

Tillköp

Informationsblad

2026-05-01

Innehållsförteckning

Bakgrund	3
Vad är ett tillköp?	3
Det finns olika typer av tillköp	3
Tillköp av trafik.....	3
Tillköp av färdbevis	4
Tillköp vid evenemang.....	4
Övriga tillköp	4
Tillköp av trafik.....	5
Så här går ett trafiktillköp till.....	5
Önskemål inkommer från kommunen	5
Prövning av systempåverkan	5
Framtagning av offert/kalkyl	5
Exempel på offert	6
Västrafik tar fram avtal för tillköpet.....	7
Inläsning av trafik och andra förberedelser.....	7
Följande gäller vid kommunikation mot kund av tillköpt trafik	7
Trafikstart	8
Utvärdering av trafiktillköp	8
När görs utvärdering av tillköp?.....	8
Vilka tillköp utvärderas?	8
Hur görs utvärderingen?.....	9
Principer för utvärdering av tillköp av hel linje.....	9
Principer för utvärdering av tillköp av enstaka turer	9
Principer för utvärdering av tillköp av förlängning av linje alternativt tillköp av stopp vid ytterligare hållplats/hållplatser.....	10
Principer för utvärdering av tillköp av anropsstyrd linje eller tur.....	10
Efter övertagande av tillköp	10
Tillköp av färdbevis	12
Skol- och fritidsbiljetter.....	12
Seniorbiljetter	13
Färdtjänstkort.....	14
Kommunal subvention.....	14
Övriga fria resor	15
Uppsägning av tillköp.....	16
Bilaga.....	17
Bedömningsmall för systempåverkan.....	17

Bakgrund

Västra Götalandsregionen har, sedan 1 januari 2012, ansvaret för kollektivtrafiken i regionen. I första hand sker kollektivtrafikens utveckling genom gemensamma samverkansprocesser.

Västra Götalandsregionens inriktning för kollektivtrafikens utveckling anges i Trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikens omfattning fastställs i den årliga budgeten som beslutas av Västra Götalandsregionens fullmäktige.

Utöver den kollektivtrafik som finansieras av Västra Götalandsregionen ges, i enighet med avtalet "Ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götaland", kommuner och andra aktörer möjligheten att göra lokala anpassningar genom så kallade tillköp.

Vad är ett tillköp?

Tillköp är beställningar som finansieras av någon annan än Västra Götalandsregionen och som innebär en lokal anpassning av regional kollektivtrafik. Skolskjuts (ej öppen för allmänheten) och färdtjänst som särfaktureras ingår inte i begreppet tillköp. Skoltrafik öppen för allmänheten hanteras på särskilt sätt och alltid i samband med upphandling av nytt trafikavtal, processen för detta beskrivs inte i detta informationsblad.

Alla tillköp som är förenliga med målen för kollektivtrafikens utveckling enligt Trafikförsörjningsprogrammet, och som inte påverkar kollektivtrafiksystemet negativt, ska tillåtas.

Tillköp kan göras av både kommuner och andra aktörer, exempelvis företag. I dokumentet skriver vi "kommun", men motsvarande gäller alltså även för andra typer av beställare.

Det finns olika typer av tillköp

- Tillköp av trafik
- Tillköp av färdbevis
- Tillköp vid evenemang
- Övriga tillköp

Tillköp av trafik

Tillköp av trafik innebär att exempelvis en ny linjesträckning eller ett utökat antal turer på en befintlig linje köps till. Det går även att göra tillköp av anropsstyrda turer och eller linjer. Tillköp av trafik beskrivs mer utförligt på sidan 5 och framåt.

Tillköp av färdbevis

Tillköp av färdbevis innebär att en kommun köper färdbevis till sina invånare eller anställda. Den här typen av tillköp förutsätter att kommunen använder det utbud av färdbevis som tillhandahålls av Västtrafik, baserat på befintligt zonsystem, giltighetstider m.m. Tillköp av färdbevis beskrivs mer utförligt på sidan 11 och framåt.

Tillköp vid evenemang

Tillköp vid evenemang innebär att kommunen har möjlighet att köpa till extra trafik eller färdbevis vid ett evenemang, utöver den evenemangstrafik som Västtrafik erbjuder. Evenemang definieras genom att de pågår under en kortare, i förväg specificerad, period.

Den evenemangstrafik som erbjuds av Västtrafik ska ha en tydlig koppling till evenemangets dagar och tider, samt till ordinarie trafiks linjesträckning. För mer information kring vilka förutsättningar för evenemangstrafik som gäller för önskat evenemang hänvisas till trafikomlaggning@vasttrafik.se.

