

Trafiknämnden

Datum: 2018-09-06

Tid: 09:00-14:00

Plats: Vidöstern, Region Kronoberg, Nygatan 20, Växjö

Ledamöter

Peter Freij (S), ordförande

Fanny Battistutta (V), vice ordförande

Sven Sunesson (C), 2:e vice ordförande

Carl-Olof Bengtsson (S)

Julia Berg (S)

Camilla Ymer (S)

Ann-Charlotte Wiesel (M)

Viktor Emilsson (M)

Eva Johnsson (KD)

Ersättare

Marianne Nordin (S)

Conny Simonsson (S)

Erik Jansson (MP)

Tommy Andersson (M)

Mattias Edlund (KD)

Övriga kallade

Thomas Nilsson

Julija Markensten

Ulf Pettersson

1 Justering av protokoll

2 Fastställande av dagordning

3 Växjö stadstrafik – utredning gällande för- och nackdelar med trafik i egen regi (18RGK1332)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Länstrafiken Kronoberg har önskat belysa för- och nackdelar om Växjö stadstrafik bedrivs i egen regi jämfört med upphandling. Förutsättningar som Länstrafiken Kronoberg särskilt understrukt under denna utredning är att om trafik ska bedrivas i egen regi gäller att: trafiken ska vara affärsmässig med hög effektivitet och att trafiken ska nyttja befintlig depå som ägs av Växjö kommun.

Växjö stadstrafik har en resandeutveckling som är positiv och överstiger de mål som regionen satt upp för trafiken. Region Kronoberg som län placerar sig högt i nationella mätningar avseende nöjda kunder.

Länstrafikens interna ombord-mätningar, vilka används för avtalsuppföljningsändamål, visar dock att stadstrafiken i Växjö har mindre andel nöjda kunder jämfört med övrig trafik i Kronoberg. Summerat visar denna genomgång att det finns fördelar med trafik i egen regi som framförallt är kopplat till möjligheterna att snabbare svara upp mot behov och efterfrågan i takt med att Växjö utvecklas samt att svara upp snabbare mot ny teknisk utveckling. Nackdelar är framförallt att det saknas erfarenhet inom nuvarande organisation och att bygga upp en sådan organisation innebär hög uppstartskostnad och därmed hög risk. Vid trafiknämndens sammanträde redogör Sweco för rapportens innehåll och slutsatser.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Utredning gällande för- och nackdelar med trafik i egen regi
- Växjö Stadstrafik - Utredning om för- och nackdelar med trafik i egen regi

4 Svar på medborgarförslag – länsövergripande resekort för pensionärer (18RGK672)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att lämna svar på medborgarförslag i enlighet med upprättad skrivelse.

att medborgarförslaget därmed anses besvarat.

Sammanfattning

Maritha Ludvigsson har lämnat ett medborgarförslag angående prisreducerade resekort för pensionärer i likhet med de som finns i Kalmar län sedan en tid tillbaka.

Beslutsunderlag

- Förslag på svar på medborgarförslag - Länsövergripande resekort för pensionärer
- Medborgarförslag Inför ett länsövergripande resekort inom Kronobergs län för pensionärer
- § 34 RF Fördelning av medborgarförslag - Inför ett länsövergripande resekort inom Kronobergs län för pensionärer

5 Svar på medborgarförslag – rörande lokaltrafiken i Växjö (18RGK806)

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att avge svar på medborgarförslag i enlighet med upprättad skrivelse,

samt

att medborgarförslaget därmed anses besvarat.

Sammanfattning

Sven Sandberg har lämnat ett medborgarförslag rörande lokaltrafiken i Växjö angående införande av en provperiod för kostnadsfritt resande i Växjö Stadstrafik för personer fyllda 75 år.

Beslutsunderlag

- Förslag på svar på medborgarförslag - Gratis resor för personer fyllda 75
- Medborgarförslag - Till Region Kronoberg rörande lokaltrafiken (Buss) i Växjö.
- § 67 RF Fördelning av medborgarförslag – Gratis resor för personer fyllda 75 år i lokaltrafiken i Växjö

6 Rapporter från externa uppdrag

Trafiknämndens ledamöter rapporterar från externa uppdrag.

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att med godkännande notera informationen till protokollet.

7 Aktuella lägesrapporter

Ansvariga tjänstemän redogör för aktuella lägesrapporter.

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

8 Månadssammandrag maj och juli 2018 (18RGK111)

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna månadssammandrag maj och juli 2018 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – juli 2018 uppgår sammanlagt till 0,7 miljoner tkr. Prognosen för helåret 2018 uppgår till 2,0 miljoner kr. Ny prognos upprättas i samband med delårsrapporten efter augusti. Den totala självfinansieringsgraden för linjetrafiken uppgick till 52,9 % för perioden januari - juli 2018 vilket är i enlighet med budget för helåret.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Trafiknämnden månadsrapport maj och juli 2018
- Månadssammandrag för TN juli 2018
- Månadssammandrag för TN maj 2018

9 Samverkansavtal för Krösatågen (18RGK1358)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att godkänna samverkansavtal för Krösatågen.

Sammanfattning

Ett nytt förslag till samverkansavtal har tagits fram inför trafikstarten i december när det finns ett Krösasystem med ett och samma trafikavtal med entreprenören. Samverkansavtalet har diskuterats i Samverkansorganet vid flera tillfällen under året. Det råder samstämmighet om avtalet mellan parterna.

Jönköpings Länstrafik administrerar och svarar för driften av hela trafiksystemet. En ny operatör tar över ansvaret för trafik i december, Tågkompaniet tar över efter Transdev.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Samverkansavtal för Krösatågen
- Samverkansavtal Krösatågen

10 Positionspapper - Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige (18RGK1142)

Förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Landstinget Blekinge, Region Blekinge, Region Skåne, Kommunförbundet Skåne, Region Halland och Region Jönköpings län. Fokus för samarbetet är framförallt framtagande av gemensamma policyer och planer inom regional utveckling, infrastruktur, kollektivtrafik, kultur samt hälso- och sjukvård.

Inom Regionsamverkan Sydsverige har ett förslag till positionspapper för Sydsveriges kollektivtrafik tagits fram. Kollektivtrafiken är en förutsättning för flera viktiga samhällsmål som regional tillväxt och en hållbar utveckling. Genom samplanering av ortsutveckling, bostäder och behovet av resor till arbete, studier och service skapas ett attraktivt Sydsverige.

Positionspapperet fastställs av Regionsamverkan Sydsverige.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Positionspapper för Sydsveriges kollektivtrafik TN
- Förslag till positionspapper - Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige
- Underlag till positionspapper - Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

11 Kurs och konferens 2018 (18RGK98)

Beslutsunderlag

- Inbjudan - Transportsektorns roll för social hållbarhet

12 Anmälan av delegeringsbeslut

Anmälan av beslut om Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2018-05-01 - 2018-08-30.

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera delegationsbesluten till protokollet.

13 Övriga ärenden

Växjö stadstrafik –
utredning gällande för- och
nackdelar med trafik i egen
regi

3

18RGK1332

Trafiknämnden

Växjö stadstrafik – utredning gällande för- och nackdelar med trafik i egen regi

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Länstrafiken Kronoberg har önskat belysa för- och nackdelar om Växjö stadstrafik bedrivs i egen regi jämfört med upphandling. Förutsättningar som Länstrafiken Kronoberg särskilt understrukt under denna utredning är att om trafik ska bedrivas i egen regi gäller att: trafiken ska vara affärsmässig med hög effektivitet och att trafiken ska nyttja befintlig depå som ägs av Växjö kommun.

Växjö stadstrafik har en resande-utveckling som är positiv och överstiger de mål som regionen satt upp för trafiken. Region Kronoberg som län placerar sig högt i nationella mätningar avseende nöjda kunder. Länstrafikens interna ombord-mätningar, vilka används för avtalsuppföljningsändamål, visar dock att stadstrafiken i Växjö har mindre andel nöjda kunder jämfört med övrig trafik i Kronoberg.

Summerat visar denna genomgång att det finns fördelar med trafik i egen regi som framförallt är kopplat till möjligheterna att snabbare svara upp mot behov och efterfrågan i takt med att Växjö utvecklas samt att svara upp snabbare mot ny teknisk utveckling. Nackdelar är framförallt att det saknas erfarenhet inom nuvarande organisation och att bygga upp en sådan organisation innebär hög uppstartskostnad och därmed hög risk.

