

PRINCIPER FÖR PLANERING OCH FINANSIERING AV KOLLEKTIVTRAFIK I VÄSTMANLANDS LÄN

Bakgrund

I enlighet med [Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län \(RF 2017-09-27\)](#), tecknat mellan länets samtliga kommuner och Region Västmanland (Regionen), har Regionen och länets kommuner ett gemensamt ansvar för att utveckla och skapa en attraktiv kollektivtrafik för hela länet.

Regionen tillhandahåller regional stomtrafik som är buss- och tågtrafik mellan kommunhuvudorter inom och utanför länet medan kommunerna beställer övrig trafik som främst omfattar stadstrafik och lokal landsbygdstrafik (inomkommunal trafik). I enlighet med avtalet ska respektive kommun ansvara för de kostnader som är att hänföra till den inomkommunala trafiken medan Regionen ansvarar för kostnaderna för den regionala stomtrafiken.

Den regionala stomtrafiken bedrivs enligt avtalet på väg eller järnväg mellan kommunhuvudorter inom och utanför länet. Trafik med båda ändpunkter inom samma kommun kan inte vara stomtrafik.

Ett förslag sändes ut på remiss den 12 april 2022 till länets kommuner. Utifrån remissynpunkter och dialog i samband med Kollektivtrafiknämndens sammanträde den 22 juni 2022 har i vissa justeringar gjorts. Se separat remissammanställning.

Principer för planering och finansiering av kollektivtrafik

Föreliggande principer avser att förtydliga, konkretisera och utveckla tillämpning av gällande avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län och ska också ska stödja måluppfyllelse i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

De punkter som gäller i Avtal om Kollektivtrafik i Västmanlands län ersätts inte av dessa principer.

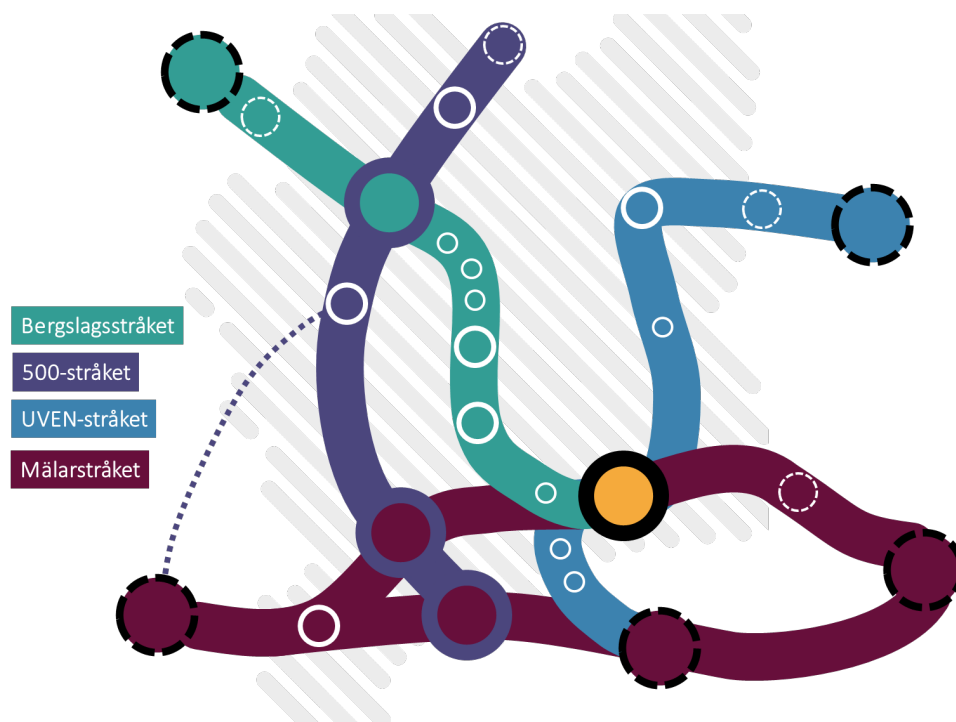
Principerna tillämpas från och med 1 januari 2024.