Om evenemangstrafik utöver detta önskas kan kommunen göra tillköp av trafik via Västtrafik, se utförlig beskrivning på sidan 5 och framåt. Alternativt kan den hanteras som direktupphandlad beställningstrafik.

Vid direkt upphandling av beställningstrafik ska gällande upphandlingslagstiftning beaktas. Trafiken ska vara avgiftsfri, tids- och platsmässigt avgränsad samt uteslutande knuten till evenemanget, så att den inte utgör kollektivtrafik enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

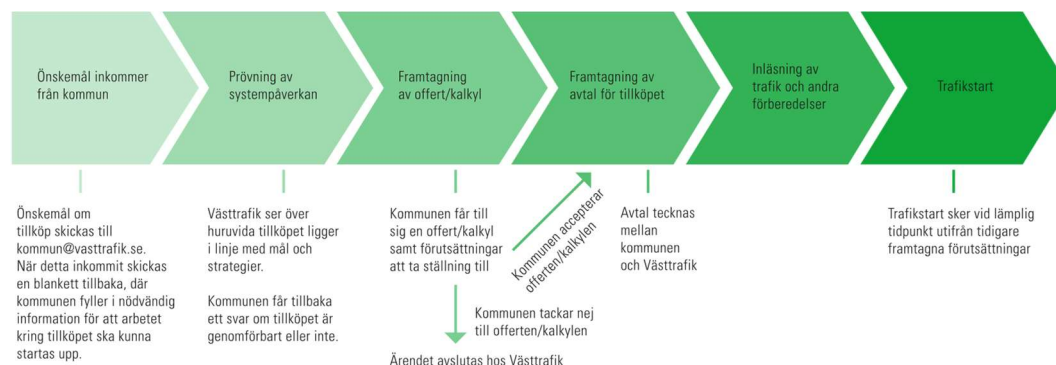
Övriga tillköp

En kommun kan även göra tillköp för att nå en snabbare utveckling utifrån fastställda strategier och måldokument. Det kan exempelvis gälla tillköp av specifika fordon eller drivmedel.

Tillköp av trafik

Tillköp av trafik innebär exempelvis att en ny linjestreckning eller ett utökat antal turer på befintlig linje köps till.

Så här går ett trafiktillköp till



Önskemål inkommer från kommunen

Kommunen fyller i blanketten *Formulär vid förfrågan avseende tillköp av Trafik* och skickar in den till kommun@vasttrafik.se, därefter kan arbetet med tillköpet påbörjas. Blanketten bör inkomma ca 10 månader innan önskad trafikstart, men beroende på tillköpets karaktär så kan det behövas längre handläggningstid. Om tillköpet kräver anskaffning av fordon kan det ta ca 2,5 år från att blanketten inkommer till Västtrafik, till trafikstart.

Prövning av systempåverkan

Varje tillköp genomgår en prövning för att säkerställa att det är förenligt med målen för kollektivtrafikens utveckling enligt Trafikförsörjningsprogrammet, och att det inte påverkar kollektivtrafiksystemet negativt.

Tillköpet får t.ex. inte riskera att urholka beslutad struktur eller innebära stora förändringar i linjenätet. Prövningen sker enligt kriterier i en särskild bedömningsmall, se bilaga sist i dokumentet (sidan 17 och framåt). När prövningen är klar meddelas kommunen om tillköpet är möjligt att genomföra eller inte.

Framtagning av offert/kalkyl

Vid tillköp av trafik lämnas antingen en offert eller en kalkyl.

Offerten anger en beräknad fast nettokostnad framräknad med hjälp av direkta trafikknaster och bedömda intäkter. Tillägg görs för rörliga trafiknära kostnader, försäljningsomkostnader och underhåll av tillköpsunika hållplatser samt en fast årlig avgift för administration av tillköpet.

Om tillköpet avser trafik som inte ingår i den upphandlade trafiken för området (t.ex. kvällar/nätter/helger) kan det innebära en fördyring av det eventuella tillköpets trafikkostnad.

Om tillköpet kräver anskaffning av fordon tillkommer kostnad för fordon i tillköpets trafikkostnad, det kan då även innebära särskilda förutsättningar för uppsägningstid och kostnader för fordons restvärde vilket i så fall framgår av offerten.

En kalkyl lämnas istället för offert vid exempelvis tillköp av anropsstyrda linjer/turer, vid tillköp av skollinjetrafik (öppen för allmänheten) eller vid tillköp av utökad Närtrafik. Anledningen till detta är att vid den här typen av trafiktillköp faktureras den faktiska kostnaden i efterhand. I kalkylen finns en bedömd nettokostnad, men beroende på t.ex. hur många som reser kommer kostnaden att variera.

Exempel på offert

Direkta trafikkostnader räknas ut för den trafik som tillköpet genererar enligt gällande trafikavtal indexerade till rätt år.

