

## FRÅGOR OCH SVAR

### OM FÖRSLAGET OM FÖRÄNDRAT HUVUDMANNASKAP FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I VÄSTRA GÖTALAND

Det regionala ägarrådet höll vid månadsskiftet februari/mars fyra delregionala träffar för tjänstemän och politiker i kommunerna och regionen. Syftet var att ge möjlighet till att ställa frågor om det underlag som nu är ute i kommunerna gällande länstrafikansvaret/huvudmannaskapet för kollektivtrafiken i Västra Götaland. För att fler ska få del av de svar som ges har vi ställt samman ett antal frågor och svar nedan.

**1. FRÅGA: Vad är det som är basutbudet – vad är det skatteväxlingen grundar sig på?**

Svar: Basutbudet är all allmän kollektivtrafik som finns vid växlingstillfället vid årsskiftet 2011/2012. All lokal och regional kollektivtrafik. Men inte rena skolskjutsar eller färdtjänst.

*(Teknisk kommentar: Det gäller all trafik som finansieras via ägarersättningen korrigerat för eventuella tillköp och färdtjänst. Växlingen baseras på räkenskaper för 2010 uppräknat med tillämpliga index samt beslutade verksamhetsförändringar för 2011).*

**2. FRÅGA: Ingår närtrafiken?**

Svar: Ja- den närtrafik som är för allmänheten ingår som en del i det allmänna kollektivtrafiksystemet och därmed i ansvaret. Skolresor och färdtjänstresor som sker med den anropsstyrda trafiken ingår ej.

**3. FRÅGA: Ingår färjetrafiken?**

Svar: Ja – all linjelagd färjetrafik som finansieras via ägarersättningen ingår precis som all annan linjetrafik.

**4. FRÅGA: Finns garantier för att trafiken (basutbudet) blir kvar på samma nivå som vid växlingstillfället?**

Svar: Det som växlas är basutbudet och ansvaret gentemot medborgaren för kollektivtrafiken. Trafiken kan och bör förändras över tiden. Det handlar om förändringar i resandeströmmar och politiska prioriteringar. Sedan Västtrafik startade har både trafikproduktion och resande ökat. Utökningar behöver göras där behov finns liksom neddragningar då behovet minskat eller upphört. T ex är det viktigt att de infrastruktursatsningar som är planerade backas upp med utbyggd kollektivtrafik och att man kan möta en ökad efterfrågan vid införande av trängselskatter.

---

---

**5. FRÅGA: Delaktighet och möjlighet att påverka utbudet och inriktningen av trafiken är viktig. Hur har man tänkt hantera detta?**

Svar: Förslaget bygger på att kommunerna även fortsatt är engagerade i planeringen och innebär att det upprättas politiska delregionala kollektivtrafikeråd där kommunerna är representerade och som formulerar förslag till mål för respektive delområde. Givetvis måste det ske en sammanvägning av de delregionala prioriteringarna – ett helhetsperspektiv måste vägas in och de ekonomiska ramarna beaktas. Detta sker i den nämnd/beredning som är utsedd av Västra Götalandsregionen.

Särskilda samråd föreslås även med kommuner med stadstrafik för att samhällsbyggnad/ infrastrukturutbyggnad och kollektivtrafikens utveckling ska gå hand i hand.

Man kan även tänka sig att en mindre grupp kommuner formerar sig kring vissa frågor som inte berör hela delregionen. T ex sker idag ett samarbete mellan Hjo, Tibro, Karlsborg med en gemensam kollektivtrafiknämnd. Och Tågsatsningen Östfold – Trollhättan är exempel som inte berör Bohuskommunerna på samma sätt som de i Dalsland.

**6. FRÅGA: Kontakterna med de lokala affärsområdena är mycket viktiga – kommer de att finnas kvar?**

Svar: Den lokala förankringen är mycket viktig. Vi trycker hårt på detta i förslaget. Särskilt viktigt är det att det finns en god kunskap hos Västtrafik om samhällsbyggnadsfrågorna i kommunerna så att trafiken kan planeras efter kommunernas utveckling med god framförhållning.

Kommunerna förutsätts även fortsättningsvis föra en kontinuerlig dialog med Västtrafik om behoven i den egna kommunen på tjänstemannanivå för att hantera såväl långsiktiga frågor som kortsiktiga frågor av mer operativ karaktär. Tjänstemannadialogen mellan kommunerna och Västtrafik fungerar på många ställen bra redan idag men behöver vidareutvecklas ytterligare.

**7. FRÅGA: De delregionala ägarråden har haft en ganska otydlig uppgift – hur vet man att det inte blir så med det som nu kallas kollektivtrafikeråd?**

Svar: De delregionala ägarråden har utvecklats successivt, men i lite olika takt och på olika sätt i de olika delregionerna. I förslaget om kollektivtrafikeråd får råden en tydligare uppgift att utarbeta förslag till prioriteringar som ett underlag till regionen. Roller, uppgifter och mandat blir tydligare. Men givetvis blir det också vad de ingående parterna gör det till.