Röd kursiv text är endast avsett som förklarande kommentarer.

Grundprinciper

1. Kollektivtrafiken i Västmanland är, i enlighet Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län (RF 2017-09-27), ett gemensamt ansvar mellan Region Västmanland och länets kommuner. I egenskap av Regional kollektivtrafikmyndighet har Region Västmanland det övergripande ansvaret för all kollektivtrafik inom ramen för allmän trafikplikt inom Västmanland
2. Planering av all kollektivtrafik ska i möjligaste mån utgå från de mål och strategier som sätts upp i Trafikförsörjningsprogrammet.
3. Region Västmanland har därutöver särskilt ansvar för och finansiering av, **regional stomtrafik**, vilket omfattar kollektivtrafik inom definierade **regionala stråk** vilka förbinder kommunhuvudorter/nodstäder.

4. **Regionala stråk** definieras utifrån att det ska finnas ett tydligt befintligt eller potentiellt pendlingsunderlag alternativt annan viktig regional funktion (såsom exempelvis behov av förbindelse till ort med sjukvård).
5. Trafik som inte definieras som **regional stomtrafik**, definieras som **inomkommunal trafik** och beställs av respektive kommun.



Figur 1 Regionala stråk

Principer för finansiering

6. Finansiering sker utifrån kostnad per km och timme utifrån Svealandstrafikens prissättning
7. För samtliga linjer, läggs därutöver till en kostnad per dimensionerande fordon. Denna kostnad läggs på depånivå och innebär att kostnader per km och timme per depå reduceras med motsvarande belopp. För kostnaden per fordon används ett schablonbelopp med utgångspunkt från Svealandstrafikens årliga kostnad per fordon av karaktär "normalbuss" för landsbygdstrafik.

Kommentar: Dimensionering utgår från den tidpunkt då flest fordon är i trafik. I de fall samma dimensionerande fordon gör uppdrag på två eller flera linjer delas kostnaden för fordonet mellan de aktuella linjerna. Ett fordon kan således ha 0,5 eller 1,5 dimensionerade fordon. I de fall en depå endast belastar en part (en kommun alternativt enbart region) är det inte nödvändigt att lägga på dimensionerande fordon som komponent även om det rekommenderas för att underlätta jämförelser på linjenivå.

8. Biljettintäkter allokeras på linjenivå. För kommuner som i sin inomkommunala trafik har avgiftsfri taxa, så kallad nolntaxa, erhålles inga intäkter för trafiken.

9. Kommun som önskar att annan taxa än regional taxa ska gälla inom kommunen även för regional stomtrafik betalar mellanskillnaden mellan ordinarie och kommunens prissättning enligt en upprättad schablon.

Kommentar: Punkt nio avser att jämna ut obalansen i länet att det inom vissa kommuner finns regional stomtrafik som gör uppenbara inomkommunala uppdrag. Punkten innebär att det görs en beräkning av mellanskillnad mellan zon och länstaxa som kommuner ska kompensera regionen med för att resenären nyttjar den inomkommunala trafiken.

Det innebär också att principen ger möjlighet för att låta nolltaxa gälla i inomkommunal busstrafik. Ersättningen är en schablon baserat på verkligt resande och uppdateras inför varje rambudgetår. Däremot ska inte ersättningens nivå ändras efter det att budget beslutats förutsatt att det inte skett väsentliga händelser som påverkat resandet. För att punkt nio ska vara aktuell ska det finnas ett tydligt inomkommunalt resandeunderlag.

Principer för Regional stomtrafik

10. I respektive regionalt stråk ska regional stomtrafik anpassas från den (befintlig eller potentiell) efterfrågan som finns på olika delsträckor inom stråket och vara anpassad till att efterfrågan kan se olika ut under dygnet och veckans dagar.

