

Västra Götalandsregionen

2017-12-13

Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland

Antagna av Västra Götalands 49 kommuners fullmäktige samt Västra Götalandsregionen 2011

Dokumentet är uppdaterat och reviderat enligt beslut i Beredningen för hållbar utveckling 2016-05-31. Formaliaändringar 2017-12-13 efter remiss i delregionala kollektivtrafikeråden i samband med årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet.



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Innehåll

1. Sammanfattning	3
2. Samverkan kring kollektivtrafikutveckling i Västra Götaland	4
3. Regionens organisation	5
4. Beslutsområden	5
4.1 Operativa frågor/vardagsfrågor	5
4.2 Målbild(er)	6
4.3 Trafikförsörjningsprogram	6
4.4 Övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor	7
4.5 Kommunernas samhällsplanering	7
4.6 Stadstrafik	7
4.7 Tillköp	7
5. Samverkansformer	8
5.1 Vardagskontakter	8
5.2 Regionalt forum	8
5.3 Delregionala forum	9
5.4 Stadstrafikavtal	9
5.5 Övrig samverkan	10
6. Besluts- och förankringsprocesser	10
6.1 Beslutsprocess för regional målbild och Trafikförsörjningsprogram	11
6.2 Beslutsprocess för övergripande strategiska frågor	11
6.3 Beslutsprocess för tillköp	12
7. Revidering av samverkansformerna	13

1. Sammanfattning

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen ansvaret, och därmed beslutsrätten, för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska vara ett effektivt instrument för regional utveckling och utgöra ett reellt medel att nå ett hållbart transportsystem krävs att såväl regionen, kommunerna och Västtrafik som övriga aktörer strävar i en gemensam riktning. Utveckling och planering av kollektivtrafiken är därför fortsatt en gemensam angelägenhet vilket kräver samverkan för att åstadkomma bra lösningar. Detta dokument beskriver de samverkansformer som etableras för att säkerställa det nödvändiga samarbetet mellan kommuner och region gällande kollektivtrafikutvecklingen i Västra Götaland.

En viktig samverkansform mellan kommunerna och Regionen/Västtrafik är de vardagliga kontakterna rörande kollektivtrafiken. Västtrafik har därför stärkt och förtydligat kanalerna för vardagskontakter med kommunerna, bl.a. genom att varje kommun har en särskild kontaktperson.

Politiska samverkansforum har inrättats för att möjliggöra dialog och samråd kring strategiska frågor för kollektivtrafikens utveckling i regionen. Delregionala kollektivtrafikråd har instiftats för dialog mellan delregionernas kommuner och regionen. I BHU förs dialog och samråd mellan delregionerna och Regionen.

Trafikförsörjningsprogrammet utgör i och med den nya lagen det viktigaste måldokumentet för kollektivtrafikutvecklingen i regionen. BHU har i uppgift att i samråd ta fram förslag till strategisk inriktning i Trafikförsörjningsprogrammet, baserat på bland annat långsiktiga målbilder. Ansvaret för att fatta beslut om strategisk inriktning liksom att omsätta inriktningen i trafikåtgärder och trafikplikt ligger på Regionen i rollen som kollektivtrafikansvarig myndighet. BHU ska även enas om förslag gällande andra övergripande strategiska frågor. Att använda samverkansformen i samråd kräver stort ansvarstagande från samtliga parter och ska endast användas vid framtagande av underlag för Regionens beslut gällande de allra viktigaste utvecklingsfrågorna.

De delregionala kollektivtrafikråden ansvarar för att utveckla delregionala målbilder i dialog med Regionen samt att behandla förslag till strategisk inriktning i Trafikförsörjningsprogram och andra strategiska dokument.

För de fyra naven i regionen; Göteborgs stadstrafik (Göteborg, Mölndal, Partille), Trestad (Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg), Skövde i Skaraborg och Borås i Sjuhärad föreslås att samverkansavtal upprättas mellan Regionen och berörda kommuner. Avtalen syftar till att tydliggöra respektive parts ansvar för kollektivtrafikens utveckling i respektive stadstrafikområde samt att säkerställa att samverkan sker.

