

Datum: 2020-04-08
Handläggare: Louice Norén
Direktr:
Diariernr: 2020.149 SBN

Samhällsbyggnadsnämnden

Yttrande Utvärdering av samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland

Ärendebeskrivning

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götaland. För att nå övergripande mål och strategier för kollektivtrafiken och öka det hållbara resandet i regionen krävs att samtliga inblandade parter, såväl regionen som kommuner och andra aktörer, strävar i samma riktning och samverkar i besluts- och planeringsprocesserna. Det är viktigt att samsyn skapas kring kollektivtrafikens framtida utvecklingsbehov och utifrån vilka förutsättningar utvecklingen kan ske.

Dokumentet *Samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland*, som antogs år 2011 av Västra Götalandsregionen samt samtliga 49 kommuners fullmäktige, beskriver parternas roller och ansvar, processer för olika frågor samt forum för samverkan. Dokumentet reviderades den 31 maj 2016 och formaliaändringar gjordes den 13 december 2017. En utvärdering gjordes år 2013 som ledde fram till att en åtgärdslista togs fram för att stärka dialog och samverkan.

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) har beslutat att en ny utvärdering av samverkansformerna för kollektivtrafiken ska genomföras senast år 2020. Vid behov av förändringar kommer BHU rekommendera Kollektivtrafiknämnden att besluta om justeringar i nuvarande dokument.

Utvärderingen har skickats till de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) för besvarande. DKR lämnar sina synpunkter senast den 30 september 2020 till Västra Götalandsregionen. Medlemskommunerna i Göteborgsregionen (GR) får möjlighet att lämna synpunkter till GR senast den 30 juni 2020. GR sammanställer kommunernas yttranden via beredning i kollektivtrafiknätverket. Beslut om gemensamt delregionalt remissvar tas sedan i DKR den 24-25 september 2020.

Utöver möjlighet att lämna allmänna synpunkter är följande specifika frågor riktade till DKR:

- Hur väl upplever ni att nuvarande samverkan och samarbete fungerar? Är det något som fungerar bättre/sämre? Lyft gärna något/några goda exempel på genomförda förändringar som har förbättrat dialog och samverkan.
- Har ni förbättringsförslag och inspel gällande samarbetsformerna för kollektivtrafik?
- Är respektive parts ansvar och roll tillräckligt tydlig när det gäller kollektivtrafiken i Västra Götaland?
- Hur fungerar dokumentet "Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland" när det gäller tydlighet och aktualitet? Vad behöver justeras/kompletteras i dokumentet?

- Upplever ni att de förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan mellan kollektivtrafiknämnden, Västtrafik och kommunerna som togs fram 2013 är genomförda? Är det någon/några punkter som kvarstår och bör hanteras?

Bilagor till tjänsteskrivelsen:

- Utvärderingsbrev – Samverkan kring kollektivtrafiken i Västra Götaland
- Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland
- Förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan mellan kollektivtrafiknämnden, Västtrafik och kommunerna

Förvaltningens yttrande

Sammanfattningsvis bedömer Alingsås kommun att befintliga samverkansformer på såväl regional, delregional som lokal nivå bör i stort ge möjlighet att hantera de aktuella beslutsområdena på ett genomgripande sätt. Det finns dock ett behov av fortsatt arbete med att fördjupa samarbetet, öka förståelsen för respektive parter roller och ansvarsområden samt att konkretisera de olika besluts- och förankringsprocesserna ytterligare. Alingsås kommun ställer sig även bakom Göteborgsregionens (GR) påpekande i samband med förra årets avstämning av trafikförsörjningsprogrammet vad gäller avsaknad av särskilt forum för samverkan mellan regional kollektivtrafikmyndighet och enskild kommun i övergripande strategiska frågor. Det tåls att återupprepas att politisk representation i delregionalt kollektivtrafikeråd (DKR) inte uppfyller detta behov, då GR:s politiker har i uppdrag att se till det delregionala intresset och företräder således inte enskilda kommuner.

I sammanhanget kan även nämnas vikten av att god samverkan sker lokalt mellan representant i DKR, berörda kommunpolitiker samt kommunal tjänsteman som deltar i GR:s kollektivtrafiknätverk. Det är viktigt att det finns en tydlig förankring av respektive parts mandat och befogenheter samt att det förs en aktiv dialog och tydligt informationsutbyte för att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken på både lokal och regional nivå. Hur väl denna samverkan sker skiljer sig mellan kommunerna inom GR och dess betydelse bör därför poängteras ytterligare. Likaså skiljer det sig åt mellan kommunalförbunden inom regionen i vilken omfattning kommunala tjänstemän från nätverket närvarar inför och vid DKR. Inom GR sker inget sådant deltagande vilket bidrar till att en möjlig kanal för ytterligare utökad samverkan mellan politiker och tjänsteman missas.