**8. FRÅGA: Kommer det finnas kvar möjlighet för kommunen att besluta om lägre priser och gratisresor för våra kommuninvånare? Får vi behålla 65 +? Får vi behålla + 75?**

Svar: Ja. De subventioner enskilda kommuner beslutat om och som finns vid växlingstillfället kommer enligt förslaget att behandlas som tillköp och fortsätta särfaktureras kommunerna. Det gäller såväl 65 + som + 75 som finns i flera kommuner. Varje nytt tillköp behöver sedan prövas så

---

---

att det som godkänns för en kommun också ska vara tillämpligt för alla andra kommuner. Det kan också vara lämpligt att begränsa antalet typer av tillköp för resenärens skull.

**9. FRÅGA: Kommer Göteborg kunna fortsätta ha ett sänkt pris på månadskortet?**

Svar: Vi föreslår att även prissänkningen på Göteborgs kommunkort hanteras som ett tillköp vid växlingen. Därmed ska inte ägarfrågan i sig påverka denna sänkning. Hur prissystemet successivt ska utvecklas behöver vi fortsätta att föra en dialog kring.

**10. FRÅGA: Hur kan vi få in ny trafik efter en skatteväxling? Blir det tillköp då och därmed dyrare för kommunen?**

Svar: Kollektivtrafiken skall hela tiden utvecklas och finns behov och resandeunderlag så är det inte tillköp t.ex. nya stadsdelar, nya arbetsplatser m.m. Västtrafik ska även kunna göra offensiva satsningar för att bygga upp ett nytt resande där man bedömer att sådan potential finns. Men det ska finnas en möjlighet för kommunen att göra tillköp om man har en högre eller annorlunda ambition.

**11. FRÅGA: Hur skall vi hantera de kommuner som får en tuff ekonomisk övergång vid växlingen? Kan en utjämning över tiden ske?**

Svar: En utjämning kan vara motiverad. Detta omnämns även i ägarrådets rekommendation. Det kan ske i form av en trappa över en begränsad tidsperiod. Västkom är den organisation som hanterar frågan om ett mellankommunalt utjämningsystem.

**12. FRÅGA: Om vi vill skära i trafiken tillfaller då besparingen regionen?**

Svar: Ja, Västra Götalandsregionen har både ansvar för utökningar och effektiviseringar i och med att man får det fulla ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken.

**13. FRÅGA: Kan vi förändra utbudet av trafiken inom ramen för det vi växlade dvs. flytta resurser från ena stället till det andra utifrån lokal kunskap?**

Svar: Västtrafiks uppgift ska vara att hitta kostnadseffektiva lösningar för resenärernas behov i enlighet med uppsatta mål. Att vi har en löpande dialog på tjänstemannanivå och på politisk nivå med kommunerna om de lokala behoven är en förutsättning för att uppnå detta. Det kan därmed också innebära omfördelning av resurser görs för att hitta bättre lösningar lokalt och regionalt.

**14. FRÅGA: Kommer inte framtiden innebära att det satsas i tunga stråk och dras ner i de lågfrekventa områdena?**

Svar: Det beror på de politiska prioriteringarna. Här förslås fortfarande kommunerna ha en viktig roll att genom de delregionala kollektivtrafikeråden peka ut prioriteringarna delregionalt. Enligt de målbilder som finns och som är på gång skall kollektivtrafiken utvecklas inte bara i tunga stråk utan även för att göra regionen ”rundare”. Samtidigt är det naturligt att satsa förhållandevis mer resurser där det finns potential att öka resandet, och utveckla olika trafikformer för olika behov.

**15. FRÅGA: Hur blir det med våra skolskjutsavtal – kan vi behålla dem?**

Svar: Förslaget är utformat så att skolskjutsar ska kunna bedrivas som idag. Kommuner som har skolskjutsar i egen regi kan fortsätta ha det. Kommuner som har uppdragit åt Västtrafik att handla upp skoltrafik kommer att fortsätta faktureras för detta.

**16. FRÅGA: Det står i underlaget att kommuner med stadstrafik kan upprätta någon typ av samverkansavtal med regionen om trafiken**

Svar: Ja – vi har tittat på exempel i Helsingborg och Sundsvall där man upprättat sådana samverkansavtal och nått goda resultat. I de båda fallen ingår även entreprenören i samarbetet. Detta behöver inte ske kopplat till själva skatteväxlingen och det nya avtalet mellan samtliga kommuner och region utan kan upprättas successivt mellan de parter som vill ingå ett fördjupat samarbete.

**17. FRÅGA: I Dalsland är utbudet relativt litet men ett av de största behoven vi har är en tågpendel mellan Trollhättan och Norge genom Dalsland. I Norge och Tvåstad har vi stora möjligheter till jobb men det behövs snabba förbindelser. Kan detta lösas?**

Svar: Regionen jobbar med denna fråga redan idag och inser betydelsen av detta för Dalsland. Med en ny organisation enligt förslaget stärks regionens roll. Men frågan är inte tydligt kopplad till frågan om ägarstrukturen för Västtrafik.

---