Samverkansformerna utvärderades 2013 och ledde till en lista med 21 åtgärder. Beredningsgruppen för hållbar utveckling (BHU) har beslutat att en ny utvärdering ska genomföras senast 2020. BHU beslutar om eventuella förändringar.

2. Samverkan kring kollektivtrafikutveckling i Västra Götaland

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen ansvaret, och därmed beslutsrätten, för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i enlighet med Vision Västra Götaland krävs att såväl Regionen, Västtrafik och kommunerna som övriga aktörer strävar i en gemensam riktning och samverkar för att åstadkomma bra lösningar. För kommunerna är det angeläget att ha möjligheter till ett fortsatt inflytande över kollektivtrafiken, såväl vad gäller relativt operativa frågor och bemötandet av resenärer, som beträffande mer långsiktiga och strategiska frågor. För att åstadkomma maximal nytta och effekt av de resurser som satsas på kollektivtrafiken i ett samlat regionalt perspektiv är det viktigt att kommunerna fortsatt tar aktiv del i planering och utveckling av kollektivtrafiken.

De samverkansformer som föreslås i dokumentet utgår från att kollektivtrafiken fortsatt är en gemensam angelägenhet för parterna. 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.

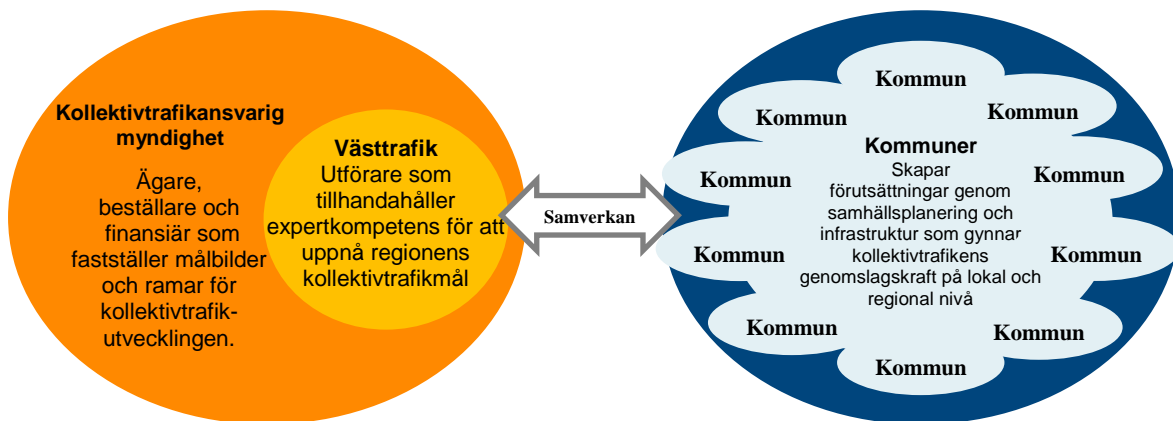


Bild: Illustration av parternas roller

Samverkan mellan Regionen och kommunerna är en viktig framgångsfaktor för att skapa samsyn kring kollektivtrafikens utvecklingsbehov och säkerställa att det går hand i hand med planering av infrastruktur och samhällsplanering. Samverkansformer behöver därför etableras som säkerställer en effektiv och smidig förankrings- och beslutsprocess kring dessa frågor såväl på lokal som på delregional och regional nivå.

Dokumentet beskriver de samverkansformer som etableras för att säkerställa det nödvändiga samarbetet mellan parterna.

3. Regionens organisation

Västra Götalandsregionen är den ansvariga regionala kollektivtrafikmyndigheten. Regionen arbetar enligt styrmodellen att skilja på funktionerna ägare, beställare och utförare. Västtrafik AB ansvarar för genomförandet av kollektivtrafiken.

I enlighet med den nya lagen om kollektivtrafik fattar den ansvariga myndigheten beslut om bl.a. Trafikförsörjningsprogrammet. Ett sådant strategiskt viktigt beslut fattas av regionfullmäktige. Kollektivtrafiknämnden bereder ärenden inför beslut i fullmäktige. Kollektivtrafiknämnden får i praktiken ett beställaransvar och förutsätts också möta kommunernas företrädare i olika samverkansfrågor i den mån detta inte naturligen ligger på utföraren dvs. Västtrafik. I detta dokument finns de samverkansformer där både beställar- och utförarfunktionerna möter kommunerna beskrivna.

