



*Samverkansmodell för  
kollektivtrafiken - Rapport*

Regionförbundet Uppsala  
Mars 2011

---

# *Innehåll*

|            |  |
|------------|--|
| Avsnitt 1: | Bakgrund   |
| Avsnitt 2: | Metod  |
| Avsnitt 3: | Förändringsbehov – iakttagelser från intervjuer                                      |
| Avsnitt 4: | Omvärldskartläggning   |
| Avsnitt 5: | Intressentanalys   |
| Avsnitt 6: | Förslag till ny samverkansprocess  |
|            | 6.1 Samverkansprocess  |
|            | 6.2 Samverkansmodell   |
|            | 6.3 Regional samverkan med landstinget som huvudman – forum                          |
|            | 6.4 Planerings- och beslutsprocess i strategiska ärenden                             |
|            | 6.5 Samordning mellan samverkan inom kollektivtrafiken och andra regionala processer |
|            | 6.6 Samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheten och Uppsala kommun                   |
|            | 6.7 Dialog mellan kollektivtrafikmyndigheten och respektive kommun                   |
|            | 6.8 Samråd med andra regioner och övriga aktörer                                     |
| Avsnitt 7  | Avslutning   |

---

# *Avsnitt 1*

## Bakgrund

---

## **Bakgrund**

I Uppsala län pågår ett arbete med att omorganisera ledning, styrning och driftansvar för kollektivtrafiken enligt den nya kollektivtrafiklagstiftningen. Den nya lagen innebär bland annat att en regional kollektivtrafikmyndighet ska inrättas. Innan lagen träder ikraft, den 1 januari 2012, måste kommunerna och landstinget i länet ta ställning till hur den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska organiseras.

PwC har, inom ramen för detta erhållit uppdraget att ta fram samverkansmodell för den framtida regionala kollektivtrafiken. Det övergripande syftet med uppdraget är att beskriva en process som skapar förutsättningar att nå de mål som finns i relevanta styrdokument och som beaktar de relevanta aktörernas möjlighet till påverkan och deltagande i planeringen av kollektivtrafiken i länet. Därmed är det viktigt att processen upplevs som demokratisk och transparent. Processen ska också säkerställa ett fungerande samarbete med andra kollektivtrafikmyndigheter när det är relevant.

I uppdraget har ingått att:

- Genomföra en omvärldsanalys - En belysning av hur samverkan fungerar i andra delar av landet.
- Beskriva möjligheter till kommunala tillköp av kollektivtrafik.
- Placera kollektivtrafikplaneringen som en del av övrig fysisk samhällsplanering.
- Ta fram ett, eller flera, alternativ för hur en fungerande samverkansprocess inom kollektivtrafiken i Uppsala län kan se ut.
- Genomföra en workshop med länets relevanta tjänstemän.

Som ram för arbetet ligger, som sagts, den nya lagstiftningen inom kollektivtrafikområdet. I lagens 9 § regleras det samråd som en ny regional kollektivtrafikmyndighet har att genomföra. Där sägs att:

”Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län.

Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet. ”

---

# ***Avsnitt 2***

## Metod

---

## **Metod**

Uppdraget har genomförts av Carl-Åke Elmersjö, David Emanuelsson och Olle Nilsson. Nilsson har varit projektledare. Arbetet har genomförts i följande steg.

1. Initiering av uppdraget.

Uppdraget startades genom en upptaktsträff med uppdragsgivaren. Syftet med upptaktsträffen var att fånga så mycket information som möjligt samt att skapa en aktivitetsplan för arbetet.

2. Omvärldskartläggning och –analys.

Omvärldsanalysen har genomförts utifrån de frågeställningar som Regionförbundet Uppsala län har. Fokus för omvärldsanalysen har varit att hitta nytta för processen inom Uppsala län

3. Intressentanalys.

Intressentanalysen har utgått ifrån det organisatoriska perspektivet, d v s hur förhåller sig aktörer och intressenter till den nya kollektivtrafikmyndigheten.

4. Alternativa samverkansformer i en ny samverkansprocess.

I uppdraget ingick att ta fram alternativa samverkansformer. Under uppdraget bedömdes det tillsammans med uppdragsgivaren att frågan om framtida organisation inte längre var aktuell. Parterna i länet verkade ha kommit fram till ett gemensamt förhållningssätt. Därför togs endast ett alternativ, med landstinget som huvudman för myndigheten fram. Samverkansformerna och de processer som skapas i samverkan har belysts utifrån tre perspektiv

- › Det organisatoriska perspektivet – hur olika samhällsaktörer i länet ges en möjlighet till påverkan och insyn i den nya kollektivtrafikmyndighetens arbete.

---

## **Metod**

- › Regionalt perspektiv – relation till den fysiska samhällsplaneringen, både på regional nivå, men även på lokal nivå. Här bör särskilt hänsyn tas till de olika förutsättningar och behov som den stora kommunen har i relation till den lilla kommunens förutsättningar och dess behov av regional trafik. Dessutom finns ett länsöverskridande perspektiv som kan inrymmas i begreppet regional utveckling. För Uppsala län är detta perspektiv av yttersta vikt beroende på det geografiska läget och närheten och resandeströmmarna till och från Stockholm.
- › Finansiellt perspektiv – hur sker kostnadsfördelning och kostnadsansvar i de olika samverkansformerna? Vilka möjligheter till hantering av tillköp av trafik har man i de olika samverkansformerna? Detta bör dessutom omfatta en översiktlig genomgång av den kommunalekonomiska utjämningen utifrån ett kollektivtrafikperspektiv.