Beräknade intäkter tas fram med hjälp av uppskattat antal nya resor gånger en snittintäkt för den aktuella linjen/sträckan. Snittintäkten tas fram av ekonomiavdelningen på Västtrafik. Med nya resor menas resor som inte annars hade skett på andra turer eller linjer inom Västtrafiks regi.

Påslag för trafiknära kostnader omfattar bl.a. hållplatsinfrastruktur, kundservice, biljettmaskiner m.m.

Påslag för försäljningsomkostnader innefattar de omkostnader Västtrafik har för försäljning av färdbevis och omfattar samtliga biljettyper.

Påslag för underhåll av tillköpsunika hållplatser innefattar de omkostnader Västtrafik har för hållplatser upprättade enbart för den tillköpta trafiken.

Administrationskostnaden är en fast årlig avgift som utgörs av centrala administrationskostnader för att hantera tillköp. Kostnaden fastställs utifrån den direkta trafikkostnadens omfattning enligt följande trappa: För avtal med direkta trafikkostnader som är mindre än 2 mkr är kostnaden 6 tkr, för direkta trafikkostnader i intervallet 2-10 mkr är kostnaden 15 tkr och i intervallet 11-20 mkr är kostnaden 30 tkr.

Tabellen nedan visar hur Västtrafiks offert för tillköp av trafik är uppbyggd:

Beräknad nettokostnad		Belopp per år
Direkta trafikknaster		2 000 000
Beräknade intäkter		- 500 000
Andel av trafiknära knaster	4 % av trafikknasten	80 000
Försäljningsomknaster	5 % av beräknad ökad intäkt	25 000
Underhåll av tillköpsunika hållplatser		0
Administrationsknast	Fast avgift per år	15 000
Total beräknad nettokostnad		1 620 000

Västtrafik tar fram avtal för tillköpet

När kommunen har godkänt offerten/kalkylen upprättas ett avtal mellan kommunen och Västtrafik. För ändamålet finns särskilt upprättade mallavtal med tillhörande villkor. Accepterad offert/kalkyl blir en bilaga till avtalet. Vid behov upprättas även en särskild tilläggsbilaga för att reglera detaljer som inte finns med i mallavtal eller i allmänna villkor.

Inläsning av trafik och andra förberedelser

När avtalet är tecknat läses trafiken in i systemen och eventuella andra avtalade förberedelser genomförs, exempelvis kommunikationsinsatser, pdf-tidtabeller till hemsidan etc.

Följande gäller vid kommunikation mot kund av tillköpt trafik

Om tillköp av trafik startar vid ett ordinarie tidtabellsskifte hanteras tillköpet som övriga trafikförändringar. Detta innebär:

- Nyheter presenteras på Västtrafiks hemsida.
- E-post skickas ut till Västtrafiks registrerade kunder, uppdelat på olika editioner beroende på hur mycket förändringar det är.
- Västtrafik annonserar i lokalpress där det är stora/viktiga förändringar.
- Västtrafik är ensam avsändare i kommunikationen.
- Observera dock att om tillköpet handlar om befintlig trafik som fortsätter som tidigare, fast med skillnaden att det nu är tillköp, görs ingen särskild kommunikation.

Om tillköp av trafik startar utanför ordinarie tidtabellsskiften görs en särskild bedömning av vilken kommunikation som krävs

Kommunen får inte själv marknadsföra tillköp av trafik. Kommunen kan dock marknadsföra destinationen i sin egen profil och där nämna tillköpet. Samverkan mellan kommunen och Västtrafik visas genom mening, ”linjen körs i samarbete mellan x kommun och Västtrafik”.

Trafikstart

Trafikstart sker vid lämplig tidpunkt, helst i samband med tidtabellsskifte. Här behöver hänsyn tas till flera parametrar:

- Behovet som ligger till grund för tillköpet
- Planeringstid för trafikföretaget, t.ex. behövs tid för schemaläggning av förare, samt ev. anskaffande av ytterligare fordon
- Möjligheten att nå ut med information till kund

Tillköp som måste hanteras utanför Västtrafiks ordinarie planeringsprocesser och tidplaner kan medföra extra omkostnader. Dessa omkostnader står då kommunen för.

Utvärdering av trafiktillköp

I ”Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län”, Bilaga 2, stycke 4.6 finns beskrivet att Västtrafik ska följa upp de trafiktillköp som kommunerna gör för att avgöra om dessa bör ingå i den ordinarie kollektivtrafiken. Detta görs i samband med Västtrafiks årliga trafikplaneprocess.

När görs utvärdering av tillköp?