Vid trafiknämndens sammanträde redogör konsulten för rapportens innehåll och slutsatser.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Växjö stadstrafik – utredning om för- och nackdelar med trafik i egen regi

VÄXJÖ STADSTRAFIK – UTREDNING GÄLLANDE FÖR- OCH NACKDELAR MED TRAFIK I EGEN REGI

Slutrapport 2018-06-15



SAMMANFATTNING

Länstrafiken Kronoberg har önskat belysa för- och nackdelar om Växjö stadstrafik bedrivs i egen regi jämfört med upphandling. Förutsättningar som Länstrafiken Kronoberg särskilt understrukit under denna utredning är att om trafik ska bedrivas i egen regi gäller att:

- Trafiken ska vara affärsmässig med hög effektivitet
- Trafiken ska nyttja befintlig depå som ägs av Växjö kommun

Växjö stadstrafik har en resande-utveckling som är positiv och överstiger de mål som regionen satt upp för trafiken. Region Kronoberg som län placerar sig högt i nationella mätningar avseende nöjda kunder. Länstrafikens interna ombordmätningar, vilka används för avtalsuppföljningsändamål, visar dock att stadstrafiken i Växjö har mindre andel nöjda kunder jämfört med övrig trafik i Kronoberg.

Summerat visar denna genomgång att det finns fördelar med trafik i egen regi som framförallt är kopplat till möjligheterna att snabbare svara upp mot behov och efterfrågan i takt med att Växjö utvecklas samt att svara upp snabbare mot ny teknisk utveckling. Nackdelar är framförallt att det saknas erfarenhet inom nuvarande organisation och att bygga upp en sådan organisation innebär hög uppstartskostnad och därmed hög risk.

Huruvida fordonen drivs på biogas eller el är sammantaget vara faktorer som relativt begränsat påverkas av om trafiken utförs i egen regi eller upphandlas.

Biogasdrift bedöms inte påverka operatörernas intresse att delta i en trafikupphandling. För eldrift kan offentligt ägande av fordon eller övertagande av fordon vid avtalsslut vara verktyg för att kompensera operatörer för den osäkerhet som finns gällande tid för avskrivning och livslängd för elbussar.

Den ekonomiska beräkningen visar på relativt små skillnader jämfört med trafik i upphandlad form. Den vinstmarginal som en upphandlad operatör har bedömts vid egen regi ersättas med risk för lägre effektivitetsgrad vid tjänsteplanering samt högre administrationskostnader till följd av minskade stordriftsfördelar.

En indirekt kostnad för trafik i egen regi är om regiontrafikavtalet i Växjö kommun inte kan kombineras med stadstrafikavtalet. Att upphandla endast regionlinjerna i eget avtal kommer bli svårt inom nuvarande kostnadsbild.

Utifrån den höga risk och uppstartskostnad som en övergång till egen regi innebär måste en sådan utveckling ses som ett långsiktigt projekt. Inte minst är tydlig ägarstyrning och transparent relation mellan Regionen/Länstrafiken och bolaget väsentliga faktorer.

Därutöver ska särskilt understrykas vikten att bibehålla en hög effektivitet avseende tjänsteplanering. Personalkostnaden andel av den totala kostnaden omfattar i ett normalt trafikavtal runt 60 procent av den totala kostnaden. Varje minut av en förarens tid har stor påverkan på verksamhetens totala kostnad.

INNEHÅLL

INLEDNING	3
Syfte	3
metod	3
FÖRUTSÄTTNINGAR	4
Bakgrund	4
Kollektivtrafikens organisation i Kronobergs län	5
Demografiska förutsättningar	5
Lagstiftning	6
TRAFIKENS FUNKTION	9
Dagens driftform	9
Trafikutbud	10
Resande	12
Kundnöjdhet	14
Trafikens effektivitet och funktion	15
Förutsättningar vid biogas- och eldrift	18
DRIFTSEKONOMI	19
Förutsättningar kostnadsberäkningar	19
Jämförande kalkyl nuvarande trafikupplägg vid upphandling	23
Jämförelsekalkyl driftskostnader	24
Förutsättningar fordon	25
Sammanfattning driftsekonomi	25
FÖR OCH NACKDELAR MED TRAFIK I EGEN REGI	26
Ekonomiskt perspektiv	26
Personalperspektiv	27
Trafikperspektiv	28
Kvalitetsmässiga aspekter	29
Styrning och utveckling	30
SLUTSATS OCH ANALYS	31
Färdplan trafik i egen regi	34
REFERENSER	36

Foto framsida: Oskar Jonsson

INLEDNING

Länstrafiken Kronoberg har uppsatta mål om ökat resande och ökad kundnöjdhet. För att nå dessa mål är det viktigt att hushålla med de tilldelade resurser på bästa möjliga sätt, samt att leverera hög kvalitet i utförandet. Länstrafiken har i flera omgångar upphandlat utförandet av Växjö stadstrafik från privata operatörer. Innan ny upphandling påbörjas har Länstrafiken önskat utreda om upphandling är den bästa driftformen för stadstrafiken, jämfört med att utföra den i egen regi.

SYFTE

Syftet med denna utredning är att besvara *vilka för och nackdelar finns att upphandla Växjö stadstrafik kontra att driva den i egen regi.*

Länstrafiken Kronoberg har velat att utredningen tar hänsyn till ekonomiska aspekter, kvalitetsmässiga aspekter samt styrning- och påverkansaspekter. Utredningen skall också göra en bedömning av storleken/betydelsen av de olika aspekterna samt att analysera dessa aspekter både utifrån att trafiken utförs med biogasbussar men också utifrån att trafiken utförs med elbussar.

METOD

Den inledande nulägesanalysen bygger på faktaunderlag och dokumentation som har tillhandahållits av Länstrafiken Kronoberg som efter granskning har sammanställts. Faktaunderlag har även inhämtats från Rebus, exempelvis omloppsplaner. Som kompletterande underlag har en workshop hållits med tjänstemän på Länstrafiken Kronoberg för att klargöra nuläget och vilka frågeställningar som ska besvaras. Löpande kontakt har skett med ansvariga på Länstrafiken.

Utöver analys av dokumentation har intervjuer genomförts med nuvarande operatörer, tidigare operatörer och branschföreträdare för att skapa en ökad förståelse för hur trafik i egen regi bör organiseras för att uppnå ett lyckats resultat. En granskning av gällande lagstiftning och reglering av regional kollektivtrafik har genomförts i syfte att utröna Länstrafikens möjligheter och begränsningar för att bedriva trafik i egen regi.

Utifrån granskning av faktaunderlag och workshop med Länstrafiken Kronoberg så har en nulägesbeskrivning arbetats fram med fokus på förutsättningar för:

- Växjö stadstrafik idag
- Möjligheter till effektiviseringar och förbättringar
- Organisatoriska förutsättningar
- Depålogistik

En enklare jämförelse av förutsättningarna har också gjorts genom att inhämta lärdomar från andra län samt utifrån konsultens egna erfarenhet. Med utgångspunkt från nulägesanalys och jämförelser har olika alternativ för trafikering i egen regi analyserats med beaktande av:

- För och nackdelar med att driva trafiken i egen regi
- Kortsiktiga och långsiktiga ekonomiska aspekter
- Kvalitetssäkring
- Styrning- och påverkansarbete
- Organisation och personal

Swecos projektgrupp för uppdraget har varit Oskar Jonsson (Uppdragsledare), Lars Lohman och Johan Sandevärn. Swecos ombud har varit Sofia Hellberg. För Länstrafiken har Thomas Nilsson varit kontaktperson. Därutöver har Patrik Tidåsen, Ulf Petersson, Julija Markensten och Anton Johansson deltagit aktivt i arbetet från Länstrafikens sida.

FÖRUTSÄTTNINGAR

BAKGRUND

I slutet av 70-talet i den så kallade trafikhuvudmannareformen som innebar att den lokala och regionala kollektivtrafiken blev ett primär- och landstingskommunalt ansvar. Som följd av detta bildades Länstrafiken Kronoberg som ansvarig trafikhuvudman för Kronobergs län år 1980. Genom kollektivtrafiklagen 2010 tydliggjordes det politiska ansvaret för kollektivtrafiken och kraven ökade på formella beslut där begrepp som trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt blev centrala. Trafikhuvudmännen ersattes också som följd av den nya lagen av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Inledningsvis utfördes trafiken i flera län i egen regi men succesivt, från 1989 när trafikhuvudmännen fick möjlighet att upphandla trafiken i konkurrens, kom trafiken allt mer att utföras av privata företag. Övergången till upphandlad trafik ledde generellt till effektivisering och lägre produktionskostnader men har också inneburit en koncentration till större trafikföretag. Generellt har utvecklingen i många år varit att ge de trafikföretag som i konkurrens vunnit anbud för att utföra trafik i ett område ökat inflytande och ansvar. Samtidigt är bruttoavtal, där ersättningen till trafikföretaget baseras på utförd produktion och där beställaren planerar trafiken i mer eller mindre detalj, vanligast¹.