Kommentar: Princip 10 innebär att utbudet i stråken kan skilja sig inom stråket och det låser heller inte fast att alla avgångar måste gå mellan kommunhuvudorter. I ett stråk kan det finnas såväl buss som tågtrafik.

Utbudsnivån inom regionala stråk utgår från behov som redovisats i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och tillhörande genomförandeplan.

11. Regional stomtrafik ska ha en uppehållsbild och körväg som ska ge den bästa balansen mellan restid och tillgänglighet. Enhetlig körväg ska eftersträvas men undantag kan finnas.
12. Regional stomtrafik ska i respektive stråk i huvudsak ha regelbunden turtäthet sett över trafikdygnet och veckan.
13. I stråk som har pekats ut som regionala stråk ska stråkvis uppdragsbeskrivning för trafiken finnas.

Kommentar: Med uppdragsbeskrivning avses nivå på utbud, körväg samt vilka parametrar som är styrande för trafikens tidtabell (exempelvis anslutning till tåg, skoltider etc).

Principer för tillköp av regional stomtrafik

14. Tillköp kan omfatta utökning av utbud i regional stomtrafik utöver uppdragsbeskrivning på hel eller del av sträcka.
15. Den beställande kommunen(kommunerna) betalar alla merkostnader som tillköpet innebär. Detta inkluderar tillkommande kostnader för dimensionerande fordon, tillkommande extra km och tillkommande extra körtid men exkluderar eventuella kostnader som gäller under princip 9. Hänsyn ska tas till de utökade intäkter som tillköpet kan bidra till vilket i förekommande fall ska avdras från kostnaden. Då intäkter är starkt beroende av område, omfattning och tider sker detta enligt särskild redovisning i samband med respektive tillköp efterfrågas.

Kommentar: Ett tillköp av trafik förändrar därmed inte den schablonmässiga ersättning som beräknats fram i enlighet med punkt nio. I samband med beställning av tillköp tas ett underlag fram för avdrag för intäkter som den tillkommande trafiken förväntas generera vilket dras av från kostnaden. Det är således en nettokostnadsprincip som gäller vid tillköp.

16. Region Västmanland kan avfärda begäran av tillköp om det kan innebära negativ påverkan på trafiksystemet i sin helhet eller för aktuell linjes uppdrag och funktion.

Kommentar: Ett exempel kan vara att tillköpet har tydlig negativ påverkan på exempelvis resande och intäkter för den regionala stomtrafiken. En avfärdan av tillköp ska vara tydligt motiverad och transparent.

Principer för Inomkommunal trafik

17. Beställare av inomkommunal trafik ska definiera vilken uppgift som respektive linje ska ha och planeras utifrån och ska tillsammans med Region Västmanland ta fram uppdragsbeskrivning för respektive linje.
18. Inomkommunal trafik ska i första hand tillgodose resandet inom en kommun. För det fall en eller flera kommuner tillsammans önskar beställa inomkommunal trafik som korsar kommungräns, enligt punkt 19 nedan, har Region Västmanland rätt att neka beställning i det fall det påverkar trafiksystemet i sin helhet negativt.

Kommentar: Nekande av beställd inomkommunal trafik är enbart avsedd att användas vid de fall en beställd trafik skulle ha direkt konkurrens med regional stomtrafik och innebära tydligt negativ påverkan för denna. Inomkommunal trafik som endast utför uppdrag inom en kommun ska inte nekas (utöver att sedvanlig hänsyn givetvis tas till förutsättningar avseende trafiksäkerhet och framkomlighet gällande vägnät/hållplatser etc.

19. Inomkommunal trafik finansieras av den beställande kommunen. Inomkommunal trafik som berör mer än en kommun finansieras av beställande kommun(er) utifrån andel produktion om inte annat finns överenskommet.