Utvärderingen görs i samband med trafikplanearbetet. Trafiken behöver normalt sett ha körts i minst 12 månader för att en utvärdering ska kunna göras. Det innebär att ett tillköp som startade under 2023 kommer att utvärderas i samband med Trafikplan 2026 eller 2027, beroende på när under året tillköpet startade. Detta innebär att ett övertagande tidigast kan ske i december 2025 eller 2026.

Vilka tillköp utvärderas?

Alla tillköp utvärderas inte för att se om de kan bli föremål för övertagande. Västtrafik utvärderar endast trafik som ingår i vårt uppdrag, därmed utvärderas exempelvis inte skollinjetrafik, flextrafik, flexlinjer, tillköp av extra tidsintervall i Närtrafik, evenemangstillköp eller säsongstrafik.

Hur görs utvärderingen?

Det finns olika varianter av trafiktillköp, och dessa utvärderas på lite olika sätt. Västtrafik har tagit fram principer för hur utvärdering sker för de allra vanligaste tillköpen:

- Tillköp av hel linje
- Tillköp av enstaka turer
- Tillköp av förlängning av linje alt. tillköp av stopp vid ytterligare hållplats/hållplatser
- Tillköp av anropsstyrd linje eller tur

Principerna innebär att Västtrafik utifrån ett visst antal kriterier gör en bedömning av om tillköpet ska tas med in i trafikplanearbetet som ett trafikförslag. I trafikplanearbetet vägs sedan tillköpet mot alla andra förslag som har tagits fram. Vilka förslag som till sist genomförs beror på prioriteringar utifrån måluppfyllelse samt budgetram. Att ett förslag tas med in i trafikplanearbetet innebär alltså inte en garanti för att förslaget tas med som beslutad trafikförändring i trafikplanen.

Principer för utvärdering av tillköp av hel linje

Här tittar vi på hur många som reser med linjen och om det är nytillkomna resenärer eller endast en överflyttning från andra linjer i området.

- Linjen ska inte vara lågfrekvent, dvs. det genomsnittliga antalet resenärer per tur ska vara fler än 8.
- Det totala resandet till följd av tillköpet får inte ha minskat. Här tittar vi på om resandet på andra linjer i området/stråket har minskat och om det tydligt går att härleda detta till tillköpet.
- Om det genomsnittliga antalet resenärer per tur är fler än 8 OCH om det totala resandet i området/stråket inte har minskat till följd av tillköpet, tar vi med tillköpet som ett trafikförslag in i trafikplanearbetet för vidare utredning och konsekvensanalys. Där vägs tillköpet mot alla andra förslag som har tagits fram i trafikplanearbetet.

Principer för utvärdering av tillköp av enstaka turer

Här tittar vi dels på hur många som reser med den/de tillköpta turerna, men även på hur resandet med övriga turer på linjen har förändrats. Har nya resenärer börjat resa med linjen tack vare de tillköpta turen/turerna? Har endast omflyttning skett mellan turer?

- Om resenärer per tillköpt tur är fler än 8 OCH det totala snittantalet resenärer per tur på linjen är samma som innan tillköpet, eller har ökat, tar

vi med tillköpet som ett trafikförslag in i trafikplanarbetet. Där vägs tillköpet mot alla andra förslag som har tagits fram i trafikplanarbetet.

- Om resenärer per tillköpt tur är färre än 8 OCH det totala snittantalet resenärer per tur på linjen har ökat, tar vi med tillköpet som ett trafikförslag in i trafikplanarbetet. Där vägs tillköpet mot alla andra förslag som har tagits fram i trafikplanarbetet.

Principer för utvärdering av tillköp av förlängning av linje alternativt tillköp av stopp vid ytterligare hållplats/hållplatser

Här tittar vi på resandeutvecklingen totalt sett på linjen, samt hur många som reser på den tillköpta sträckan/stoppen. Vi tittar även på hur befintliga resenärer har påverkats av tillköpet.

- Antal påstigande per hållplats för den tillköpta förlängningen/stoppen. Exakt hur stort resandet behöver vara från en hållplats går inte att ange, utan behöver bedömas från fall till fall, t.ex. jämfört med genomsnittligt antal påstigande på linjens övriga hållplatser.
- Total resandeutveckling på linjen. Har de ytterligare stoppen totalt sett gett en positiv påverkan på linjen, med ett ökat antal resor?
- Om det finns ett visst resande från hållplatserna (för den tillköpta förlängningen/stoppen) och det går att se att förlängningen/de ytterligare stoppen totalt sett har gett en positiv påverkan på linjen, tas tillköpet med som ett trafikförslag in i trafikplanarbetet.

Principer för utvärdering av tillköp av anropsstyrd linje eller tur

Här tittar vi på om linjen eller turen har ett högt och jämt fördelat resande. Det kan då finnas anledning att tillsammans med kommunen titta på om tillköpet istället ska vara en ordinarie (ej anropsstyrd) linje/tur.