### 5. Workshop

Den 10 mars genomfördes en workshop med deltagande av tjänstemän från länets kommuner, landstinget och regionförbundet. Iakttagelser från intervjuerna, omvärldskartläggningen, intressentanalysen samt förslag till ny samverkansprocess och modell för samverkan diskuterades.

### 6. Slutrapport

---

## ***Avsnitt 3***

# Förändringsbehov – iakttagelser från intervjuer



---

## ***Förändringsbehov – iakttagelser från intervjuer***

### ***Övergripande***

- Genom kommunledningarnas och landstingets samverkan i Regionförbundets ledning har dialogen inom länet utvecklats.
- Ansvarsfördelningen mellan landstinget och kommunerna för trafiken gör det svårt i att ha ett regionalt perspektiv på trafiken.
- De flesta anser att det finns risker i att tillsätta den politiska ledningen för en kommande myndighet med lokala representanter i form av KSO medan några hävdar att det är en fördel.
- Det är viktigt med ett kommunalt inflytande i en ny organisation men det finns en risk att kommunerna blir kravställare.
- Landstinget upplevs som den starkaste aktören inom kollektivtrafikområdet i kraft av nuvarande finansiering av den regionala trafiken. I en ny organisation får inte landstinget bli "ett nytt UL".
- UL driver utvecklingen idag inom kollektivtrafikområdet.
- Man bör ta chansen att skapa en ny organisation och inte bara lyfta in en gammal organisation i myndigheten. Man bör bryta den kultur som finns i UL.
- Om landstinget blir huvudman för kollektivtrafikmyndigheten bör man också ta ansvaret för samverkansprocessen.
- Flera vill se en tydlig ägare då kollektivtrafiken upplevts som rörig under en lång tid. Med en ägare blir helhetsbilden bättre och revirtänkande undviks. Landstinget ses som det enda reella alternativet. Regionförbundet är för litet och svagt. Med en ägare kan det bli bättre planering för kollektivtrafiken även för kommunerna som idag inte alltid ser så långsiktigt på frågan.
- Det finns ingen koppling mellan stadstrafik, regional trafik och interregional trafik idag. Man inser inte att de är del av samma trafikslag. Det börjar bli bättre, man pratar om harmonisering.
- Transparensen i beslutsprocessen är viktig.
- Kommunernas förvaltningsorganisationer bör få en tydligare roll i kollektivtrafikfrågor.
- Ambitionsnivån i den framtida trafiken är en knäckfråga.
- I en framtida samverkansmodell bör man både ha gemensam samverkan och samverkan mellan den nya myndigheten och varje kommun för sig.

---

## ***Förändringsbehov – iakttagelser från intervjuer***

### ***Övergripande***

- Man måste se kollektivtrafiken i ett större sammanhang såväl regionalt som interregionalt.
- Samarbete istället för samråd mellan myndigheten och kommunerna är viktigt.
- Kunderna/resenärerna måste vara i fokus.

---

## ***Förändringsbehov – iakttagelser från intervjuer***

### ***Planering***

- Idag kopplar vi inte planeringen av den regionala trafiken till de lokala behoven.
- Kopplingen mellan kollektivtrafikplanering och kommunernas fysiska planering är idag svag och måste stärkas.
- Besluten i kollektivtrafikmyndigheten måste vara tätt knutna till kommunernas planering.
- Ur ett regionalt perspektiv bör vi öka synkroniseringen av kommunernas översiktsplanering.
- Regionförbundet bör i framtiden kunna samordna planeringsprocesserna (RUP, kollektivtrafik, infrastruktur m m) ur ett regionalt perspektiv.

---

## ***Förändringsbehov – iakttagelser från intervjuer Ägarsamrådet***

- Ägarsamrådet inom UL fungerar oftast som ett informationsforum där UL:s ledning styr agendan. Ägarna styr inte processen.
- En viss sammanblandning av rollerna sker då delar av Regionförbundets styrelse också utgör ägarråd.
- I ägarsamrådet deltar KSO/LSO. På operativ nivå deltar kommunernas ansvariga eller handläggare för kollektivtrafik. Kopplingen till den verkställande kommunledningen saknas oftast.
- I den nuvarande modellen för ägarsamråd har man byggt in ett tankefel då Regionförbundet är en aktör utan att ha ett ägande. Den nuvarande modellen gynnar den som vill minst.
- Ägarna litar i för stor utsträckning till UL:s bedömningar avseende utveckling och framtida behov av kollektivtrafik.
- Målet om fördubblad kollektivtrafik följs inte av tillskjutande av resurser. De nuvarande ägardirektiven är kostnadsdrivande.
- Återrapporteringen från ägarsamrådet till de kommunala organisationerna skiljer sig mycket åt och är oftast relaterad till respektive ägarrepresentants personliga ambitioner.

---

## ***Förändringsbehov – iakttagelser från intervjuer***

### ***Övrigt samråd***

- Att avgränsa deltagande i äganderepresentationen till den politiska organisationen kan leda till att ”frågor hamnar mellan stolarna”.
- Vissa anser att det inte finns något formellt forum för samverkan idag för tjänstemän som kan användas för myndighetens kontakter med kommunerna. Det måste skapas ett funktionsforum för att formalisera kontakterna.
- Andra anser att det sker samråd idag på tjänstemannanivå kring den årliga trafikförsörjningsplanen men man upplever sig inte kunna påverka den så mycket. Vissa av de intervjuade tjänstemännen är med vid framtagandet av strategidokument och planer.

---

## ***Förändringsbehov – iakttagelser från intervjuer UL***

- Återkopplingen och rapporteringen från UL till ägarna är inte systematiserad.
- UL styr förutsättningarna för kollektivtrafiken i länet.
- UL måste i framtiden få en stark ägare.
- Det finns en inbyggd intressekonflikt i ägarnas underskottstäckning enligt den nuvarande fördelningsmodellen.
- I processen mellan ägare och UL hanteras frågor om underskottstäckning i högre grad än frågor om trafikens utveckling.