Trafik i egen regi idag och genomförda utredningar

Det finns idag en dryg handfull offentligt ägda trafikföretag som bedriver trafik i egen regi i Sverige. Dessa är Luleå Lokaltrafik, Uddevalla Omnibus, Gamla Uppsala Buss, Skellefteåbuss, Göteborgs Spårvägar och Västerås Lokaltrafik. Samtliga bolag har en lång historia och flera startade sin verksamhet redan i början av 1900-talet. Västerås Lokaltrafik och Gamla Uppsala Buss ägs av respektive landsting medan övriga är kommunala bolag. Bolagen verkar antingen i direkttilldelad eller i konkurrensutsatt trafik och i vissa fall inom båda marknaderna. I och med den nya lagen och inrättandet av Regionala kollektivtrafikmyndigheter har ägandeskap och styrning av de offentliga trafikföretagen delvis förändrats.

Bolaget Västerås Lokaltrafik AB bedriver trafiken i hela Västmanlands län, delvis genom upphandlade underentreprenörer via ramavtal. I en extern granskning av kollektivtrafiken i länet sammanfattas att en fördel med egen regi är att det möjliggör snabbare omställningar i trafiken jämfört med att vara bunden av avtal. En nackdel är dock att det saknas ekonomiska incitament för bolaget att öka antalet resenärer, då bolaget i dagsläget fakturerar kollektivtrafikmyndigheten för antalet körda kilometer². I samband med att nuvarande avtal för stadstrafik och landsbygdstrafik i Örebro kommun var på väg att löpa ut, genomförde Region Örebro en utredning med tre alternativ³. Förbättrad upphandling i syfte att öka konkurrens och antal anbudsgivare, egen regi i samverkan med Västerås Lokaltrafik AB eller trafik och/eller fordon i eget bolag. Bakgrund till utredningen var ett missnöje med den upphandlade trafiken. Utifrån en utredning som genomfördes valdes alternativet att söka samarbete med Västmanland. Sedan 1 januari 2018 är Västerås Lokaltrafik därför en del av Svealandstrafiken AB som ägs tillsammans med Region Örebro län. Bolaget kommer från 2019 bedriva trafik i Örebro kommun på uppdrag av Region Örebro län.

Genom samarbetet med Västmanland bedömdes de risker som identifierats med att starta upp eget bolag för verksamheten i Örebro kommun kunna undvikas:

- Regionen har inte drivit trafik i egen regi på många år varför det finns risk för att rätt kompetenser ej finns internt idag
- Kräver stora investeringar
- Stora uppstartskostnader/lång uppstartstid

¹ Ringqvist Stenerik – Kollektivtrafikens styrning och organisering, K2 Outreach 2016:11

² Revisionsrapport – Granskning av Kollektivtrafiken, Bilaga 3, Kollektivtrafiknämndens möte 2017-11-27

³ Region Örebro Län - Utredning gällande alternativa driftformer för regionens busstrafik, maj 2016

Samtidigt bedömdes de fördelar som identifieras med trafik i egen regi kunna uppnås:

- Bättre möjlighet att genomföra förändringar i befintlig trafik
- Bättre anställningstrygghet för förare
- Kontroll över hela produktionskedjan

Även region Jämtland/Härjedalen initierade för ett par år sedan en utredning⁴ om trafikering i egen regi där motivet var bristande konkurrens i tidigare upphandlingar. I Jämtland beslutades det dock att fortsätta upphandla trafiken om än i något förändrad form och med andra förutsättningar för att därmed öka konkurrensen.

KOLLEKTIVTRAFIKENS ORGANISATION I KRONOBERGS LÄN

Region Kronoberg är som regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) ansvariga att tillgodose att Kronobergs läns invånare har en god tillgång till kollektivtrafik och att kollektivtrafiken utvecklas i enlighet med invånarnas resbehov och länets politiska målsättningar. RKM lyder under regionstyrelsen som är ansvariga för styrning och finansiering av den upphandlade trafiken. Under Regionstyrelsen finns Trafiknämnden vars tjänstemannaorganisation är Länstrafiken Kronoberg. Det är Länstrafiken som därmed har det övergripande ansvaret att utföra kollektivtrafik i länet. I Länstrafikens uppgift ingår att samordna planera, utveckla och marknadsföra kollektivtrafik och anropsstyrd trafik i länet. Verksamheten omfattar förutom linjetrafik med buss även skolskjuts i sju av länets åtta kommuner, färdtjänst i sex kommuner, sjukresor i hela länet, kompletteringstrafik samt tågtrafik inom Öresundstågssystemet, Krösatåg och Pågatåg (i samverkan med angränsande län). I trafikförsörjningsprogrammet formuleras sju mål för kollektivtrafiken utifrån vilka kollektivtrafiken ska utvecklas⁵.

- Fler och nöjdare resenärer
- Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda
- Kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt
- Kollektivtrafiksystemet ska bli mer resurseffektivt och bidra till en minskad klimatpåverkan
- Kollektivtrafiksystemet ska bidra till ökad hälsa
- Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla en sammanhållen och gränslös region
- Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad ekonomisk resurseffektivitet

All kollektivtrafik i Kronobergs län är idag upphandlad i konkurrens och utförs av fristående entreprenörer. Sedan 2013 utför sammanlagt 34 olika företag kollektivtrafiktjänster för Länstrafiken Kronoberg, omfattande totalt cirka 350 fordon. Föreliggande utredning avgränsas till stadstrafiken i Växjö som är en del av länets linjelagda busstrafik. Stadstrafiken i Växjö omfattar ett eget avtalsområde med Bergkvarabuss som utförare.

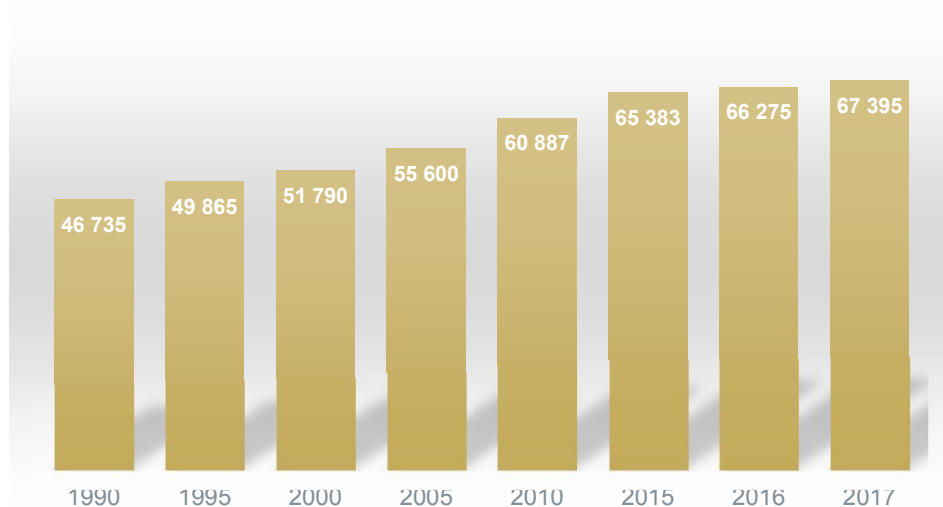
DEMOGRAFISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Växjö är Kronobergs läns största kommun och dess residensstad. Växjö kommun hade år 2017 cirka 91 000 invånare varav drygt 67 000 (ca 75 procent) var bosatta i centralorten. Övriga större tätorter i kommunen är Rottne, Ingelstad, Braås och Lammhult, vilka samtliga har mer än 1 700 invånare.