En utgångspunkt i arbetet med att förändra organisationen av kollektivtrafiken är att vidareutveckla den politiska strategiska styrningen av Västtrafik, vilket förenklas av att Regionen är ensam ägare. Västtrafik förutsätts styras genom politiska direktiv, men ha ett tydligt handlingsutrymme att inom ramen för ekonomiska ramar och sätta mål snabbt kunna agera för att möta resenärernas behov. Detta blir än viktigare i och med att marknaden har öppnats för konkurrens, en marknad vars kundintäkter kollektivtrafiken är beroende av.

När det i dokumentet fortsättningsvis står Regionen avses kollektivtrafikansvarig myndighet och/eller Västtrafik.

4. Beslutsområden

Nedan presenteras vilket inflytande och ansvar de olika parterna har över de viktigaste beslutsområdena inom kollektivtrafiken samt övergripande hur samarbetet mellan de olika parterna kommer att ske.

I beslutsunderlaget förekommer ”i dialog” och ”i samråd” som samverkansformer. Dessa formuleringar styr också graden av inflytande enligt nedan;

- **I samråd** innebär att parterna/gruppen **enas** kring ett förslag till beslut. Samverkansformen kräver en relativt stor insats av parterna och är därför tänkt att användas endast för de viktigaste beslutsområdena.
- **I dialog** innebär en öppen diskussion mellan parterna men det ställs inte krav på att parterna/gruppen skall enas. Vid oenighet är det parten med beslutsrätt som fastställer, alternativt kan gruppens majoritet utgöra parternas/gruppens förslag.

4.1 Operativa frågor vardagsfrågor

Löpande arbete med operativa frågor, exempelvis trafikdrift, tidtabells- och hållplatsfrågor, marknadsföring och försäljning m.m. sköts främst på tjänstemannanivå genom vardagliga kontakter och avstämningar mellan Västtrafiks- och kommunernas tjänstemän. När det är tillämpligt kan även avstämningar ske med och mellan region- och kommunpolitiker.

Vardagliga kontakter används för att utbyta information kring pågående planeringsprocesser inom Region och kommuner samt att utbyta information kring infrastruktur- och samhällsbyggnadsfrågor samt tillköpsärenden.

4.2 Målbild(er)

Före förändringen av organisationen tog samtliga delregioner fram en delregional långsiktig målbild, med år 2025 som målar. Delregionala tillväxtprogram och kommunernas samhällsplanering ingick som underlag för utarbetandet av målbilderna. Framtagande innefattade en omfattande dialogprocess med relevanta aktörer, såsom angränsande län, trafikverk, näringslivsrepresentanter m.fl.

Västra Götalandsregionen ansvarar för att föra dialog med kommunerna i arbetet med att utarbeta en målbild för länet som helhet. Här utgör de delregionala målbilderna en viktig input.

Målbilderna kan revideras och uppdateras vid behov och utgör underlag för framtagande av strategisk inriktning i kommande Trafikförsörjningsprogram.

4.3 Trafikförsörjningsprogram

Den nya kollektivtrafiklagen (2010:1065) som började gälla 1 januari 2012 innebär att den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet, i ett Trafikförsörjningsprogram, ska fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet utgör i och med den nya lagen det viktigaste måldokumentet för kollektivtrafikens utveckling i regionen. Lagen kräver endast en uppdatering ”vid behov” (§8). För Västra Götaland görs bedömningen att programmet bör tas fram en gång per mandatperiod, vart fjärde år.