---

## ***Förändringsbehov – iakttagelser från intervjuer***

### ***Lokala behov***

- De flesta tjänstemännen vill att hänsyn tas till lokala behov. Någon säger helt nej – man ska ha ett regionalt perspektiv.
- Några anser att kommunerna, särskilt Uppsala kommun behöver en egen samverkansprocess.
- Några anser att begränsad möjlighet till lokala tillköp ska finnas. Tillväxtkommuner vill till exempel kunna sätta in kollektivtrafik under en övergångsperiod vid ett nytt bostadsområde.
- De flesta politikerna säger att man inte ska bygga in lokala tillköp i systemet. Någon sade att ”varje kommunalt tillköp bör ses som ett misslyckande”.

---

# *Avsnitt 4*

## Omvärldskartläggning



---

## ***Omvärldskartläggning***

Här följer en omvärldskartläggning över var andra län befinner sig i omställningen av organisationen av kollektivtrafiken. De län vi kartlagt är; Västmanland, Örebro, Östergötland, Västra Götaland, Skåne, Kalmar, Kronoberg, Jönköping, Dalarna och Gävleborg.

---

## ***Västmanland***

Kommunalförbund eller Landstinget – fortfarande oklart, några kommuner osäkra på ett landstingsalternativ.

Inriktningsbeslut – 25 mars

Frageställningar som är aktuella är: eventuell skatteväxling, borgenåtaganden för tågtrafiken samt storregionsfrågan.

**Samverkan:** Inget färdigt förslag kring samverkan men tydligt i fokus, speciellt med Västerås stad som vill vara aktiva inom kollektivtrafikområdet.

---

# Örebro

Ett förslag är ute på remiss hos kommunerna – Landstinget bildar myndighet. Remisstid slut den 25 mars.

## **Samverkan:**

Samverkan planera ske liknande sätt som idag. Ägarrådet byts ut mot trafikberedning med KSO. Trafikförsörjningsprogram går till kommunerna på remiss. Årlig samverkan inför trafikförsörjningsplan. Separata samverkansavtal för stadstrafik.

För att skapa en plattform för samverkan kring kollektivtrafik -utvecklingen i Örebro län skapas en regional trafikberedning, samt fyra Länsdelsträffar. Därtill inrättas en särskild beredning för färdtjänst och sjukresor. Beredningarna har en tydlig uppgift att bereda förslag inför slutligt beslut hos landstinget.

---

# Östergötland

Förslaget är att Landstinget bildar myndighet. Beslut av ägarrådet om slutgiltigt beslutsunderlag den 17 mars. Beslut av respektive kommunfullmäktige och landstingsfullmäktige senast juni 2011.

## **Samverkan:**

En formalisering av samrådsorganisationen bestående av:

- Politiskt forum på högsta politiska nivå (kommunstyrelse/landstingsstyrelse -ordförande) med representation från landstinget och samtliga kommuner. Det bör vara ett samrådsorgan för regionens infrastruktur och kollektivtrafikutveckling.
- Ett forum på cheftjänstemannanivå bestående av samtliga kommuners kommundirektörer och landstingsdirektören eller av dessa utsedd person. Det bör vara ett tjänstemannaberedande samrådsorgan för regionens infrastruktur och kollektivtrafik utveckling
- Regionförbundet Östsam ska ingå i dessa forum utifrån deras uppdrag från staten att ansvara för den regionala utvecklings- och infrastrukturplaneringen.
- Forum för kontinuerlig dialog kring bland annat stadsutveckling, trafikplanering och marknadsföring. Formerna för det ska anpassas till kommunernas behov och förutsättningar

---

## ***Västra Götaland***

Förslag utsänt till kommunerna och regionen för beslut – VGR bildar kollektivtrafikmyndighet. Regionfullmäktige föreslås bli beslutande organ i myndigheten. En kollektivtrafiknämnd bildas som är beredande för fullmäktige.

**Samverkan:** En stark koppling mellan kollektivtrafikmyndigheten och kommunernas samhällsplanering eftersträvas.

Enligt förslaget ska ett regionalt forum för politiker och inbjudna tjänstemän bildas. Fyra delregionala forum för kommunpolitiker och tjänstemän bildas. Samrådsavtal bildas för de fyra stadstrafiksområdena i regionen.

---

## ***Region Skåne***

Region Skåne håller på att utreda frågor kring den nya myndigheten. Beslut väntas under mars.

Det förefaller troligt att Region Skåne bildar myndighet. De har haft Skånetrafiken som upphandlande organ hos sig sedan länge. De vill ha en tredelad myndighet; beredande, beslutande och upphandlande

### **Samverkan:**

Skånetrafiken bedrivs idag i förvaltningsform och planeras göra så även in fortsättningen. Den är till största del en upphandlande organisation.

Skånetrafiken styrs av Nämnden för Kollektivtrafik bestående av regionpolitiker.

Regionfullmäktige är beslutande i principiella ärenden och frågor av större vikt, t ex budget.

Fram till idag samordnar Kommunförbundet Skåne kommunernas åsikter i vissa frågor.

Kommunnätverken i "Skånes 4 hörn" samordnar kommunerna i fyra delregioner och har varit viktiga samverkanspunkter i kollektivtrafikfrågor och främst vad gäller trafikförsörjningsplaner. I detta forum deltar KSO, oppositionsledaren och kommundirektören.

På tjänstemannanivå finns flera forum, till exempel för frågor som rör detaljplaner, RUP eller trafikförsörjningsplaner. Dessa kontakter sköts främst genom Skånetrafiken.

