

---

**BILAGA 3 - PRINCIPER FÖR PLANERING OCH FINANSIERING AV KOLLEKTIVTRAFIK I VÄSTMANLANDS LÄN**

---

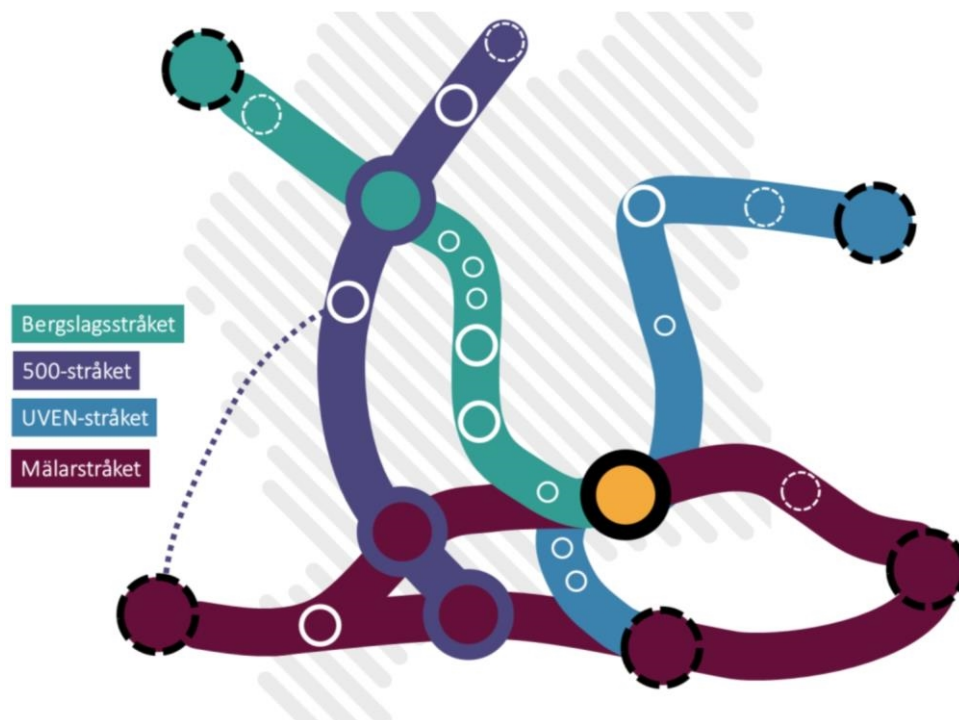
**Bakgrund**

I enlighet med Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län har Regionen och länets kommuner ett gemensamt ansvar för att utveckla och skapa en attraktiv kollektivtrafik för hela länet.

Föreliggande bilaga avser att förtydliga, konkretisera och utveckla tillämpning av avtalet om kollektivtrafik i Västmanlands län.

**Grundprinciper**

1. Kollektivtrafiken i Västmanland är, i enlighet Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län, 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 särskilt ansvar för och finansiering av, **stomtrafik**, vilket omfattar kollektivtrafik inom ett definierat **stomnät** bestående av **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). Regionala stråk framgår av figur 1.
5. Trafik som inte definieras som regional **stomtrafik**, definieras som **inomkommunal trafik** och beställs av respektive kommun. Inomkommunal trafik används i denna bilaga som samlingsbegrepp för av kommunerna beställd trafik (punkt C i avtalets bilaga 2).



Figur 1 Regionala stråk

### ***Särskilda principer för trafik kostnader***

Följande principer (6-10) kompletterar avtalets bilaga 2 definition av trafik kostnader.

6. Finansiering av regional stomtrafik och inomkommunal trafik som utförs genom Svealandstrafiken sker utifrån kostnad per km och timme med grund utifrån Svealandstrafikens prissättning.
7. För samtliga linjer som omfattas av princip 6, läggs därutöver till en parameter som avser kostnad per dimensionerande fordon. För kostnaden per fordon används ett schablonbelopp med utgångspunkt från Svealandstrafikens årliga kostnad per fordon av karaktär "normalbuss" för landsbygdstrafik.
8. För regional stomtrafik eller inomkommunal trafik som utförs inom ramen för andra avtal, exempelvis tågtrafik eller viss anropsstyrd trafik, är grundprincipen att respektive beställare fullt ut belastas kostnaderna i enlighet med respektive avtal.

### ***Särskilda principer för intäktsfördelning***

9. Biljettintäkter allokeras på linjenivå. För kommuner som i sin inomkommunala trafik har avgiftsfri taxa, så kallad nolntaxa, erhålles inga intäkter för trafiken.
10. 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.

***Särskilda principer för Regional stomtrafik***

Följande principer (11-16) kompletterar avtalets (bilaga 2) definition av stomtrafik.

11. 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.
12. 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.
13. Regional stomtrafik ska i respektive stråk i huvudsak ha regelbunden turtäthet sett över trafikdygnet och veckan.
14. I stråk som har pekats ut som regionala stråk ska stråkvis uppdragsbeskrivning för trafiken finnas.

***Tillköp av Regional stomtrafik***

14. Kommuner kan göra tillköp av regional stomtrafik. 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 10. 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.
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.

***Särskilda principer för Inomkommunal trafik***

Följande principer (17-19) kompletterar avtalets (bilaga 2) definition av kommunerna beställd 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. Region Västmanland har rätt att neka beställning av inomkommunal trafik som korsar kommungräns, i det fall det påverkar trafiksystemet i sin helhet negativt.
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.