningar för passagerarnas komfort (t.ex. väderskydd, bänkar och papperskorgar) i de fall där dessa följer Region Skånes standard.

Kommunen: Körytor för bussar, vägbelysning, anslutande gång- och cykelvägar, cykelställ samt övriga markanläggningar inom kommunens väghållningsområde. Anordningar för passagerarnas komfort i de fall där dessa avviker från Region Skånes standard.

§5. Region Skånes uppgift

Region Skåne har som huvudman för kollektivtrafiken ansvar för en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken och för att denna bedrivs i ändamålsenliga former. Kollektivtrafiken är en förutsättning för möjligheterna att bo och verka i en region och ett viktigt medel för att förverkliga mål för utvecklingen i Skåne vad gäller sysselsättning, ekonomi, regional balans, miljö och livskvalitet. Trafikutbudet skall baseras på resenärernas efterfrågan och inriktas på en effektiv användning av tillgängliga resurser. Region Skånes arbetssätt skall präglas av en ambition att samtidigt

- utveckla trafiken med utgångspunkt i ett övergripande skånskt perspektiv och
- tillgodose de lokala resbehoven.

Region Skåne skall

- upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken i alla delar av Skåne och verka för att Skåne kan fungera som en sammanhållen region för boende, arbete, utbildning och service,
- verka för att behovet av trafik blir tillgodosett mellan Skåne och andra delar av Sverige, Danmark och övriga utlandet,
- planera och utveckla kollektivtrafiken med inriktning på ökat resande och ökad marknadsandel,
- i övrigt verka för en ändamålsenlig utveckling av kollektivtrafiken och kollektivtrafikens förutsättningar.

§6. Trafikens finansiering

Region Skåne bär hela kostnaden för den av regionen beslutade lokala och regionala kollektivtrafiken i Skåne.

Region Skåne skall ge kommunerna möjlighet att köpa till trafik utöver den trafik Region Skåne själv står för. Sådan tillköpt trafik betalas till självkostnadspris. Tillköp av trafik påverkar inte det nationella systemet för utjämning av kostnader mellan kommuner och landsting.

Överföring av färdtjänsten eller andra transporter från kommunerna till Region Skåne kan finansieras kortsiktigt genom att kommunen betalar till Region Skåne kostnaderna för det övertagna ansvaret, samt långsiktigt genom en generell reglering mellan Region Skåne och kommunerna förutsatt att alla kommuner beslutar att överlåta färdtjänsten eller andra aktuella transporter.

§7. Trafikens fortsatta utveckling, former för planering och beslut

Utvecklingen av kollektivtrafiken är en gemensam angelägenhet för bland annat Region Skåne och kommunerna. Region Skåne och kommunerna skall utveckla en fördjupad dialog om

- trafikens långsiktiga betydelse, utveckling och förutsättningar,
- aktuella frågor om trafikutbud, körvägar, framkomlighet, hållplatser, terminaler med mera.

Inriktningen ska vara att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken så att denna kan utvecklas till ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Samrådet med kommunerna skall ske med berörda kommuner enskilt och i grupp.

§8. Uppföljning och utvärdering

Detta avtal ska följas upp och utvärderas en gång per mandatperiod

Detta avtal ersätter tidigare träffat avtal mellan parterna och gäller från den tidpunkt då samtliga parter undertecknat avtalet. Avtalet har upprättats i 34 exemplar där varje part har ett exemplar.

Region Skåne 2009-

.....

Bjuvs kommun 2009-

.....

Bromölla kommun 2009-

.....

Burlövs kommun 2009-

.....

Båstads kommun 2009-

.....