Vid behov tas direkta kontakter med kommunerna i frågor som rör endast den kommunen.

---

## *Kalmar län*

Inom länet arbetar man på ett förslag som går ut på att Landstinget i Kalmar län bildar myndighet. Beslut väntas innan sommaren.

Just nu räknar man på alternativa skatteväxlingsnivåer.

Idag äger landstinget och kommunerna trafikbolaget och man vill gärna se en ägare som även har finansiell kraft.

**Samverkan:** Diskussioner om organisationsstruktur och samverkan kommer senare. Om landstinget bildar myndighet kommer en särskild nämnd bildas inom landstinget med kommunal representation.

---

## ***Kronobergs län***

Regionförbundet har redan Länstrafiken i förvaltningsform och fortsätter driva detta som myndighet. De har påbörjat arbetet med trafikförsörjningsprogrammet då de är inne i en större upphandling nu.

Länstrafiken kommer bli egen avdelning i regionförbundet och regionstyrelsen bildar styrelse.

Landstinget är idag ensam borgenär för tågtrafiken (Transitio) och kommer så vara tills vidare.

**Samverkan:** Sker i regionförbundets styrelse, i en nybildad trafiknämnd där inte alla kommuner är representerade samt på tjänstemannanivå genom en grupp som träffas regelbundet.



---

# *Jönköpings län*

Arbetar utifrån ett landstingsförslag och håller på att skicka ut material till kommunerna.

**Samverkan:** Kommunalt beredningsorgan till landstingsstyrelsen där KSO föreslås representera kommunerna. Samverkan ska främst ske kring trafikförsörjningsprogrammen.

---

## *Dalarnas län*

Troligen bildar Region Dalarna myndighet. Landstinget har släppt sitt förslag då det inte skulle godkännas av kommunerna.

Kommunerna vill inte släppa kontrollen över lokaltrafiken till landstinget och de vill heller inte släppa finansieringen av sin del av kollektivtrafiken.

Beslut om den nya organisationen ska fattas den 10 mars.

**Samverkan:** I Dalarna har man inte diskuterat samverkansformer ännu men det blir troligtvis "business as usual" då avtalet med Nobina sträcker sig till 2014.

---

# Gävleborgs län

Ett tjänstemannaförslag är framtaget där Landstinget Gävleborg föreslås bilda myndighet.

Inriktningsbeslut fattas den 11 mars av regionförbundets styrelse. Vid styrelsens möte beslöt en majoritet att förorda landstinget som huvudman för kollektivtrafikmyndigheten.

## **Samverkan:**

Samverkan ska enligt förslaget ske på högsta politiska nivå samt på tjänstemanna nivå. Samrådsmodellen bygger på samråd på politisk nivå och på chefstjänstemannanivå. Regionförbundet föreslås ingå i kraft av ansvariga för det statliga uppdraget avseende regional utveckling och infrastruktur. Utöver detta finns forum för kontinuerlig dialog och vardagskontakter på tjänstemannanivå.

---

# *Avsnitt 5*

## Intressentanalys

---

## ***Intressentanalys***

UL har idag en stark ställning i länets planeringen av länets kollektivtrafik. I förhållande till ägarna, kommunerna och landstinget uppfattas UL som drivande och delvis styrande. Förutsättningarna för ekonomi och verksamhetsutveckling upplevs som drivna av bolaget. Landstinget uppfattas som en stark aktör i kraft av finansieringen av den regionala trafiken.

Kommunerna och landstingets intressen som ägare drivs i stort som en politisk process. I övrigt deltar kommunerna som beställare eller remissorgan i UL:s operativa verksamhet på handläggarnivå. Kopplingen mellan den politiska organisationen och ägarnas driftorganisationer upplevs som svag.

Regionförbundets ställning är idag relativt otydlig inom området. Delar av regionförbundets styrelse (KSO och LSO) utgör ägarrepresentanter för UL och är därmed ägarråd. Resterande del av styrelsen upplever att de lämnas utanför påverkan, vilket de också, ur ett formellt perspektiv ska vara. Regionförbundets tjänstemannaorganisations relation till kollektivtrafikverksamheten är delvis personorienterad och delvis oklar.

Idag äger landstinget och länets kommuner UL tillsammans. Därmed kan sägas att man utifrån ett organisatoriskt perspektiv utgör UL:s primära intressenter. Om vi antar ett organisatoriskt perspektiv och gör en schematisk intressentanalys kan den se ut så här.