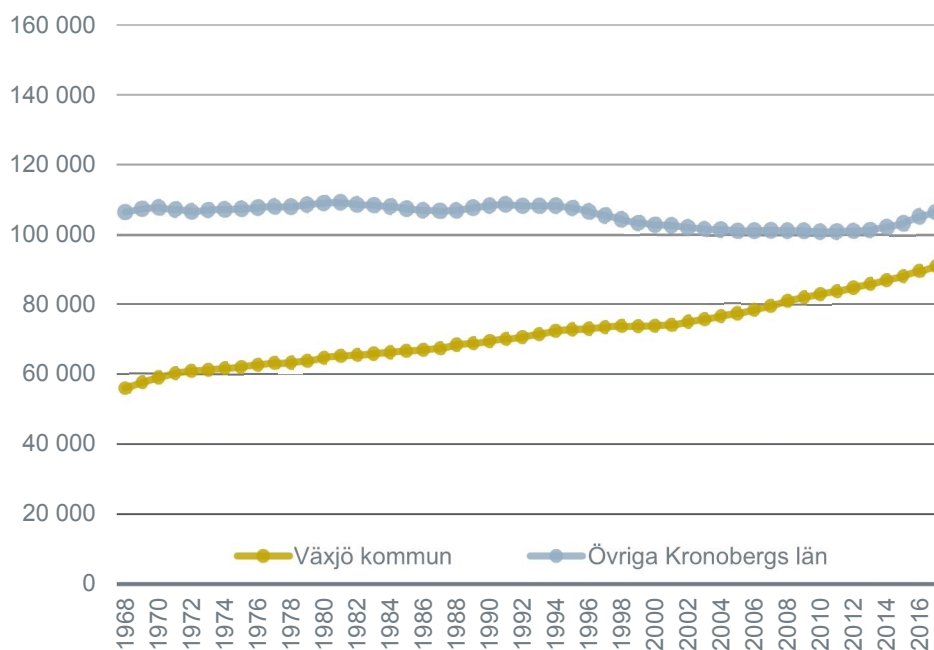
Som universitetsort har Växjö haft en positiv utveckling där invånarantalet under flera år ökat i såväl kommunen men i synnerhet i själva centralorten. Antalet invånare har i centralorten under flera år ökat relativt stabilt med runt 1 000 invånare om året. Som följd av den positiva utvecklingen i Växjö, samtidigt som utvecklingen i många av länets övriga kommuner varit sämre, har kommunens andel av länets totala befolkning succesivt ökat och år 2017 stod Växjö kommun för nästan hälften av Kronobergs totala invånarantal.

⁴ Sweco, Trafik i egen regi – ett alternativ för Länstrafiken Jämtland, 2016-02-01

⁵ Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016-2025, reviderad 170124



Figur 1 befolkningsutveckling, Växjö tätort (Källa: SCB 2018)⁶



Figur 2 Befolkningsutveckling, Växjö kommun och övriga länet (Källa: SCB 2018)

LAGSTIFTNING

Sweco har i tidigare uppdrag granskat gällande lagstiftning för att svara på om det är möjligt för ett offentligt bolag, det dåvarande fallet Länstrafiken i Jämtlands Län, att driva kollektivtrafik i egen regi⁷. I detta kapitel ser vi över den granskningen med kompletteringar utifrån eventuella förändringar i lagstiftningen för fallet Länstrafiken Kronoberg. Den samlade bedömningen ger att det är möjligt i enlighet med rådande lagstiftning för ett offentligt företag att bedriva och utföra trafik i egen regi förutsatt att det

⁶ Tätortsgrenser uppdateras vart femte år, invånarantalet 2016 och 2017 omfattar inom 2015 års tätortsgrens. Observera att del av befolkningsökningen historiskt kan bero på att mindre tätorter har uppgått i Växjö tätort.

⁷ Sweco, Trafik i egen regi – ett alternativ för Länstrafiken Jämtland, 2016-02-01

lever upp till de krav och villkor som gäller för ett kollektivtrafikföretag samt att beslut om allmän trafikplikt fattats.

Bakgrund

I samband med att kollektivtrafiken avreglerades och öppnades upp för privata aktörer förnyades regelverken på EU nivå och nationell nivå i Sverige. Detta resulterade i lagar och förordningar som bland annat reglerar vem eller vilken aktör som får bedriva och utföra regional kollektivtrafik. Kollektivtrafikmarknaden regleras genom ett antal lagar och förordningar inom EU och nationell lagstiftning. Dessa är:

- EU:s kollektivtrafikförordning (EG) nr 1370/2007
- Lagen om kollektivtrafik (2010:1065)
- Förordning om kollektivtrafik (2011:1126)
- För uppdraget är även regleringen av yrkestrafiktillstånd och yrkestrafiklagen (2012:210) relevant.
- Lagen om offentlig upphandling i försörjningssektorn (LUF)

Nationella lagar och förordningar om kollektivtrafik kan även i vissa delar komplettera EU:s kollektivtrafikförordning, EU förordningen och nationell lagstiftning.

Kollektivtrafiktjänster – tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

Det är i huvudsak EU:s kollektivtrafikförordning som anger villkoren för hur kollektivtrafiken får organiseras nationellt. Kollektivtrafiktjänster faller inom ramen för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse under EU:s konkurrenslagstiftning och de olika former av organisering av verksamheten som är möjlig inbegriper både offentliga och privata aktörer. Mot den bakgrunden fastställs bland annat i artikel 1 i EU:s kollektivtrafikförordning hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än den fria marknaden.

Villkor för organisering av kollektivtrafik

Behörig myndighet i Sverige för regional kollektivtrafik är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM). I Kronoberg är kollektivtrafikmyndigheten sedan 2015 Region Kronoberg. I EU-förordningen fastställs hur de behöriga myndigheterna kan ingripa för att se till att det erbjuds tjänster av allmänt intresse på kollektivtrafikområdet som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. För att säkerställa detta kan kollektivtrafikmyndigheten ingå avtal med kollektivtrafikföretag genom att besluta om allmän trafikplikt.

Möjligheten att tillhandahålla kollektivtrafik i egen regi eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag beskrivs i artikel 5.2. Här framgår att om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning, får behöriga lokala myndigheter, oavsett om det är en enskild myndighet eller en grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerad kollektivtrafik, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller att genom direkttilldelning av avtal om allmän trafik uppdra åt en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten.

Väsentliga förutsättningar för detta är att det interna företaget bedriver sin kollektivtrafik inom den behöriga lokala myndighetens territorium och inte deltar i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför den behöriga lokala myndighetens territorium.

Att tilldela avtal enligt artikel 5.2 ska följa artikel 4 avseende obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser. Detta innebär att bland annat att avtalet ska föregås av beslut om allmän trafikplikt, där *"klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses"* samt *"i förväg och på ett objektivet och öppet sätt fastställas... de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen ...på ett sätt som förhindrar alltför*

höga ersättningar... en ersättning kan aldrig överstiga det belopp som krävs för att täcka den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader och intäkter som följer av fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst”.

Det ska också ”Fastställas hur kostnaderna för tjänsternas tillhandahållande ska fördelas. I dessa kostnader kan särskilt ingå kostnader för personal, energi, infrastrukturavgifter, underhåll och reparation av fordon avsedda för kollektivtrafik, rullande materiel och anläggningar som behövs för driften av persontrafiken samt fasta kostnader och rimlig avkastning på eget kapital.”

Ett beslut om allmän trafikplikt innebär att myndigheten tar ansvar gentemot sina invånare för att tillhandahålla den beslutade tjänsten, dvs. ett beslut om offentligt åtagande för en viss regional trafik (engelska ”Public Service Obligation”). För att kunna ingå avtal om allmän trafikplikt måste myndigheten först genom beslut ha fastställt vilken trafik som omfattas av allmän trafikplikt och vad trafikplikten innebär.

Alla beslut om allmän trafikplikt ska dessutom gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet. Programmet ska beskriva vad som bör ingå i ett beslut om allmänt trafikplikt och för vad ett beslut bör tas, det innebär till exempel att;

- det ska framgå vilka avvägningar RKM kommer att göra inför beslut om allmän trafikplikt
- den ska innehålla en beskrivning av RKM:s process för beslut om allmän trafikplikt
- den ska ange de kriterier som RKM tillämpar i sin bedömning av vilken trafik som ska omfattas av allmän trafikplikt
- RKM inte kan ställa krav på att den kommersiella trafiken ska uppnå alla enskilda mål
- TFP ska redovisa RKM:s bedömning av möjligheter att bedriva kollektivtrafik på helt kommersiella villkor