Trafikförsörjningsprogrammet har flera syften. Förutom att ange mål för kollektivtrafikens utveckling (inklusive mål och åtgärder för miljö- och funktionshinderanpassning) är Trafikförsörjningsprogrammet underlag för kollektivtrafiknämndens beslut om vilken trafik som ska beläggas med trafikplikt och därmed upphandlas, samt bedöma vilken trafik som kan utföras på kommersiell grund (§10). Programmet kan därmed ses som två delar – en strategisk del som anger mål och inriktning och en del (Trafikplikt och bedömning av kommersiell trafik) som grundas på den strategiska delen. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska enligt lag besluta om båda.

Med strategisk inriktning avses t ex;

- Prioritera mellan målområden för den kommande 4-årsperioden (t.ex. miljö, marknadsandel, tillgänglighet)
- Definiera prioriterade stråk och bytespunkter
- Definiera utgångspunkter/kriterier gällande servicenivå för stråk/ relationer med olika resandeunderlag (landsbygd/tätort osv)

Processen att ta fram den strategiska inriktningen för Trafikförsörjningsprogram bygger på delaktighet från samtliga kommuner genom de delregionala kollektivtrafikråden. Ansvar att fatta beslut om strategisk inriktning liksom arbetet att omsätta inriktningen i trafikåtgärder och trafikplikt åligger därefter Regionens i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet.

Under den 4-åriga programperioden sker en årlig uppföljning av de mål som satts upp. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikeråden lämna formella yttranden genom remiss på förslagen avseende kommande års förbättringar/förändringar.

4.4 Övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor

Med övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor avses t.ex. regionala strategier med betydande påverkan på kollektivtrafikens utformning såsom prisstrategi, miljöstrategi och tågstrategi. Dessa strategier ska sedan också inarbetas i Trafikförsörjningsprogrammet.

Beredningen för hållbar utveckling (se avsnitt 5.2) tar i samråd fram ett förslag till strategisk inriktning som ett underlag för Regionens beslut gällande övergripande kollektivtrafikstrategier.

4.5 Kommunernas samhällsplanering

Kommunerna ansvarar för att hålla Regionen informerad om inriktning och planer för samhällsplanering och infrastruktur som kan få påverkan på hur kollektivtrafiken bör utformas.

För att underlätta samordning mellan samhällsbyggnad och kollektivtrafikens utveckling bör kommuner särskilt överväga ett sådant förfarande gällande översiktsplaner och andra planer som bedöms ha nära koppling till kollektivtrafikens utveckling.

4.6 Stadstrafik

Göteborgs stadstrafik (Göteborg, Mölndal, Partille) är navet i Göteborgsregionen där flest delresor sker, samt flertalet regionala resor börjar och slutar. Trestad (Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg) utgör navet i Fyrbodalsregionen, Skövde i Skaraborgsregionen och Borås i Sjuhäradsregionen. Dessa kommuner har omfattande stadstrafik. Det är också här som kollektivtrafikens utveckling är som mest beroende av att infrastrukturåtgärder och annan samhällsutbyggnad går hand i hand med utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Exempelvis kan det handla om busskörfält, signalprioritering, terminaler, omstigningsplatser, lokalisering av depåer mm. Det finns därmed ett ömsesidigt beroende och behov av fördjupade samråd mellan kollektivtrafikmyndigheten och dessa kommuner, vilket kan säkerställas genom samverkansavtal mellan parterna.

4.7 Tillköp

Kollektivtrafikens utveckling ska i första hand ske genom gemensamma processer. Det innebär att enskilda kommuners önskemål om förändringar i kollektivtrafiksystemet gällande t ex priser och trafikutbud lyfts inom samverkansprocessen för Trafikförsörjningsprogrammet. Vart fjärde år tas ett nytt Trafikförsörjningsprogram fram som anger inriktningen för kollektivtrafikens utveckling kommande programperiod. Under pågående programperiod är Regionens budgetbeslut avgörande för omfattningen av åtgärder.

Kommun som har önskemål om åtgärder som inte är prioriterade enligt målen i Trafikförsörjningsprogrammet kan göra tillköp, så länge ett sådant tillköp är förenligt med målen i Trafikförsörjningsprogrammet och/eller inte är systempåverkande. Det kan också

handla om tillköp för att snabba upp måluppfyllelsen i Trafikförsörjningsprogrammet. Ramverket för tillköp anges i huvudavtalets bilaga 2 Tillköpsprinciper.