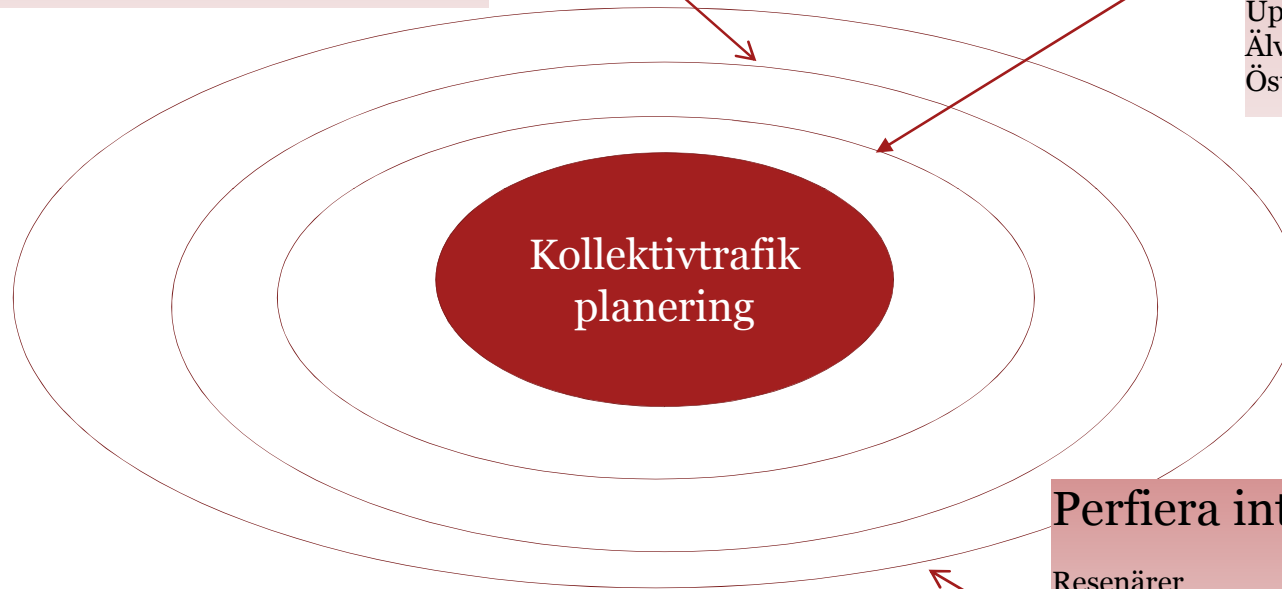
# Intressentanalys - nuläge

## Sekundära intressenter:

Regionförbundet Uppsala län  
Gamla Uppsala Buss AB  
Trafikoperatörer  
Angränsande landsting  
Angränsande länstrafikbolag  
Angränsande regionförbund  
Trafikverket

## Primära intressenter:

UL  
Uppsala Buss AB  
Landstinget Uppsala län  
Heby kommun  
Håbo kommun  
Enköpings kommun  
Knivsta kommun  
Tierps kommun  
Uppsala kommun  
Älvkarleby kommun  
Östhammars kommun



Kollektivtrafik  
planering

## Perfiera intressenter:

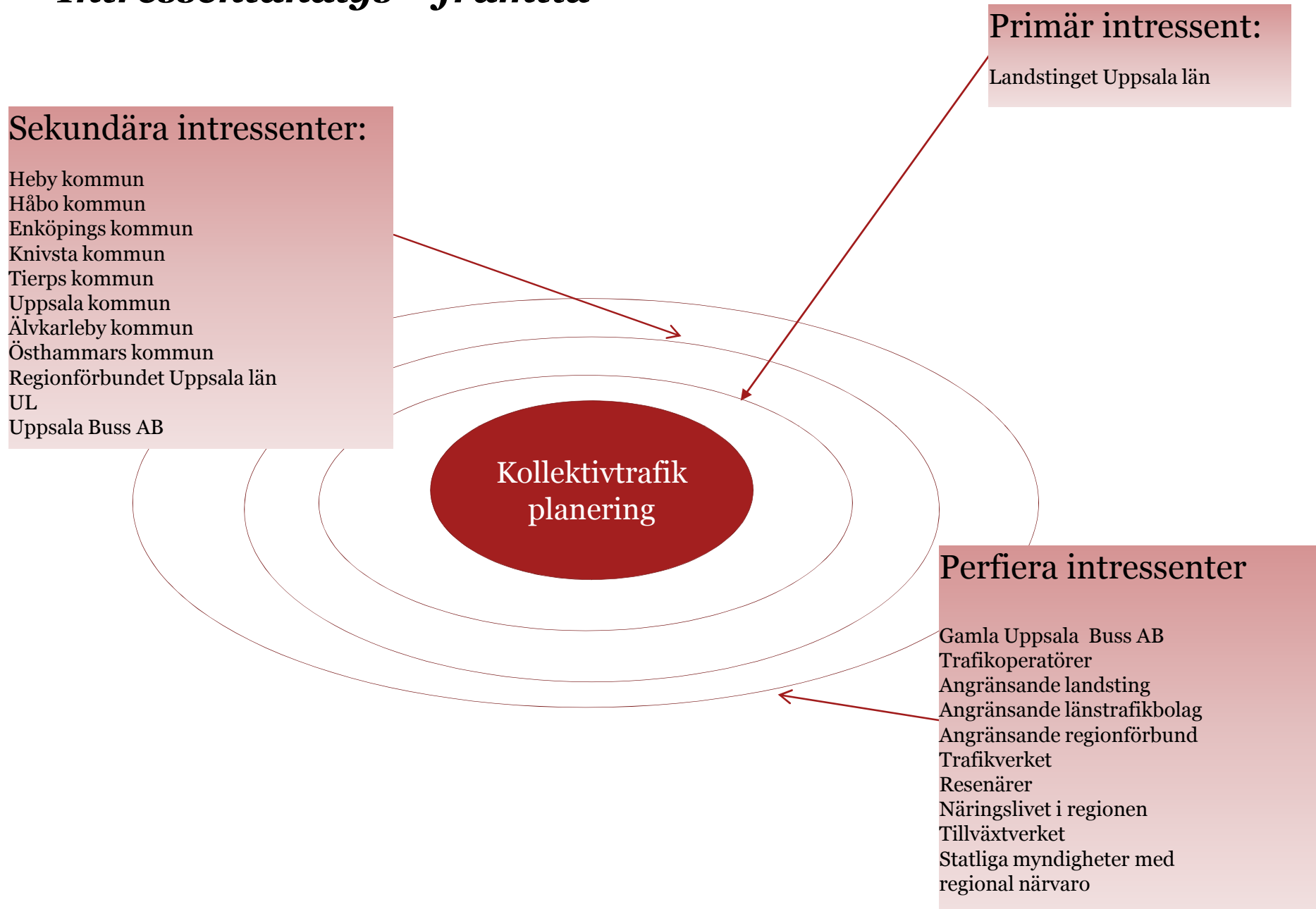
Resenärer  
Näringslivet i regionen  
Tillväxtverket  
Statliga myndigheter med  
regional närvaro

---

## ***Intressentanalys - framtid***

Om vi antar det organisatoriska perspektivet och tecknar en tänkt framtida bild av intressenterna kan den se ut som följer.