- Om bedömningen är att det bör vara en ordinarie (ej anropsstyrd) linje/tur, kommer Västtrafik att titta på potentialen i linjen/turen, för att se om den även fortsatt ska vara tillköp eller inte.
- Om det även fortsatt blir ett tillköp, kommer tillköpet därefter att utvärderas enligt det som gäller för tillköp av hel linje resp. enstaka turer (se ovan).

Efter övertagande av tillköp

När Västtrafik har tagit över ett tillköp kommer denna trafiklösning att tills vidare finansieras av regionen och hanteras som övrig kollektivtrafik. Det innebär

exempelvis att trafiken, på samma sätt som all trafik i Västtrafiks regi, kontinuerligt ses över för att säkerställa största möjliga samhälls- och kundnytta.

I samband med varje trafikplaneprocess tittar Västtrafik även på om grundutbudet är uppfyllt. Om det är så att något har förändrats (om t.ex. invånarantalet i en tätort har ökat) så att utbudet inte längre uppfylls med den trafik som regionen finansierar, kommer Västtrafik att titta på hur grundutbudet ska uppfyllas.

Tillköp av färdbevis

Vid kommunala tillköp av biljetter ersätter kommunen Västtrafik för hela eller delar av den biljettintäkt som annars hade genererats genom ordinarie biljettförsäljning. Prisändring av biljetter sker i samband med Västtrafiks årliga prisjustering av sortiment, om inte annat uppdrag ges.

Västtrafiks trafikområde är indelat i tre zoner: A, B och C, där varje kommun tillhör en zon. Biljetter utgår från dessa zoner.

Enligt beslut av Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden den 12 februari 2026 erbjuder Västtrafik följande sortiment för tillköp:

- Skol- och fritidsbiljetter
- Seniorbiljetter
- Färdtjänstkort
- Kommunal subvention
- Övriga fria resor

Skol- och fritidsbiljetter

Skol- och fritidsbiljetter gäller för elever som är under 20 år, samt under vårterminen det år eleven fyller 20. För elever vid anpassad gymnasieskola gäller biljetten till och med vårterminen det år eleven fyller 21. Västtrafiks skol- och fritidsbiljetter kan inte köpas direkt av elever.

Det är kommunen eleven är folkbokförd i eller skolan som bedömer om eleven är berättigad skolbiljett, enligt de kriterier som finns. Fritidsbiljetten är inte behovsstyrd utan kan erbjudas samtliga elever i en kommun.

Skolbiljett

En skolbiljett, även kallad läsårsbiljett, ger elever rätt till kostnadsfria resor med kollektivtrafiken i syfte att eleverna ska kunna resa till och från skolan. Med skolbiljett kan elever som går i förskoleklass, grundskola, grundsärskola eller gymnasiet resa på vardagar i den zon som biljetten gäller i. Priset för skolbiljett utgår från Västtrafiks ordinarie prissättning för Periodbiljett 30 dagar Ungdom.

Skolbiljetten ägs av skola/ kommun men är personlig för eleven och får inte lånas ut. Beställning av skolbiljetter hanteras av respektive skolorganisation via Västtrafiks Skolportal www.vasttrafik.se/skola/.

Skolbiljetten gäller för läsår, helgfria vardagar, måndag till fredag klockan 04:00-19:00 samt helgfria vardagar under höstlov, sportlov och påsklov.

Skolbiljett finns för:

- Zon A, B, C, AB, BC, ABC och Mini

- Det finns skolbiljetter för vissa länsöverskridande resor, vilka heter Extra

Fritidsbiljetter

Skolor/ kommuner kan erbjuda elever fritidsbiljett. Samtliga biljetter har giltighet i zon ABC. Beställning av fritidsbiljetter hanteras av respektive skolorganisation via Västtrafiks Skolportal www.vasttrafik.se/skola/.

Fritidsbiljetter finns för:

- Zon ABC Fritid vardag 19–22 (Giltig på höst-, sport-, och påsklov)
- Zon ABC Fritid vardag 14–24 (Giltig på höst-, sport-, och påsklov)
- Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg 00–24 (Giltig på höst-, sport- och påsklov)
- Zon ABC Fritid vardag 14–24 och helg/lov 00–24 (Giltig på samtliga lov inkl. jul- och sommarlov)
- Zon ABC Fritid jullov/sommarlov 00–24 (Endast giltigt på jul- och sommarlov)

Seniorbiljetter

Kommunerna i Västra Götalandsregionen och Kungsbacka kan göra tillköp av seniorbiljetter till sina folkbokförda äldre invånare, genom Västtrafiks seniorerbjudande. Västtrafik ansvarar för administration och kommunikation om seniorerbjudandet.