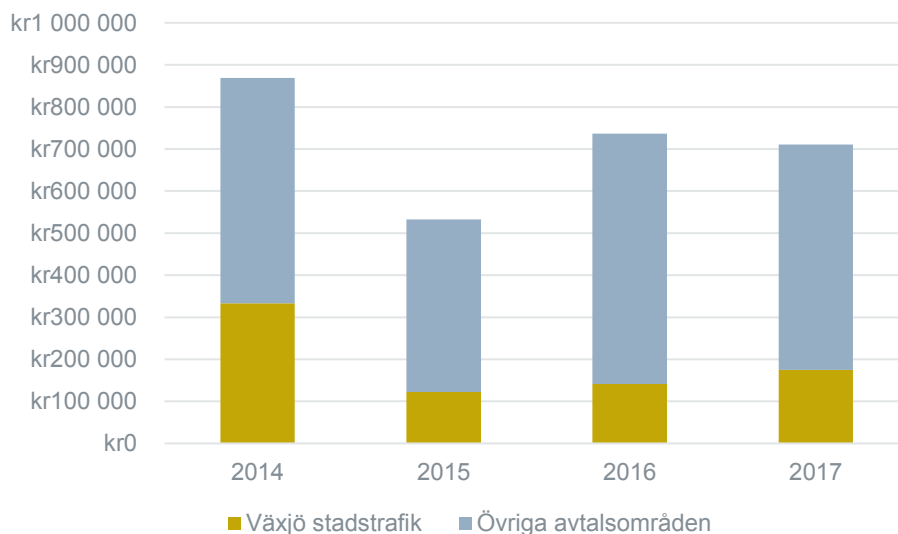
Ett trafikpliktsbeslut omfattar alla former av trafikavtal; tjänstekoncessionsavtal, produktionsavtal, resandeincitamentsavtal, direkttilldelning, samarbetsavtal med trafikföretag, biljettsamverkan, trafik i egen regi och allmänna bestämmelser. I Trafikförsörjningsprogrammet ska också arbetsgång och tidplan för beslut om allmän trafikplikt redovisas. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan sedan handla upp den subventionerade trafikeringen från olika operatörer eller driva den i egen regi.

TRAFIKENS FUNKTION

DAGENS DRIFTFORM

Växjö stadstrafik är idag upphandlad via ett tioårigt avtal som gäller till och med tidtabellskiftet i juni 2023. Avtalet för Växjö stadstrafik omfattar tidtabellslagd linjetrafik, förstärkningstrafik och tillfälliga transporter. Samtliga fordon i avtalet är fordonsklass I och omfattade vid avtalsstart 38 fordon. Ersättningen som utgår delas in i fast ersättning för fordon, fast ersättning för anläggningar, rörlig ersättning/vagnkilometer samt tilläggsersättning under OB-tid. Den rörliga ersättningen anges per fordonstyp och uttrycks i kronor och ören (pris/vagnkilometer). Enligt avtalet kan trafikvolymen inom ramen för hela avtalet förändras med mellan – 25 procent eller + 40 procent under avtalsperioden jämfört med de förhållanden som gäller vid avtalets tecknande. Ersättning ges för tidtabellslagd eller annan schemalagd trafik samt tomkörning som finns upptagna på de av Länstrafiken och Trafikutövaren gemensamt fastställda vagnsomloppsplanerna. Ersättningsberättigad produktion beräknas alltid från bussterminal/centralhållplats vid den aktuella stationeringsorten.

Avtalet innehåller incitament kopplat till kvalitet som mäts i egna kvalitetsundersökningar. Incitamentet innebär att ersättningen per vagnkilometer kan öka eller reduceras med 30 öre, i intervaller om 10 öre i tre nivåer uppåt respektive neråt beroende på utfall. Därutöver finns ett antal avdrag för bristande kvalitet. I nuvarande avtal för stadstrafiken har något incitament ännu inte utfallit. I senaste mätningen var dock det samlade betyget nära den första nivå som innebär reducerad ersättning. Totalt uppgick viten för kvalitetsbrister i stadstrafiken till 175 000 kr under 2017. Drygt hälften av kvalitetsavdragen omfattar försening och ungefär en femtedel sen framkörning.



Figur 3 Kvalitetsavdrag, Växjö stadstrafik och övriga avtalsområden, 2014-2017 (Källa: Länstrafiken Kronoberg)

En förutsättning i avtalet är att fordonen ska drivas med biogas som tillhandahålls av beställaren via dennes avtal med Växjö kommun. Förutsättningarna för detta prismässigt anges i anbudsupplägget.

Vid tidpunkten för upphandlingen planerades en omfattande satsning på stadstrafiken med en ökning från 28 till 38 fordon och med ambition att öka resandet i stadstrafikområdet med 80 till 85 procent.

TRAFIKUTBUD

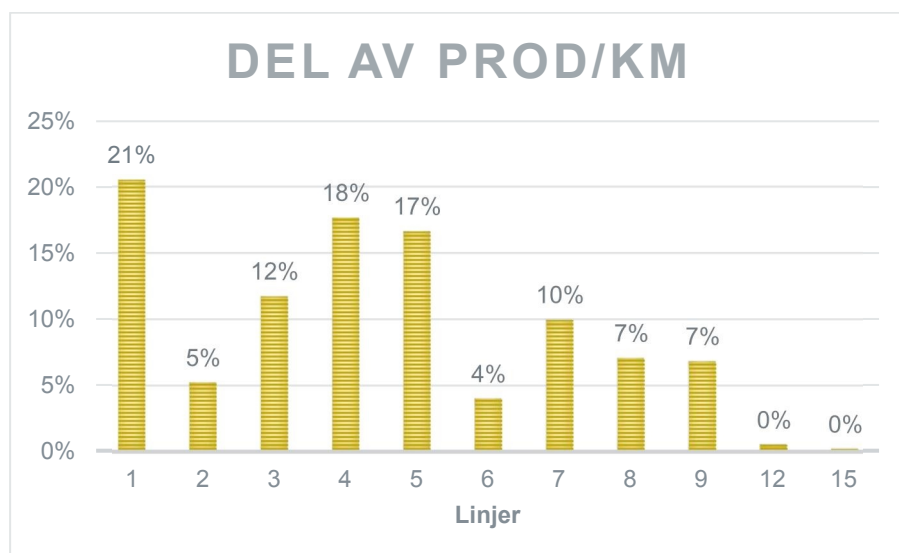
Växjö Stadstrafik omfattar totalt elva linjer, linje 1 till 9 samt linje 12 och 15 vilka är utpräglade industrilinjor för arbetspendling. I samband med innevarande avtal utökades trafiken och idag produceras drygt tre miljoner tidtabellskilometer varje år där linje 1, 4 och 5 har drygt 50 procent av trafikutbudet. Enligt trafikförsörjningsprogrammet skall produktionsökningen i form av personkilometer stå i paritet med resandeökningen med målsättningen om tre procent per år.

Utbudsmässigt trafikeras linjerna från 10-minuterstrafik till 30-minuterstrafik under vardagar och 20, 30 eller 40-minuterstrafik under helgerna. Vissa linjer har i stort sett samma utbud hela dagen men generellt görs viss reducering mellan ca 9:00 till runt 14:00 och efter klockan 18 på kvällarna.

Sommartid (mitten av juni till mitten av augusti) kan utbudet sägas motsvara i stort sett normaltabellens lågtrafikutbud.

Utbud (minuter mellan avgångar) per linje och tid på dygnet enligt tidtabell (vinter) – tidsintervallerna är ungefärliga

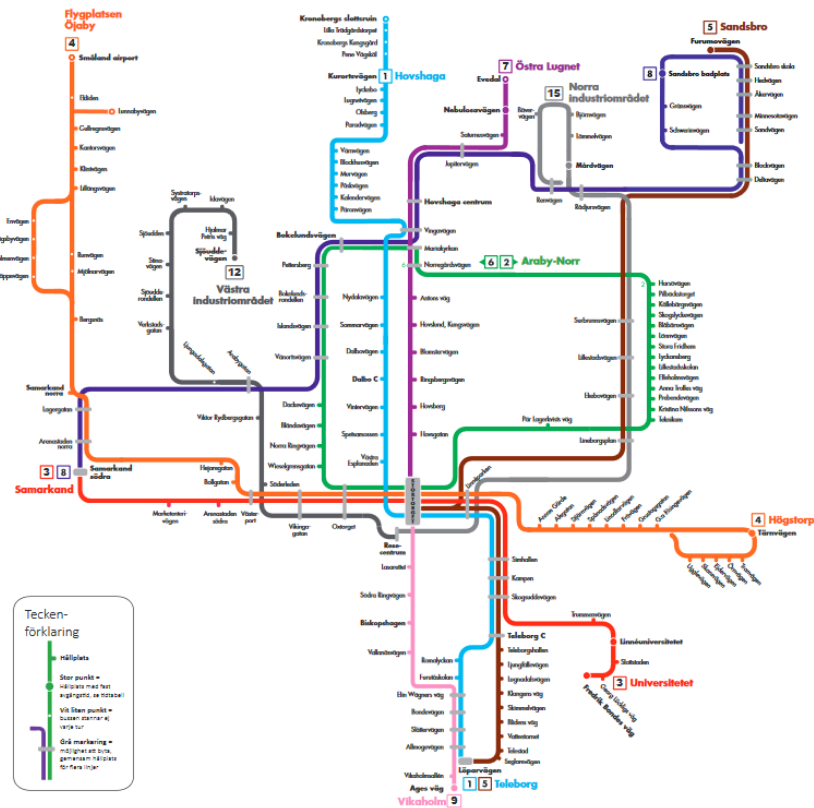
Linje	-9:00	9-14:00	14-18:00	18:00-	Helg
1	10	20	10	20	20
2	15	15	15	30	30
3	10	10	10	20	20
4	15	30	15	30	20
5	20	20	20	20	20
6	15	15	15	-	30
7	12	20	12	20	20
8	30	30	30	30	30
9	20	20	20	20	40