# Intressentanalys – framtid





---

# ***Avsnitt 6***

## Förslag till ny samverkansprocess

---

# ***Avsnitt 6:1***

## Samverkansprocess

---

# *Samverkansprocess*

Samverkansprocessen bör omfatta:

- Strategiska ärenden som
  - Trafikförsörjningsprogrammet
  - Beslut om trafikplikt
  - Mål och budget (1- och 3-års perspektiv), bör utöver tabellverk innehålla strategier för exempelvis prismodeller och miljö
- Lokala frågor
  - Stadstrafik
- Dagliga driftfrågor avseende trafik och infrastruktur
- Kommunala möjligheter för tillköp av regional kollektivtrafik

Samverkansprocessen bör angöra till

- De lokala planeringsprocesserna för fysisk planering och samhällsutveckling
- De regionala planeringsprocesserna för RUP och LTP

---

# ***Avsnitt 6:2***

## Samverkansmodell

---

## ***Samverkansmodell – landstinget och länets kommuner***

**Landstinget är huvudman för verksamheten. Landstinget tillsätter ett organ med bred geografisk förankring. Organet beslutar utifrån reglemente och delegationsordning. Kommunerna påverkar kollektivtrafikens utveckling genom samråd och dialog.**

### Roller

- **Landstinget;** är huvudman för den nya kollektivtrafikmyndigheten enligt ny kollektivtrafiklag. Den organisatoriska utformningen av myndigheten beslutas av landstingsfullmäktige. Om en särskild nämnd inrättas väljer landstingsfullmäktige ledamöter. Beslut av principiell beskaffenhet förutsätts fattas av landstingsfullmäktige.
- **Myndigheten;** är operativt ansvarig för den regionala kollektivtrafiken enligt ny kollektivtrafiklag och agerar utifrån av landstingsfullmäktige antaget reglemente. Eventuella delegationsbeslut fattas enligt antagen delegationsordning. Myndigheten bygger en förvaltningsorganisation för verksamheten vilken bl a har till uppgift att leda samverkansprocessen.
- **Länets kommuner;** deltar i samverkansprocessen såväl på en strategisk nivå vid beredning av strategiska frågor som på operativ – daglig nivå i löpande kontakter. En fungerande samverkansmodell förutsätter att kommunerna bygger egna strukturer i såväl den politiska organisationen som i förvaltningsorganisationen för kollektivtrafikfrågor och dess koppling till övrig samhälls- och fysisk planering
- **Regionförbundet;** deltar i samverkansprocessen utifrån sitt ansvar för regional infrastrukturplanering och regional utveckling. Här är det viktigt att beskriva och dokumentera hur kopplingen mellan dessa olika processer ska ske.
- **UL;** deltar i samverkansprocessen genom sin expertkompetens och genom sitt uppdrag som utförare av den regionala kollektivtrafiken enligt befintliga avtal.

---

## ***Samverkansmodell***

Följande begrepp – definitioner föreslås användas i modellen:

- **Samråd;** En överläggning där deltagande parter lämnar synpunkter på ett i förväg presenterat underlag. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan.
- **Löpande dialog;** Ett pågående samtal mellan parterna med avsikt att skapa ömsesidig förståelse för parternas planering av verksamheten.

---

## ***Avsnitt 6:3***

# Regional samverkan med landstinget som huvudman – forum

## Regional samverkan med landstinget som huvudman - forum

### Kollektivtrafikforum (Operativa handläggare)

- **Samman kallande:** landstingets kollektivtrafikförvaltning
- **Deltagare:** Samtliga kommuners kollektivtrafikhandläggare, representanter för UL, ansvariga för operativ planering inom kollektivtrafikförvaltningen
- **Uppgifter/ beslutsområden:** löpande dialog om driftfrågor inom kollektivtrafikområdet såväl vad avser trafik som infrastruktur (trafikregleringar, vägunderhåll m m)

### Forum för fysisk planering (Samhällsplanerare)

- **Samman kallande:** Landstingets kollektivtrafikförvaltning
- **Deltagare:** Ansvariga för fysisk planering i länets kommuner, ansvariga för infrastrukturplanering och RUP i Regionförbundet, repr för UL samt ansvariga för strategisk planering i kollektivtrafikförvaltningen
- **Uppgifter/beslutsområden:** löpande dialog om kommunernas fysiska planering, regional planering och kopplingen mot kollektivtrafik. Syftet är att anpassa de två processerna kollektivtrafikplanering, infrastrukturplanering och regional utveckling samt fysisk planering till varandra

### Beredningsforum (Medlemsdirektörer)

- **Samman kallande:** Landstingets kollektivtrafikförvaltning
- **Deltagare:** Samtliga kommuners kommundirektörer, landstingsdirektören, vd för UL, regionförbundets direktör samt chefen för kollektivtrafikförvaltningen
- **Uppgifter/beslutsområden:** Beredande samrådsorgan. Bereder ärenden inför KSO, LSO-s samråd och samordnar fora för för kollektivtrafik- och fysisk planering

### Samrådsforum (KSO, LSO)

- **Samman kallande:** Landstingets kollektivtrafiknämnd
- **Deltagare:** Samtliga Kommunstyrelsers ordförande, landstingsstyrelsens ordförande och den ansvariga myndighetens ordförande
- **Uppgifter/beslutsområden:** Samrådsorgan inom kollektivtrafik.
  - Samråder om förslag till Trafikförsörjningsprogram, förslag till trafikplikt och Mål och budget (1- och 3-års perspektiv),