Tillköpsprinciperna kräver att de hanteras ansvarsfullt av inblandade parter för att inte riskera att administrativa gränser förstärks samt för att gemensamt värna om enkelheten i systemet gentemot resenärerna i Västra Götaland. Vid prövning inför eventuellt tillköp ska därför analys om tillköpets påverkan på mål och inriktning i Trafikförsörjningsprogrammet ingå.

Kommuns kostnad för tillköp baseras enligt Tillköpsprinciperna på tillköpets ”bedömda nettokostnad”. Det innebär att priset för tillköpet baseras på antaganden och bedömningar som kan vara svåra att mäta och följa upp, bl.a. vad gäller intäktsbortfall. Beroende på tillköpets art är osäkerheten olika stor. Störst är osäkerheten vad avser tillköp av färdbevis. Minst är osäkerheten vad avser tillköp av trafik. Detta bör beaktas av Parterna inför ett beslut.

5. Samverkansformer

Som plattform för samverkan kring kollektivtrafikutvecklingen i Västra Götaland finns beredningen för hållbar utveckling och fyra delregionala kollektivtrafikråd. Forumen har en tydlig uppgift att bereda förslag inför slutligt beslut hos Regionen. För de fyra naven i regionen; Göteborgs stadstrafik, Trestad, Skövde och Borås ska fördjupade samråd ske, t ex genom samverkansavtal. Vidare utgör vardagskontakter mellan kommuner och Västtrafik fortsatt grundbulten i samverkan mellan parterna.

5.1 Vardagskontakter

Västtrafik har inrättat en särskild enhet, team kommun, för kontinuerliga tjänstemannakontakter med kommunerna. Inför större förändringar eller omläggningar av trafik, förs kontakt med företrädare för kommunerna. Tjänstemannadiologen innefattar att;

- Varje kommun ska veta vem från Västtrafik som är ansvarig kontaktperson för kommunen
- Kontaktpersonen 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
- Kontaktpersonen ansvarar för att ha god kännedom om kommunens samhällsbyggnadsplanering mm som är relevant för att erbjuda en effektiv kollektivtrafik som svarar mot medborgarnas behov.
- Kontaktpersonens geografiska ansvarsområde avgränsas så att ändamålsenlig dialog möjliggörs
- Kommunen har ansvar för att dialog förs och att relevant information kommuniceras till den ansvarige kontaktpersonen

5.2 Regionalt forum

Beredningen för hållbar utveckling är forum för möten mellan region- och kommunpolitiker samt berörda tjänstemän för samråd och dialog kring strategiska frågor för kollektivtrafiken i Västra Götaland.

Beredningen för hållbar utveckling ansvarar för att i samråd formulera förslag till beslut gällande den strategiska inriktningen i Trafikförsörjningsprogram och övergripande strategiska frågor.

Beredningsgruppen för hållbar utveckling är sammansatt av representanter från kommunalförbunden samt regionens kollektivtrafiknämnd, regionutvecklingsnämnd, miljönämnd och regionstyrelsen.

Vid behov kan andra aktörer, t ex Trafikverket och representanter från angränsande län/kollektivtrafikmyndigheter bjudas in.

Mötesintervall där strategiska kollektivtrafikfrågor lyfts styrs främst av processen för Trafikförsörjningsprogrammet.

Översyn eller framtagande av regionala strategier genererar också ett mötesbehov.

5.3 Delregionala forum

De delregionala kollektivtrafikeråden har ansvar för att skapa möten mellan kommunpolitiker i respektive delregion. Råden ansvarar för att bjuda in regionpolitiker samt berörda tjänstemän för dialog kring strategiska frågor.

Råden ansvarar exempelvis för att i dialog med Regionen utveckla delregionala målbilder, att behandla den strategiska inriktningen i Trafikförsörjningsprogrammet, att behandla förslag till övergripande strategiska frågor såsom prisstrategi, miljöstrategi och tågstrategi. Med fördel kan man i råden även diskutera andra utvecklingsfrågor, såsom infrastruktur och regionala tillväxtfrågor.