Kommunerna kan välja mellan tre olika åldersvillkor:

- 65 år
- 70 år
- 75 år

De flesta kommunerna kan välja mellan giltighet dygnet runt eller i lågtrafik. Några kommuner kan av kapacitetsskäl endast välja lågtrafikgiltighet, vilket i maj 2026 är fallet för Borås, Göteborg, Mölndal och Partille. Lågtrafik är vardagar kl. 08:30–15:00 och kl. 18:00–06:00, samt dygnet runt på lördagar, söndagar och helgdagar.

Seniorbiljetten gäller alltid inom en zon. Den är personlig och får inte lånas ut. För mer information om biljetternas giltighet och villkor, besök www.vasttrafik.se/seniorbiljett/.

Enligt den av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden fastställda utformningen av seniorerbjudandet (oktober 2023) kommer kommuner med dubbel zongiltighet erbjudas möjlighet att låta seniorerna välja giltighet i annan zon än den kommunen tillhör. Detta kräver dock systemutveckling och ligger längre fram i

tiden. Om zon A väljs som giltighet vid val av zon i annan zon än den kommunen tillhör kommer biljetten endast vara giltig i lågtrafik och antalet resor med dessa biljetter kommer att räknas upp med valideringsgrad. Västtrafik har inte möjlighet att särskilja vilka av kommunens seniorer som bor i ett område med dubbel zongiltighet, så om kommunen erbjuder val av zon får samtliga seniorer valmöjligheten.

För mer information om tillköp av seniorbiljett, se FAQ Västtrafiks seniorerbjudande. FAQ finns på den särskilda websidan för kommuner samt kan fås genom att maila kommun@vasttrafik.se.

Färdtjänstkort

Västtrafiks färdtjänstkort är ett kommunalt erbjudande till färdtjänstberättigade för resor i den allmänna kollektivtrafiken. Kortet är personligt och får inte lånas ut.

Priset för färdtjänstkort beräknas på antalet resor och kommunen faktureras.

Kortet beställs av kommunen och registreras på kunden.

Kommunal subvention

Kommunal subvention innebär att kommuner kan delfinansiera periodbiljetter inom Västtrafiks publika sortiment. Subventionen sker genom ett tillköp och regleras i avtal där kommunen ersätter Västtrafik för intäktsbortfall. Västtrafik har utvecklat en generisk lösning som erbjuds flera kommuner. Förändringar av erbjudandet som kräver omfattande teknisk utveckling i den befintliga generiska lösningen är inte möjliga.

Erbjudandet omfattar:

- Biljettköp i appen Västtrafik To Go
- Kunder som är registrerade hos Västtrafik (13 år och äldre)
- Periodbiljetter 30, 90 och 365 dagar

Kommunen kan välja:

- Geografisk giltighet:
 - En zon (A, B eller C) eller
 - En zongiltighet (AB, BC eller ABC)
- Resenärstyper som omfattas:
 - Vuxen eller
 - Vuxen och ungdom

Övriga fria resor

Utöver det tillköpsortiment som beskrivits ovan hänvisar Västtrafik till det ordinarie publika sortimentet för fria resor. Med fria resor menas att resenären reser utan kostnad, men att kommunen betalar för resandet.

För tillköp av fria resor av mer permanent karaktär gäller följande principer:

- Grundprincipen för tillköp av övriga fria resor är att Västtrafiks ordinarie sortiment används
- Kommunen erbjuds Västtrafiks hela befintliga publika sortiment, förutom kontoladdning
- För enkelbiljetter erbjuder Västtrafik befintligt sortiment
- Kommunen betalar ordinarie biljettpris

Tidsbegränsade tillköp, till exempel i samband med evenemang, hanteras separat. För dessa finns andra lösningar, såsom eventbiljetter. För mer information om tillköp av övriga fria resor hänvisas till Västtrafiks Företagsförsäljning www.vasttrafik.se/foretag.

Uppsägning av tillköp

De flesta trafiktillköpsavtal tecknas med samma slutdatum som det trafikavtal tillköpets trafikknaster baserats på. Det går dock att göra överenskommelser om andra avtalstider. Andra tillköp, t.ex. de för Närtrafik eller seniorbiljetter löper tills vidare. Alla tillköpsavtal har en ömsesidig uppsägningstid om vanligtvis 6 månader, undantag görs för tillköp som löper under en begränsad kortare tid. Längre uppsägningstider kan förekomma om tillköpet kräver investeringsknaster, t.ex. för inköp av fordon. Uppsägningstiden framgår av uppdragsavtalet.

Vid uppsägning av ett tillköp skickas en begäran om detta till kommun@vasttrafik.se som tar fram handlingar för uppsägning och skickar till kommunen för undertecknande.