---

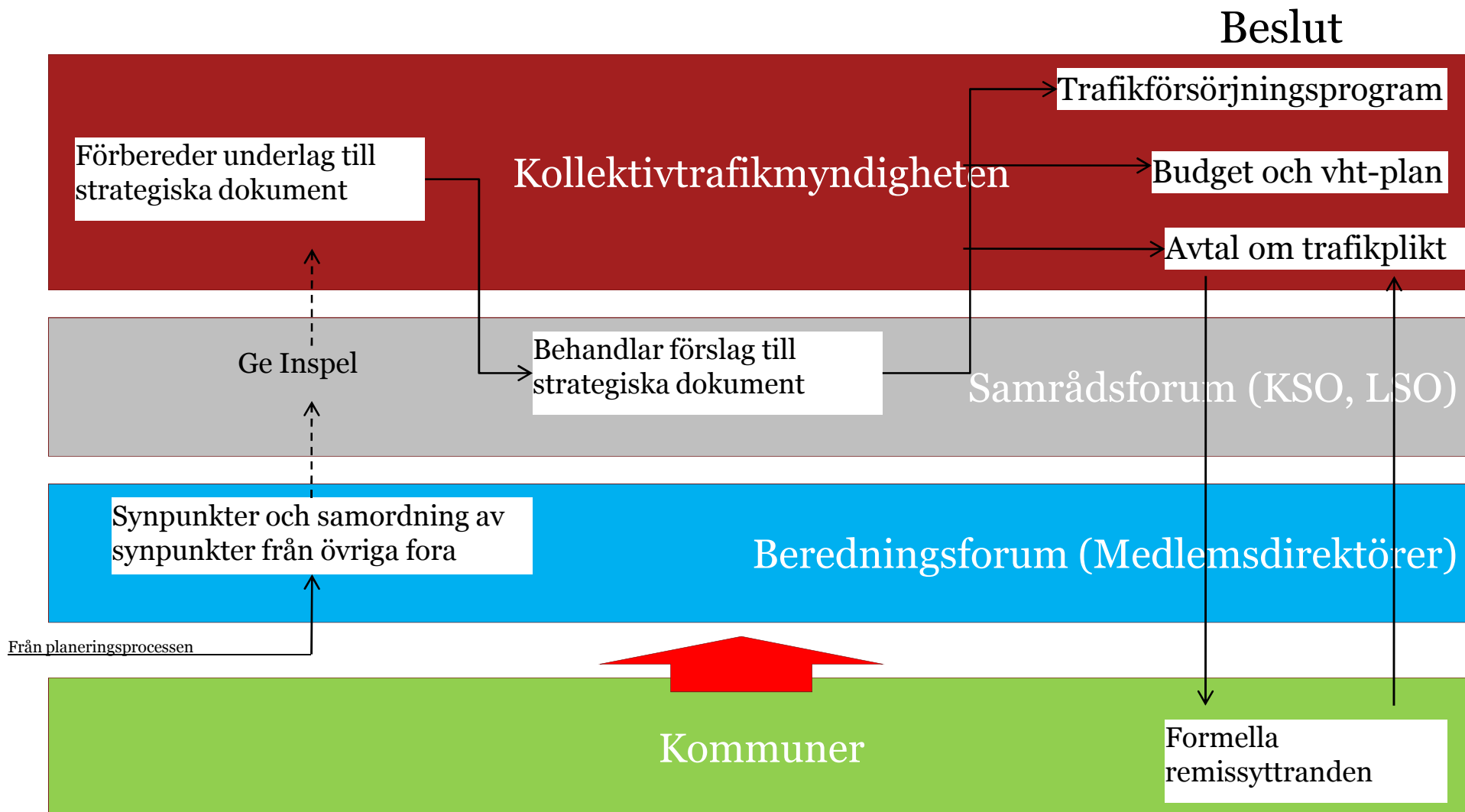
## ***Avsnitt 6:4***

# Planerings- och beslutsprocess i strategiska ärenden

# Planeringsprocess i strategiska ärenden



# Beslutsprocess i strategiska ärenden



---

## ***Avsnitt 6:5***

# Samordning mellan samverkan inom kollektivtrafiken och andra regionala processer

---

## ***Samordning mellan samverkan inom kollektivtrafiken och andra regionala processer***

- Kopplingen mellan planeringsprocessen för den regionala kollektivtrafiken och andra regionala planeringsprocesser är mycket viktig. Därför bör en sådan koppling dokumenteras.
- I förslaget till samverkansmodell för kollektivtrafik finns regionförbundet representerat på tjänstemannanivå för att skapa förutsättningar för en relation till de övriga regionala planeringsprocesserna.

---

## ***Avsnitt 6:6***

# Samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheten och Uppsala kommun

---

## ***Samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheten och Uppsala kommun***

Stadstrafiken i Uppsala ställer särskilt stora krav på samordning mellan fysisk planering och kollektivtrafik. Det kan vara av vikt att en särskild samverkansmodell tas fram i detta avseende mellan Kollektivtrafikmyndigheten och Uppsala kommun. Syftet med ett sådant särskilt avtal bör vara att definiera parternas ansvar för kollektivtrafikens utveckling, att säkerställa ett samråd mellan parterna som också tar hänsyn till kommunens utmaningar vad avser fysisk planering.

---

## ***Avsnitt 6:7***

# Dialog mellan kollektivtrafikmyndigheten och respektive kommun



---

## ***Dialog mellan kollektivtrafikmyndigheten och respektive kommun***

Vid behov kan kollektivtrafikmyndigheten behöva ha en dialog med en enskild kommun. Denna dialog behöver, enligt vår mening inte formaliseras utan den kan hanteras av parterna gemensamt.