Figur 4 Linjernas andelen av den totala produktionen (Källa: Länstrafiken Kronoberg)

Växjö stadstrafik

Linjekarta



Giltig fr.o.m. 15 januari 2018

Kundcenter 0771-76 70 76 | lanstrafikenkron.se

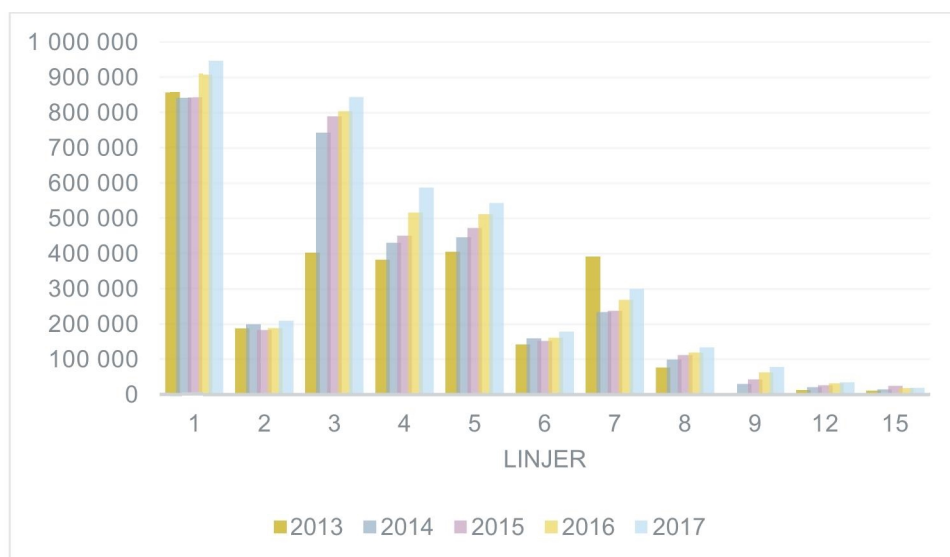
Figur 5 Linjenät Växjö stadstrafik, vinter 2018

RESANDE

Vid jämförelser i resandestatistik görs en jämförelse bakåt för att få en uppfattning vilka satsningar som skall ske framåt. Ledtider blir ofta långa innan förändringar kan ske, dels tröghet i tidtabellsförfarandet men också i branschrelaterade frågor så som trafikavtal, kollektivavtal etc. Satsningar eller förändringar i stadstrafik kräver också ofta tid innan det får full effekt. En utmaning är att resandet ofta ökar som mest i tider där kapacitet redan är begränsad. Att behöva lösa positiva kapacitetsproblem kan därför bli en kostsam lösning som kräver extra fordon. Insatstrafik under rusningstid innebär också ineffektiv tjänsteplanering som dimensionerar extra förarbehov under kort tid.

2017 uppgick resandet till knappt fyra miljoner påstigande. Utvecklingen i Växjö har varit positiv resandemässigt och närmar sig det mål på 80–85 procent ökat resande som ambitionsnivån i upphandlingsunderlaget angav. I en jämförelse mellan 2009 och 2017 har antalet påstigande ökat med 77 procent. En viktig del i resandeutvecklingen har varit den omfattande produktionsökning som gjordes inför att nuvarande avtal började gälla 2013. Ytterligare utökningar som gjorts under de senaste åren och bidragit till ökat resande är att sommarreduceringen som tidigare inleddes redan i april månad succesivt har senarelagts och inleds från 2018 i mitten av juni månad som är mer i enlighet med vad som är brukligt i landet.

Resandeutvecklingen under avtalsperioden mellan 2013–2017 har en positiv kurva, målsättningen enligt trafikförsörjningsplanen har som mål med tre procent per år, vilket Växjö stadstrafik uppfyller med god marginal.



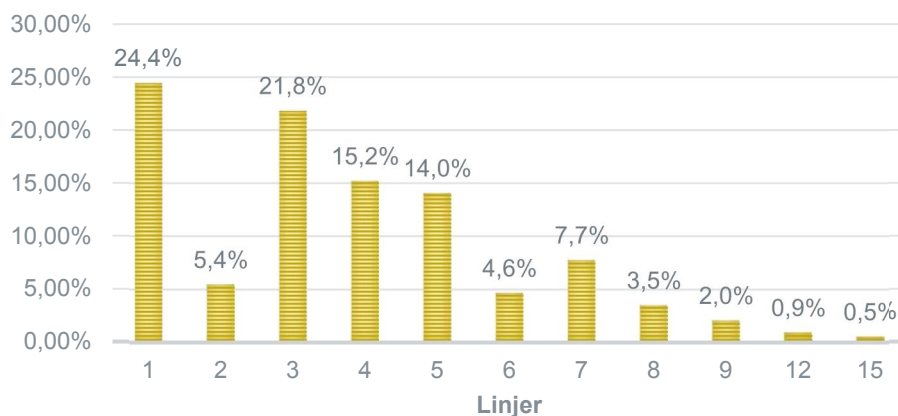
Figur 6 Resandeutveckling 2013–2017 per linje och år (Källa: Länstrafiken Kronoberg)

Resandeutveckling på linjenivå i jämförelse från föregående år % under 2013–2017

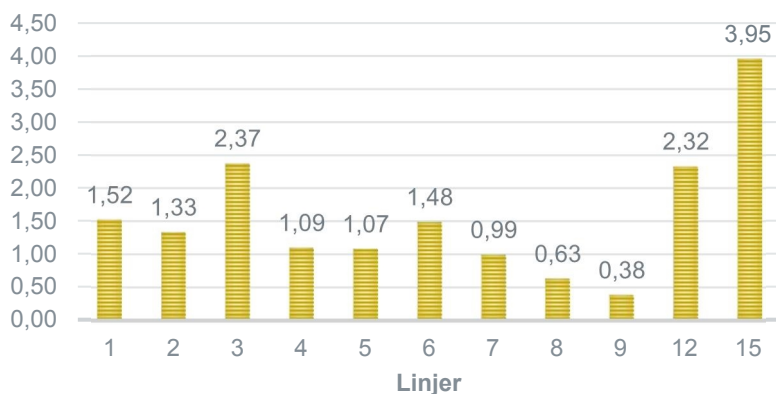
Linje	2013	2014	2015	2016	2017
1	856 954	-1,9%	0,1%	8,1%	4,3%
2	187 746	6,1%	-8,2%	3,2%	11,1%
3	403 063	84,6%	6,2%	1,8%	5,0%
4	383 150	12,4%	4,7%	14,6%	13,8%
5	405 858	10,0%	5,9%	8,3%	6,2%
6	141 847	12,8%	-4,7%	5,9%	11,0%
7	392 312	-40,4%	1,8%	12,9%	11,5%
8	76 201	30,6%	12,4%	6,8%	12,3%
9	-	0,0%	42,5%	46,5%	24,1%
12	13 196	60,4%	23,3%	22,7%	7,4%
15	11 415	25,3%	70,3%	-25,5%	5,7%
Totalt	2 871 742	12,1%	3,6%	7,8%	7,9%

Sett till per linje dominerar linje 1 och 3 med nästan hälften av det totala resandet. I förhållande till utbud är det industrilinjerna och linje 3 som har flest antal resande i förhållande till linjens produktion.