De delregionala kollektivtrafikeråden är sammansatta av representanter från samtliga ingående kommuner samt regionens kollektivtrafiknämnd. De delregionala råden ansvarar för att bjuda in berörda tjänstemän. Vid behov kan andra aktörer, t ex Trafikverket och kommuner från angränsande län bjudas in. Kungsbacka, som ingår i Västtrafiks trafikområde bör särskilt beaktas.

Ett delregionalt kollektivtrafikeråd har befogenhet att företräda samtliga ingående kommuner och har därmed ansvaret för förankring gentemot dessa.

Mötesintervall styrs främst av processen för Trafikförsörjningsprogrammet. Fler möten kommer att krävas vart fjärde år då ett nytt program ska tas fram, däremellan bedöms att minst två möten per år krävs.

Respektive delregion (och ingående kommuner) ansvarar för att fastställa rådets utformning och representation.

5.4 Stadstrafikavtal

För de fyra naven i regionen; Göteborgs stadstrafik, Trestad, Skövde och Borås finns särskilda samverkansavtal som parterna frivilligt kan ingå. Avtalen syftar till att tydliggöra respektive parts ansvar för kollektivtrafikens utveckling i respektive stadstrafikområde samt säkerställa att samråd sker mellan parterna.

Politiska företrädare för parterna möts ca 2 gånger per år, gärna i anslutning till ett delregionalt kollektivtrafikeråd, för ömsesidig dialog och informationsutbyte kring frågor som bedöms relevanta för stadstrafikens utveckling, som en del av stadens utveckling och som en del i kollektivtrafiksystemet som helhet.

5.5 Övrig samverkan

En kommun kan alltid ta direktkontakt med Regionen genom en skrivelse eller muntligen.

Vid behov kan särskilda beredningsgrupper tillsättas för enskilda frågor (t ex stråkstudier), där även kommunpolitiker kan ingå. Kommuner har också möjlighet att enskilt eller i grupp initiera och genomföra utredningar som inspel till antingen de delregionala kollektivtrafikeråden, eller direkt till ansvarig nämnd/beredning inom Regionen.

Det kan också finnas andra frågor än de som nämnts ovan som kan vara relevanta för Regionen att remittera eller ha samråd med kommunerna kring. Ovanstående begränsar inte den möjligheten.

6. Besluts- och förankringsprocesser

Bilden nedan avser att schematiskt illustrera hur kommunerna, genom de delregionala kollektivtrafikeråden och beredningen för hållbar utveckling, kan påverka den viktiga beslutsgången från målbilder, via Trafikförsörjningsprogram och budget till de operativa verksamhets- och aktivitetsplanerna för Västtrafik.

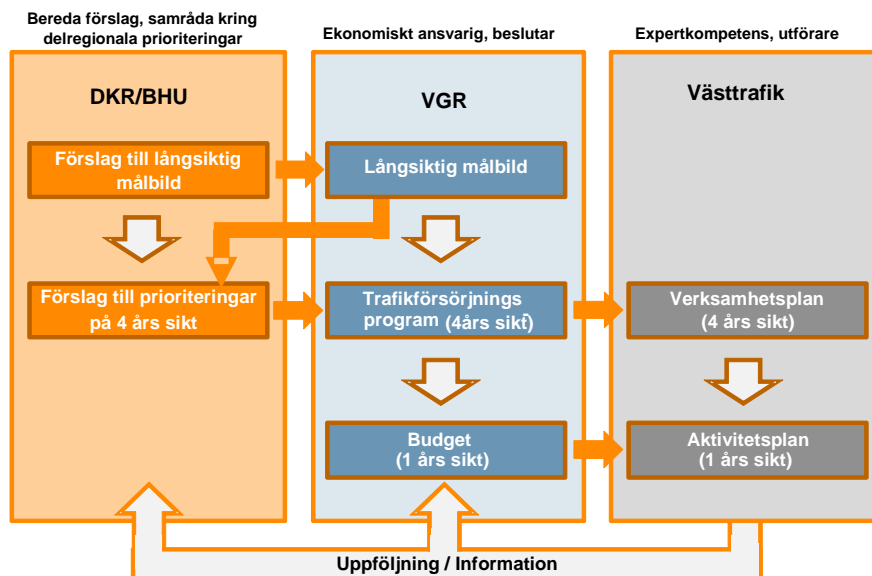


Bild: Övergripande besluts- och förankringsprocess för målbilder, Trafikförsörjningsprogram, budget, verksamhets- och aktivitetsplan.