Västtrafik har rätt att bestämma vid vilket datum tillköpet ska upphöra. Beslutet grundas framför allt på när lämpligaste tillfälle är ur resenärernas perspektiv, för trafiktillköp är det ofta i samband med nästkommande tidtabellsskifte.

I samband med uppsägningen görs ibland även en slutreglering av tillköpet. I samband med slutregleringen kan eventuellt knaster tillkomma, exempelvis för omplanering av trafik eller för knaster som uppstår på grund av ingångna trafikavtals kvarvarande entreprenadtid som ska bäras av uppsägande part för den tid som återstår efter uppsägningstiden.

Bilaga

Bedömningsmall för systempåverkan

Bedömningsmall: Prövning negativ systempåverkan

I enlighet med denna bedömningsmall prövas kommuners önskemål om trafiktillköp. Riktlinjerna i avtalet mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna om tillköp hänvisar till att tillköp inte får vara negativt systempåverkande. Bedömning av ett tillköpsönskemåls systempåverkan prövas därför enligt denna mall.

Syfte

Syftet med bedömningsmallen är att möjliggöra en prövningsprocess där kriterierna för prövning är välkända och förankrade med berörda parter (kommuner och den regionala kollektivtrafikmyndigheten). Mallen utgör underlag till bedömningen av tillköpets systempåverkan och tjänar samtidigt som en dokumentation av själva prövningen.

Instruktioner

I bedömningsmallen finns tre bedömningsnivåer. I den första övergripande prövas om tillköpet är av principiell karaktär. Alla tillköp som bedöms vara av principiell karaktär lyfts till den regionala kollektivtrafikmyndigheten för fortsatt prövning. Bedömningsnivå 1 - Bedöms något av kriterierna i nivå 1 negativt har tillköpet negativ systempåverkan. Bedömningsnivå 2 - En sammanvägd bedömning av kriterierna och bedömningsfrågorna under bedömningsnivå 2 görs. Det är den sammanvägda bedömningen som avgör om tillköpet bedöms ha negativ systempåverkan. Eventuellt kan tillköpet villkoras till följd av bedömningen på något av kriterierna i nivå 2.

Bedömningsmallens kolumner

Nr. Numret på kriteriet

Kriterie. Här listas de kriterier som bedöms, eventuellt kompletterade med bedömningsfråga/-frågor.

Bedömning. Här bedöms kriteriets systempåverkan.

Bedömningsalternativ. Grönt = Ej systempåverkande, Rött = Systempåverkande, Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas. Bedömning av principiell karaktär görs med Ja/Nej.

Kommentar. Kommentarer till bedömningen.

Förklaring. Förklaring av kriteriet/utveckling av bedömningsfrågan.

Exempel. Exemplifiering av bedömningsfrågan för att ytterligare förtydliga vad som utifrån kriteriet bedöms vara ett tillköp med negativ systempåverkan.

Principiell karaktär

Nr	Kriterie	Bedömningsalternativ	Förklaring av kriteriet	Exempel
1	Riskerar tillköpet att urholka beslutad struktur?	Besvaras med ja eller nej. Ja: Lyfts till regional kollektivtrafikmyndighet.	Det föreslagna tillköpet bedöms innebära att det av Västtrafiks beslutade linjenätet riskerar att dräneras på resenärer vilket kan innebära konsekvenser för kollektivtrafikens totala kostnadseffektivitet som är svår att bedöma i en kostnadskalkyl.	Parallell busstrafik till pendeltåg som inte kan motiveras utifrån kapacitetsbrist på tåget. Konsekvensen av att tillåta tillköpet innebär, inte minst att utväxlingen av stor investering uteblir
2	Innebär tillköpet stora förändringar i linjenätet	Besvaras med ja eller nej. Ja: Lyfts till regional kollektivtrafikmyndighet.	Stora förändringar, även om de är positiva, kan bedömas vara av principiell karaktär eftersom tillköp i grunden enligt avtalet ska vara möjligt att säga upp. Då stabilitet och tydlighet i linjenätet är av största vikt för att vinna kundernas förtroende bör dessa tillköp lyftas till myndigheten för bedömning.	Tidigarelagd satsning på nytt linjenätsstruktur som efter utredning föreslagits och som VT ställt sig bakom
3	Innebär tillköpet tillkommande fordonsrörelser i centrala Göteborg	Besvaras med ja eller nej. Ja: Stäms av i Samsyn Strategisk	Anledningen till behovet av bedömningen är att infrastrukturen är hårt belastad och att det finns behov av att minska fordonsrörelser i de centrala snitten. Definition av det geografiska området centrala Göteborg finns i Riktlinjer trafikering Göteborg.	Linje som föreslås dras till Åkareplatsen/Korsvägen/Centralstationen.