RESANDE/ANDEL 2017



Figur 7 Andel resande per linje (Källa: Länstrafiken Kronoberg)

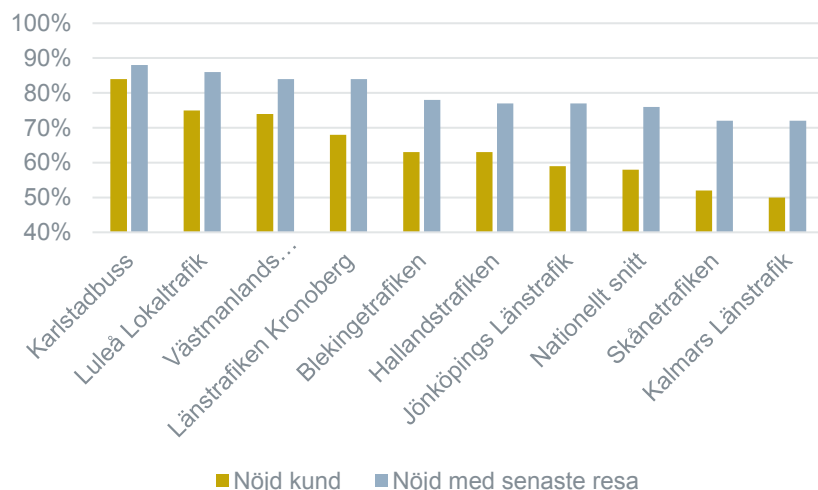


Figur 8 Antal påstigande per utbudskilometer per linje, 2017 (Källa: Länstrafiken Kronoberg)

KUNDNÖJDHET

Länstrafiken Kronoberg ligger generellt högt i nöjdhet i Svensk Kollektivtrafiks kollektivtrafikbarometer. Mätningen visar Kronoberg som helhet och kan inte isoleras till Växjö stadstrafik. Andelen nöjd kund 2017 var 68 procent vilket placerar Kronoberg på plats fyra i landet och 10 procentenheter över det nationella snittet. Av de två bäst placerade områdena avser två, Karlstad och Luleå, endast stadstrafikområden. I jämförelse kan sägas att de angränsande länen Jönköping och Kalmar i samma mätning fick 59 respektive 50 procent. Även i nöjdhet med senaste resan placerar sig Kronoberg på fjärde plats med 84 procent andel nöjda kunder. Detta är 8 procentenheter över det nationella snittet och 7 respektive 12 procentenheter bättre än Jönköping och Kalmar län.

För Växjö stadstrafik visar interna ombordmätningar att Växjö stadstrafik har lägre nöjdhet än övriga avtalsområden i länet. Mätningen för perioden 2016–2017 gav ett genomsnittsbetyg på 7,04 på en tiogradig skala medan snittet för övriga avtalsområden var 8,96. Observera att denna mätning inte ska jämföras med kollektivtrafikbarometern.



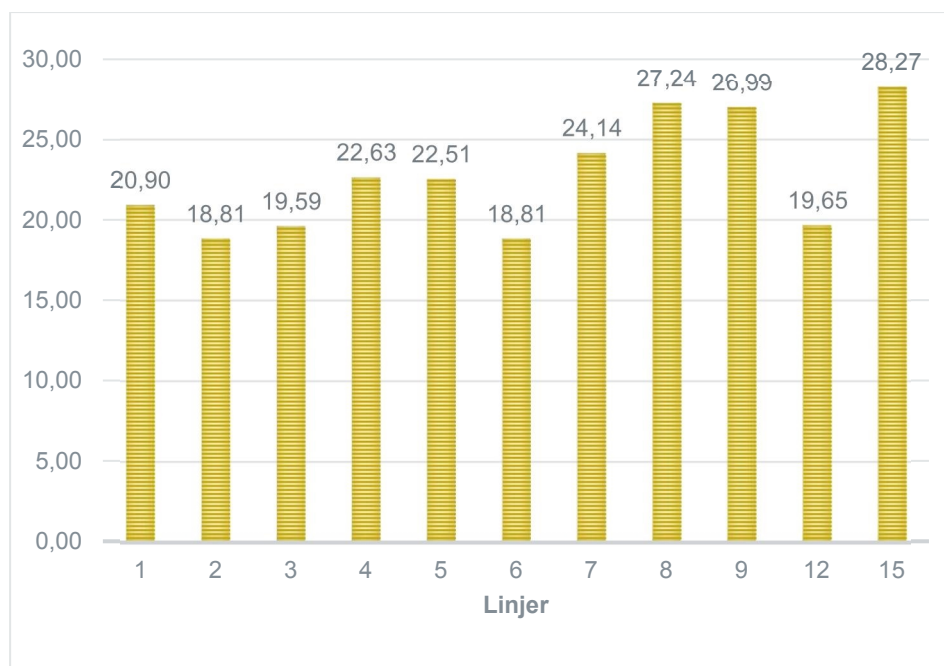
Figur 9 Nöjdhet kund och senaste resa för utvalda områden⁸ år 2017 (Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017)

⁸ Figuren omfattar utöver Kronoberg mätningens topp 3 samt angränsande län och nationellt snitt.

TRAFIKENS EFFEKTIVITET OCH FUNKTION

Körtider och medelhastighet

Linjelagd stadstrafik har generellt sett stora variationer för restid enligt tidtabellen, det kan bero på framkomlighetsproblem, geografiska/typografiska förutsättningar etc. För att kunna identifiera och jämföra förändringar så är snitthastigheten på linjen ett bra jämförelsetal. Generellt sett så kan det antas att cirka 17–18 km/h är en normal snitthastighet stadstrafik. Avtalets ersättningsmodell, där ersättning endast ges per kilometer, kan delvis ge operatören en drivkraft att reducera tidtabellens körtid. Det kan vara en av bidragande orsakerna till att stadstrafiken har höga medelhastigheter.

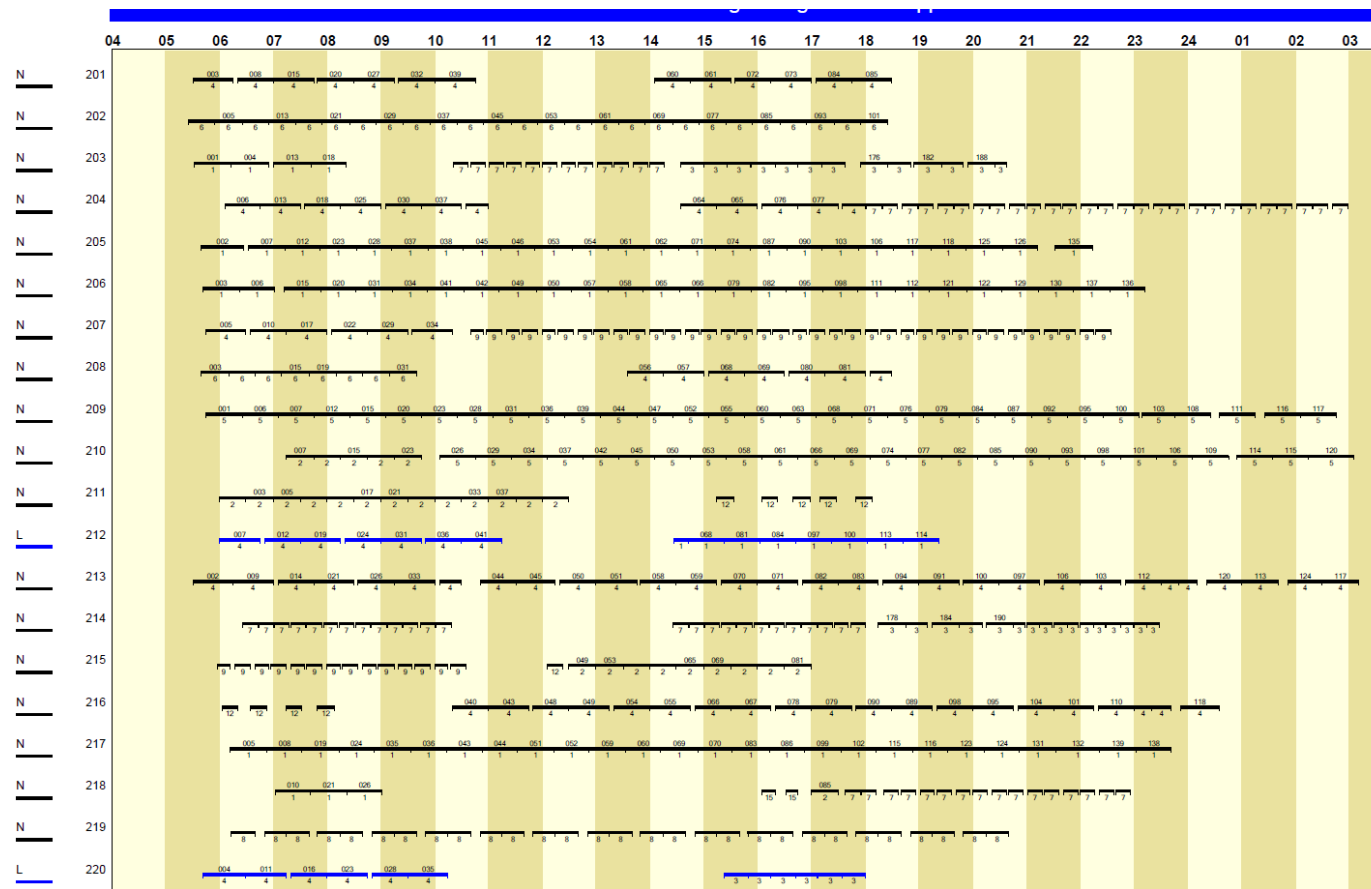


Figur 10 Medelhastighet per linje (km/h) utifrån tidtabellstid (medelhastigheten beräknas utifrån linjens totala längd och körtid)

Omlopp

Växjö omloppsplaner visar att omloppen generellt har 0 – 5 minuters "vänd tid" vilket ger en hög omloppseffektivitet. Hög omloppseffektivitet minimerar antal fordon som krävs för att kunna köra trafiken men innebär samtidigt sårbarhet för störningar. För att uppnå effektiva omlopp krävs en strategi under lång tid vilket Växjö stadstrafik har lyckats med.