Vikten av ett gott samarbete mellan kommunerna på tjänstemannanivå kan även poängteras, vilket idag sker via ovan nämnda kollektivtrafiknätverk för regionala frågor. GR har därmed en betydande funktion för såväl kommunernas kunskapsutbyte som möjlighet till gemensamma regelbundna diskussioner med representanter från Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Samarbetet har successivt utvecklats sedan start och Alingsås kommun ser positivt på fortsatt fördjupning av samarbetet.

Alingsås kommun har på lokal nivå en aktiv och god dialog med berörda parter vad gäller de operativa kollektivtrafikfrågorna. Samverkan med Västtrafik om såväl mer långsiktiga frågor som vardagliga kontakter har förbättrats ytterligare efter organisationsförändringen hos Västtrafik och bildandet av avdelningen för samhällsutveckling. Syftet med det årliga dialogmötet i trafikplaneprocessen har tydliggjorts och informationsutbytet vid planerade förändringar i kollektivtrafiken har förbättrats. Vi upplever även att Västtrafik har hört sammat vår önskan lokalt om ytterligare dialog. Löpande samverkansmöten på tjänstemannanivå

mellan kommunen och Västtrafik samt trafikbolagen har införts utöver det årliga dialogmötet. Kommunen får således möjlighet att på ett samlat och konstruktivt sätt diskutera och utbyta information om exempelvis efterfrågan och behov av kollektivtrafik, lokala förutsättningar för trafikens framkomlighet, samordning av allmän kollektivtrafik och skoltrafik samt tillfälliga trafikomläggningar m.m. Vid diskussion med övriga medlemskommuner i GR har det dock framgått att möjlighet till löpande dialog och informationsutbyte tycks ske utifrån olika premisser och upplägg. Vilka *möjligheter* till dialog och samverkan inom olika ämnesområden mellan kommunerna och Västtrafik som finns, förutom det årliga dialogmötet, borde förtydligas ytterligare så att samma förutsättningar gäller för deltagande i utvecklingsarbetet. Med det sagt innebär det inte att behovet av dialog är lika omfattande i samtliga kommuner. Ansatser behövs även för att utöka samarbetet ytterligare mellan kommun och Västtrafik vad gäller den övergripande infrastruktur- och samhällsplaneringen i stort. Det är ett gemensamt ansvar, från båda parter sida, att se till att den dialogen sker aktivt för att fortlöpande beakta kollektivtrafiken i så tidiga skeden som möjligt i planering av byggnationer av bostads- och verksamhetsområden. Tydligare rutiner och riktlinjer bör sättas upp för att utökad samverkan på området ska kunna ske löpande på ett så konstruktivt sätt som möjligt.

Alingsås kommun bedömer att en genomgripande översyn av dokumentet *Samverkansformer kring kollektivtrafiken i Västra Götaland* behövs för att det ska fungera tillfredsställande som ett tydligt stöd i det fortsatta samarbetet. Detta för att tydliggöra för samtliga som verkar inom kollektivtrafikområdet, men inte minst för utomstående, hur ansvarsfördelningen ser ut och hur processerna går till. Nuvarande dokument upplevs något svåröverskådligt. För att förstå samverkansformerna behöver det med enkelhet gå att utläsa vilka samtliga involverade aktörer är samt vilka roller och ansvar som åligger respektive aktör. Vilka deltar i de olika stegen av en specifik process och vilka befogenheter har varje deltagande part? Dessutom framgår inte alla berörda parter. De fyra delregionernas kommunalförbund nämns inte som aktiv aktör i samverkansformerna mer än indirekt som DKR. Kommunalförbundens roll samt kommunernas deltagande i tjänstemannanätverken för regionala frågor bör framgå i sammanhanget. Ett annat konkret exempel som idag inte framgår med önskad tydlighet är kommunernas ansvarsområde i förhållande till Västtrafiks.

I förslaget till nytt Trafikförsörjningsprogram för år 2021-2025 har en sammanställning av de flesta aktörerna gjorts på ett relativt lättförståeligt sätt under rubriken *Roller och ansvar*. Den sammanställningen kan förslagsvis utvecklas och användas även i dokumentet för samverkansformer. Samtidigt får dokumentet gärna innehålla fler figurer/processkartor som ytterligare åskådliggör hur de olika aktörernas roller och ansvarsområden förhåller sig till varandra i olika beslutsprocesser. I bilagt utvärderingsbrev till detta yttrande framgår ett exempel över processen för övergripande regionala strategiska frågor som med fördel kan lyftas in.