Vid våra intervjuer har det framkommit att de flesta ser att frågan om möjligheter till tillköp av trafik begränsas. Vissa anser att enskilda kommuners tillköp inte bör medges. I huvudsak kan sägas att det är den nya kollektivtrafikmyndigheten som slutligen fattar beslut om den regionala kollektivtrafikens utveckling. Möjligheten för den enskilda kommunen att göra tillköp anses av de flesta bedömare som begränsad i samband med den nya lagstiftningen. I andra län har frågan begränsats till tillköp av enskilda linjer eller färdbevis och en förutsättning är att tillköpet inte står i strid med trafikförsörjningsprogrammet. Frågan om hur kommunerna ska ges möjlighet till tillköp bör regleras i avtalet inför förändringen av huvudmannaskapet.

---

## ***Avsnitt 6:8***

# Samråd med andra regioner och övriga aktörer

---

## ***Samråd med andra regioner och övriga aktörer***

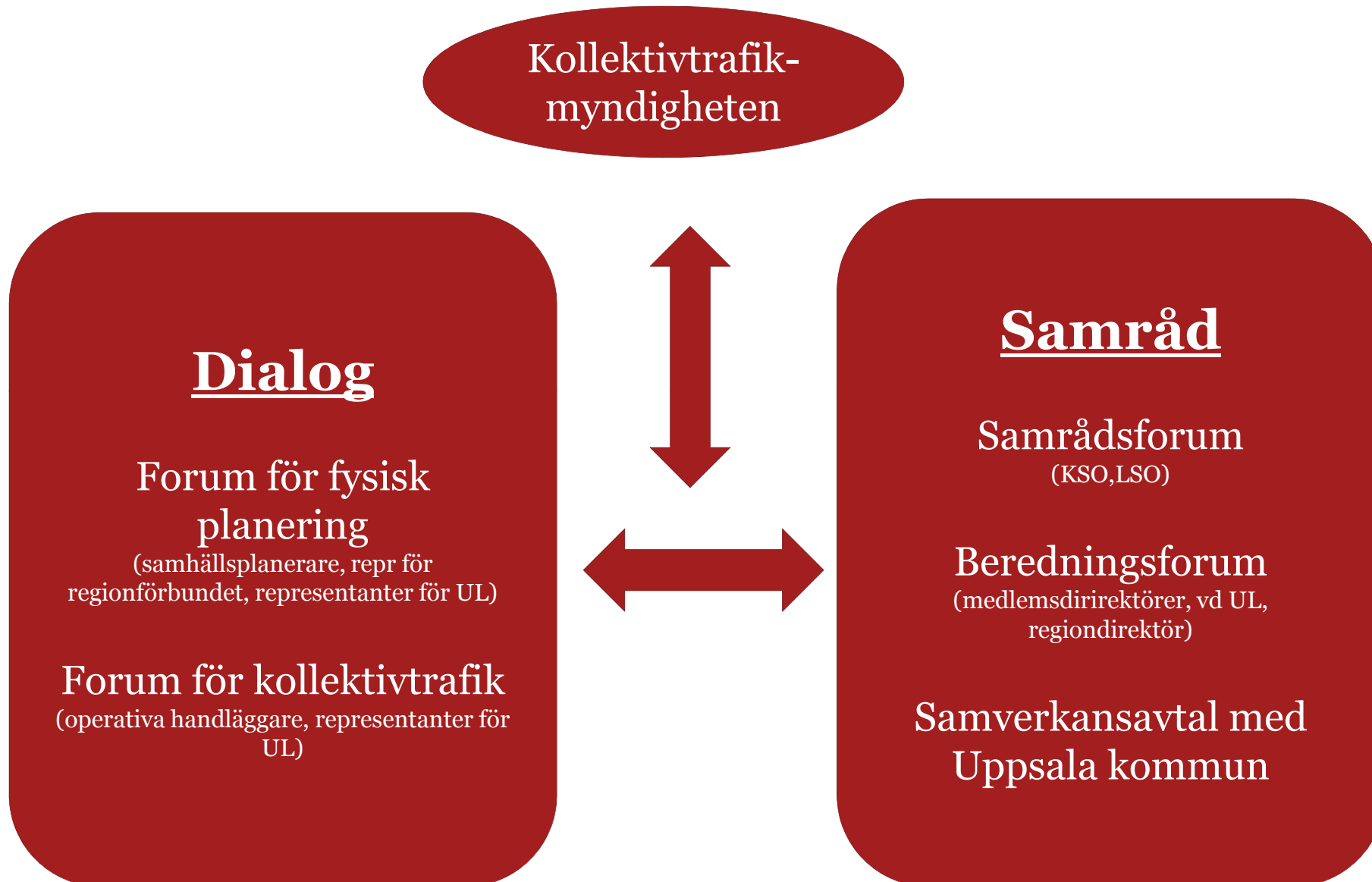
Landstingets kollektivtrafikförvaltning ansvarar för att samråd med andra aktörer skapas enligt lagstiftningens krav. Rutiner för detta samråd bör utarbetas av den nya förvaltningen.

---

# *Avsnitt 7*

## Avslutning

# Samverkansmodell



---

***I den fortsatta hanteringen av samverkansprocess och –modell bör följande frågor beaktas***

***Hanteringen av de olika aktörernas roller.***

***Respektive kommuns egen organisation av frågor som angränsar till kollektivtrafikområden så att möjligheten till påverkan inte försämras.***

***Frågan om vilka strategiska frågor utöver trafikförsörjningsprogram, avtal om trafikplikt och budgetfrågor som bör hanteras i samrådet mellan kommunerna och landstinget***