6.1 Beslutsprocess för regional målbild och Trafikförsörjningsprogram

Respektive delregion har sedan tidigare en långsiktig delregional målbild. Dessa målbilder har utgjort ett viktigt underlag till den regionala målbilden. Det övergripande regionala perspektivet beaktas och en sammanvägning och prioritering av de delregionala målbilderna sker. Kollektivtrafikansvarig myndighet behandlar och beslutar därefter om den regionala målbilden. Målbilderna kan revideras och uppdateras vid behov och utgör underlag för framtagande av strategisk inriktning i kommande Trafikförsörjningsprogram.

För att säkerställa att parterna aktivt ges tillfälle att bidra i processen att ta fram förslag till strategisk inriktning för Trafikförsörjningsprogrammet behandlar BHU underlaget och enas i samråd kring ett förslag till strategisk inriktning inför Regionens beslut om programmet. Den strategiska inriktningen är en konkretisering och prioritering av den regionala långsiktiga målbilden på fyra års sikt.

Beslut om strategisk inriktning för Trafikförsörjningsprogrammet fattas av kollektivtrafiknämnden efter det att BHU ställt sig bakom den, vart fjärde år. Härigenom möjliggörs en bred demokratisk debatt om programmets inriktning.

Att därefter omsätta mål och strategisk inriktning i de åtgärder och trafikplikt som ska redovisas i Trafikförsörjningsprogrammet är Regionens uppgift.

Under pågående Trafikförsörjningsprogramperiod ("mellanåren") kommer en årlig remiss till samtliga kollektivtrafikeråden att genomföras. I remissen ingår uppföljning av de mål som anges i Trafikförsörjningsprogrammet, samt förslag till inriktning för kommande års verksamhetsförändringar.

6.2 Beslutsprocess för övergripande strategiska frågor

De övergripande strategiska frågorna, såsom prisstrategi, miljöstrategi och tågstrategi, utgör utöver Trafikförsörjningsprogrammet de viktigaste styrande dokumenten för kollektivtrafikutvecklingen i Västra Götaland. I bilden nedan visas besluts- och förankringsprocessen avseende övergripande kollektivtrafikstrategier.

Kommun kan enskilt, eller genom kollektivtrafikeråden eller BHU, ge inspel till Regionen rörande behov i övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor. Kollektivtrafiknämnden kan likväl ta initiativ till förändringar. Regionen beslutar om vilka frågor Regionen bedömer behöver utredas och förbereder därefter ett underlag.

Beredningen för hållbar utveckling har ansvaret att formulera ett förslag till beslut i samråd mellan kommuner och Region samt med stöd av och underlag från de delregionala kollektivtrafikeråden. Kollektivtrafiknämnden fattar därefter beslut.