I dokumentet används även benämningen *Regionen* vid flera tillfällen men har betydelsen av olika aktörer inom Västra Götalandsregionens organisation. Exempelvis kan regionen betyda hela Västra Götalandsregionen och kollektivtrafikansvarig myndighet i stort eller specifikt regionfullmäktige, kollektivtrafiknämnden och/eller Västtrafik. En sådan sammanblandning av olika parter inom de olika besluts- och förankringsprocesserna kan lätt bidra till missförstånd och därmed bör respektive aktörs fullständiga namn användas. Det bör även tydligare än vad det gör i dagsläget framgå vilka funktioner de olika parterna har inom Västra Götalandsregionen och kopplingen dem sinsemellan.

Uppgifter om Västtrafiks organisation och hur samverkan och vardagskontakter sker mellan Västtrafik och kommun behöver aktualiseras i dokumentet utifrån rådande riktlinjer. Exempelvis har kommunen idag *en* kontaktväg in till Västtrafik (via kommun@vasttrafik.se) och svar erhålls från olika avdelningar och/eller personer hos Västtrafik beroende på frågans art. Samtidigt finns funktioner (samhällsutvecklare och trafikkoordinator) inom avdelningen för samhällsutveckling som i kontakt med kommunerna är fördelade utifrån ett geografiskt stråkperspektiv.

Begreppen "i samråd" respektive "i dialog" har enligt nuvarande dokument olika innebörd i en beslutsprocess. I det första fallet ställs krav på att parterna är eniga vid beslut och i det senare har ena parten ensam beslutanderätt alternativt via majoritetsbeslut. Utöver dessa två beslutsformer anges att bland annat Beredningen för hållbar utveckling (BHU) i vissa fall "ställer sig bakom" ett beslut. Vad det sistnämnda konkret innebär framgår dock inte med önskad tydlighet. Begreppen bör förtydligas för respektive beslutsprocess för att tydliggöra vad parterna kan förvänta sig samt för att minska utrymmet för eventuella missförstånd. Det kan här också poängteras att "dialog" innebär möjlighet för samtliga inblandade parter att uttrycka sina synpunkter och att ett beslut föranleds av en diskussion. Dialogmöten som även hålls i storgrupp ska således vara ett forum för just detta och inte utformas som enbart informationsmöten, vilket det har funnits exempel på. I varje enskilt fall bör det tydligt framgå när berörd part har möjlighet att lämna synpunkter i dialog och när avsikten enbart är informationsutbyte.

Trafikförsörjningsprogrammet utgör det viktigaste beslutsdokumentet för arbetet med kollektivtrafikens utveckling i regionen. Därav är det av yttersta vikt att samtliga steg i besluts- och förankringsprocessen för programmets framtagande, uppföljning respektive revidering tydligt framgår och att det synliggörs vilka parter som är involverade under de olika stegen. Vi saknar även en kort sammanställning av processen för den årliga trafikplanen och hur den förhåller sig till övriga övergripande strategiska dokument. Återigen kan med fördel förtydligande figurer eller processkartor användas för båda dessa beslutsområden.

Utifrån vad som framförts ovan bedömer Alingsås kommun särskilt att följande åtgärder ur 21-punktlistan kvarstår att genomföra:

2. Tydliggöra och utveckla arenor för att diskutera operativa frågor. Det kan utvecklas ytterligare. Önskemålet om fler särskilda dialogmöten utifrån specifika funktioner/teman (landsbygdstrafik, stadstrafik m.m.) kvarstår. Dessa typer av dialogmöten skulle förslagsvis kunna ske med såväl politiker som tjänstemän på delregional nivå eller utgå från relevant gruppindelning liksom de stråkbaserade tågmöten som hölls under hösten 2019.

7 och 18. Tydliggör rådsmedlemmarnas mandat och roller samt 8. Förbättra informationsutbytet mellan kommunens tjänsteman och politiker. Vikten av att samverka och dialog fungerar på samtliga nivåer lokalt och att det i dagsläget skiljer sig åt mellan kommuner har berörts ovan. Detta bör förtydligas och poängteras ytterligare.

10. Involvera kollektivtrafiken tidigt i samhällsplaneringen. Har även berörts ovan i yttrandet.

16 och 21. Sprid kunskap om kollektivtrafikens organisation. Med hänsyn till eventuell förändrad politisk representation efter en mandatperiods slut bör denna information fortlöpande ges. Möjligtvis kan en omarbeting av dokumentet Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland vara tillräckligt för att bidra till en förbättrad kunskapsnivå på området.

Ekonomisk bedömning

Beslutet innebär inga ekonomiska kostnader.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadskontorets yttrande antas och skickas som Samhällsbyggnadsnämndens svar till Göteborgsregionen.

Beslutet ska skickas till

Anna Gustafsson, Göteborgsregionen (anna.gustafsson@goteborgsregionen.se)

Kommunstyrelsen för kännedom

Hanna Jonsson
Enhetschef Trafik och planering

Louice Norén
Utredare Trafik och planering