Bedömningsnivå 1 (Måste ha samtliga kriterier godkända annars bedöms tillköpet ha negativ systempåverkan)

Nr	Kriterie	Bedömningsalternativ	Förklaring av kriteriet	Exempel
1	Belastning på terminaler/hållplatser	Grönt = Ej system-påverkande Rött = System-påverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Bedömningen av belastning avser terminaler och hållplatser där det idag inte finns utrymme för tillkommande trafik utan att det får negativ påverkan på övrig kollektivtrafik.	Önskemål om att t.ex. trafikera Nils Ericsson terminalen, inom Vallgraven i Göteborg eller motsvarande.
2	Påverkan på nettoresandet	Grönt = Ej system-påverkande Rött = System-påverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Tillköpet bedöms innebära att fler kunder tappas än vad som bedöms tillkomma	En linje föreslås köras en omväg eller stanna på mellanliggande hållplatser där resandeunderlaget är litet och attraktiviteten att åka i nuvarande rese-relationer minskar.
3	Påverkan på restidskvot	Grönt = Ej system-påverkande Rött = System-påverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Får fler det bättre (ur restidsperspektiv) än som får det sämre? (även potentiella tillkommande resenärer ska värderas)	Som ovan fast ur ett restidsperspektiv.
4	Påverkan på kollektivtrafikens attraktivitet och potential att attrahera tillkommande kunder	Grönt = Ej system-påverkande Rött = System-påverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Upplevd restid, tydlighet och enkelhet bedöms. Föreslaget tillköp får inte minska enkelheten, tydligheten och den upplevda restiden.	

Bedömningsnivå 2 (Ytterligare faktorer som kan inverka på tillköpets systempåverkan och även kan innebära att tillköpet villkoras)

Nr	Kriterie	Bedömningsalternativ	Förklaring av kriteriet	Exempel
1	Tillköp ny/förlängd/omdragen linjsträckning			
1.1	Trafikerbarhet tillkommande linjsträckning	Grönt = Ej systempåverkande Rött = Systempåverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Bedömning av standard på den väginfrastruktur som ska nyttjas.	Det saknas välfungerande väginfrastruktur. Innan tillköpet kan godkännas måste infrastrukturen iordningställas, vilket är tillköpande parts ansvar
1.2	Hållplatser, reglerplatser och vändplatser	Grönt = Ej systempåverkande Rött = Systempåverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Bedömning av den hållplatsinfrastruktur som ska nyttjas. Nya behov eller finns fungerande hållplatser och vändplatser att nyttja?	Se ovan
1.3	Förarutrymmen	Grönt = Ej systempåverkande Rött = Systempåverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Bedömning om tillköpet kräver tillgång till rastutrymmen, toalett o.s.v. på plats där detta inte tidigare finns att tillgå	Se ovan
1.3	Trafiksäkerhet på ev. nytillkomna hållplatser	Grönt = Ej systempåverkande Rött = Systempåverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Bedömning görs gemensamt med ansvarig väghållare.	Se ovan
1.4	Tillgänglighetsanpassning av ev. nytillkomna hållplatser	Grönt = Ej systempåverkande Rött = Systempåverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Bedömning görs gemensamt med ansvarig väghållare.	Se ovan

1.5	Alternativ för de resenärer som ev. drabbas negativt	Grönt = Ej systempåverkande Rött = Systempåverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Förändrad linjesträckning kan innebära att tidigare trafikerade hållplatser blir utan trafik, detta kan vara godtagbart om nettoresandet totalt sett ökar men VGR:s utlovade servicenivå måste kvarstå för de som påverkas negativt	
2	Tillköp tillkommande/förändrade "turtider"			
2.1	Konsekvenser på t.ex. styv tidtabell	Grönt = Ej systempåverkande Rött = Systempåverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Försvinner enkelheten och tydligheten?	
3	Övrigt			
3.1	Parallell trafik	Grönt = Ej systempåverkande Rött = Systempåverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Tillköp av parallell trafik som innebär överflyttning av resande till linjen från andra linjer utan att nya resor genereras.	Behöver inte vara negativ systempåverkan men om inga nya resor genereras, bedöms intäkterna på tillköpet till 0 kr.
3.1	Behov av omförhandling av trafikavtalet	Grönt = Ej systempåverkande Rött = Systempåverkande Gult = Kriteriet har ej kunnat bedömas	Bedömning av om det önskade tillköpet kommer att påverka trafikavtalet på så sätt att priser eller villkor i avtalet behöver omförhandlas.	Trafiken utökas så mycket att frivolyten påverkas märkbart. Effektiviteten i trafiken påverkas märkbart osv