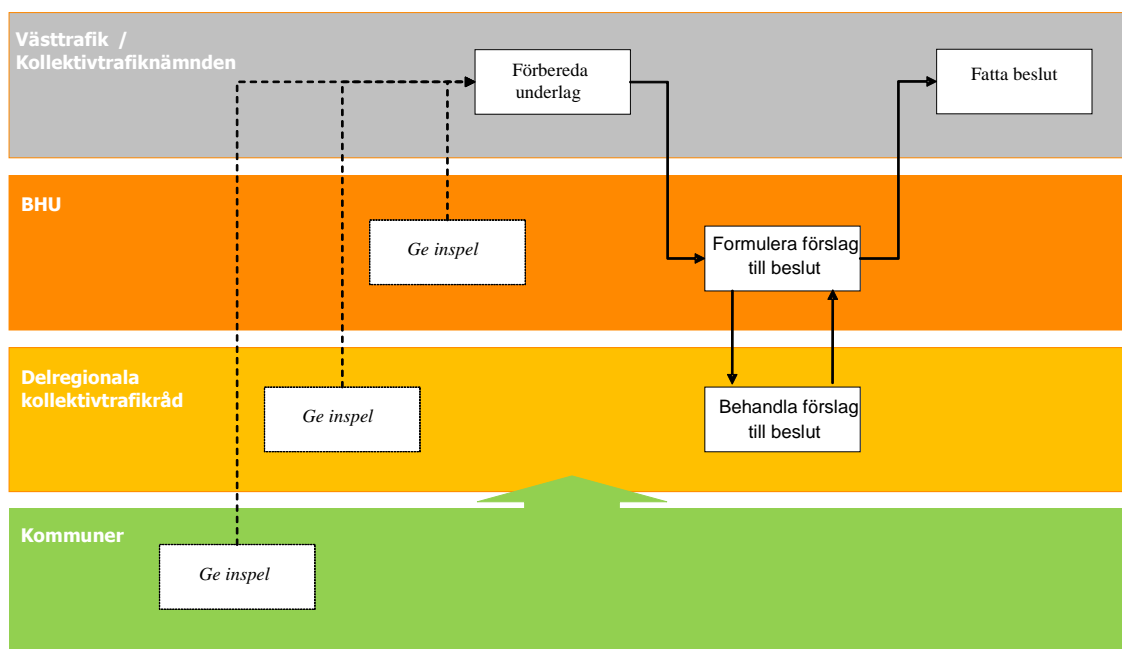


Bild: Besluts- och förankringsprocess för regionala kollektivtrafikstrategier.

6.3 Beslutsprocess för tillköp

Enskilda kommuners önskemål om förändringar i kollektivtrafiksystemet gällande t ex priser och trafikutbud lyfts i första hand inom samverkansprocessen för Trafikförsörjningsprogrammet. Därutöver har kommun möjlighet att göra tillköp i enlighet med Bilaga 2; Tillköpsprinciper.

En kommun kan när som helst lyfta en fråga om tillköp till Regionen. Förfrågan ska analyseras och möjliga konsekvenser prövas gentemot målen i trafikförsörjningsprogrammet. Tillköp som är relativt enkla att bedöma ska kunna prövas i en snabbare process än tillköp som kräver mer utredning och analys. För att underlätta tillköp av färdbevis ska Regionen erbjuda kommun ett standardutbud av tidigare godkända tillköp som bedöms fungera väl, exempelvis enligt praxis som har utvecklats för färdbevis. Genom att begränsa antalet varianter av tillköp kan samtidigt tydligheten gentemot resenärerna främjas.

För tillköp av ny trafik krävs vanligtvis ett beslut hos Regionen i maj/juni för ett införande vid följande skifte för trafikår i december.

Regionen ska tillse att godkända tillköp införs vid första lämpliga tillfälle. Normalt sker införande vid närmast följande skifte för trafikår (december) och prisjustering (januari). För tillköp som inte behöver kopplas till dessa skiften kan Kommun och Region komma överens om annan lämplig tidpunkt för införande. Kollektivtrafiknämnden har delegerat till Västtrafik att hantera frågor om tillköp inom ramen för överenskomna principer.

7. Revidering av samverkansformerna

En ny ansvarsfördelning och kollektivtrafiklagstiftning innebär osäkerheter. Successiva anpassningar av samverkansformerna kan komma att krävas. Beredningsgruppen för hållbar utveckling kan i samråd och efter dialog med de delregionala kollektivtrafikeråden föreslå förändringar i samverkansformerna. Beslut fattas därefter av regionen.

Samverkansformerna utvärderades 2013-2014 och ledde till ett 21-punkters åtgärdsprogram. Beredningen för hållbar utveckling har ställt sig bakom att en ny utvärdering ska genomföras senast 2020. Ställningstagandet gjordes vid möte 31 maj 2016 (§81). De ursprungliga Samverkansformerna beslutades genom att 49 kommunfullmäktige och regionfullmäktige ställt sig bakom dem 2011. En första revidering och uppdatering av Samverkansformerna gjordes efter BHUs beslut 2016 (denna rapport).