Svårigheter med effektiva omlopp kan vara tidshållningen i tidtabellerna eller att det blir svårt att göra justeringar på linjerna då tid inte finns i tidtabellen. Att introducera eldrift i dagens stadstrafik kommer att göra att förändringar behöver göras för att inte driva upp antal fordon i onödan.

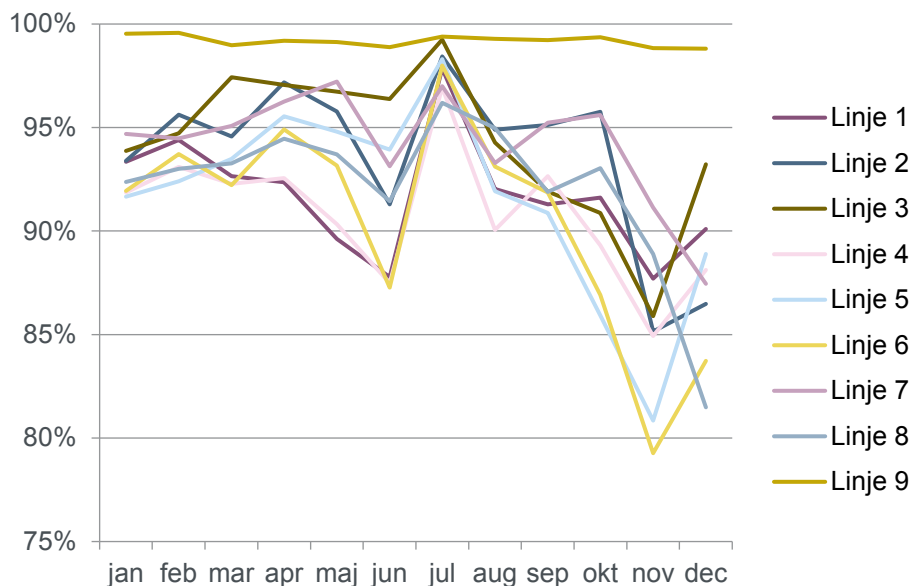


Figur 11 Utsnitt, Omloppsplan Växjö stadstrafik – planen visar att fordonen används relativt jämnt över dagen samt att vändtiden mellan avgångar är kort.

Punktlighet

Punktlighetsmätningar i kollektivtrafik skiljer sig åt mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i landet. I Växjö och Kronobergs län mäts tiden från varje hållplats. Definitionen av punktlighet är att bussen räknas vara försenad vid en avvikelse på fem minuter. Målet är att punktligheten i Växjö stadstrafik ska uppnå 93 procent 2018 och 95 procent 2020.

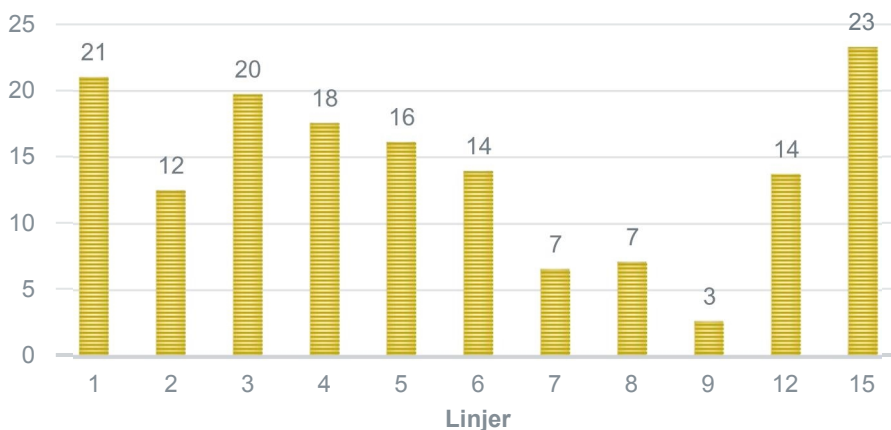
Statistiken för 2017 visar att punktligheten på Växjö stadstrafik varierar under året. Under 2017 har det inkommit kundklagomål på linje 4 och 5 där tidshållningen varit sämre och där utredning pågår hur punktligheten kan förbättras.



Figur 12 Punktlighet per linje (2017) – punktlighet avser förseningar större än 5 minuter vid utvalda hållplatser (Källa: Länstrafiken Kronoberg)

Kapacitet i nuvarande linjetrafik

Den genomsnittliga belastningen är högst på linje 1, 3 och 15 där genomsnittligt antal påstigande uppgår till minst 20 påstigande per avgång. Som brukligt varierar dock den genomsnittliga belastningen över dygnet.



Figur 13 Medelbeläggning per avgång och linje, 2017 (Källa: Länstrafiken Kronoberg)

FÖRUTSÄTTNINGAR VID BIOGAS- OCH ELDRIFT

För Växjö stadstrafik krävs i nuvarande avtal att biogasfordon ska användas för framdrift av trafiken. Biogas tillhandahålls via Länstrafiken genom avtal mellan Länstrafiken och Växjö kommun. För kommande avtalsperiod undersöks förutsättningar att införa elbussar för hela eller delar av trafiken.

Förutsatt en avtalsperiod på maximalt 10 år med biogaskrav, ser inte operatörer någon negativ påverkan avseende intresse att delta vid upphandling av stadstrafik. Det finns dock inte gasbussar i alla fordonsmodeller och antalet tillverkare som erbjuder gasbussar uppfattas av operatörer ha minskat något de senaste åren. Biogasfordon är också dyrare driftsmässigt sett till förbrukning per km. Detta är dock en förutsättning som är likvärdig oavsett om trafiken upphandlas eller utförs i egen regi. Som följd av att infrastruktur för distribution och tankning av biogas är uppbyggd i Växjö är den samlade bedömningen att biogas som drivmedel inte är en faktor som påverkas av valet av upphandling eller trafik i egen regi.

Elbussar har hittills i Sverige främst införts som projekt eller på annat sätt inkluderats inom ramen för redan befintliga avtal. Av de bolag som har trafik i egen regi har Västmanland i dagsläget (maj 2018) en elbuss i fordonsflottan medan Luleå inför elbussar på en linje i oktober 2018. Elbussar kan ha en teknisk livslängd som gör dem dyra att skriva av på tio år. Exempelvis är batteriernas livslängd en osäkerhetsfaktor som gör det svårt att beräkna vilken avskrivningstid bussarna har. Exempel finns därför att operatörer hyr batterierna från leverantören. Införande av elbussar kan också kräva längre tid för anskaffning och testning för att laddning och drift fungerar^[1].

Den samlade bedömningen är att etablering av elbuss till viss del kan gynnas av trafik i egen regi utifrån de osäkerhetsfaktorer som idag finns avseende avskrivningstid och livslängd. Utvecklingen inom eldriven busstrafik går dock snabbt och bara under det senaste året finns flera exempel på trafikupphandlingar där elbussar ingått i trafikupphandlingar och där konkurrensen varit hög vid anbudsgivning. Exempelvis i Sörmlands län samt i Malmö och Helsingborg. I exemplen från Skåne har beställaren haft med som förutsättning att denne köper loss fordonen efter kontraktets slut. Den risk som finns avseende elbussar kan således vid upphandling kompenseras genom återköpsklausul alternativt att Länstrafiken väljer att tillhandahålla fordonen. Något som görs exempelvis i Umeå kommun.

^[1] Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, Övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län, rapport 2017-10-11

DRIFTSEKONOMI

I detta avsnitt görs en ansats att beskriva effekter av trafik i egen regi jämfört med upphandlad utifrån ett ekonomiskt perspektiv. Fokus i analysen är på de kostnader där det finns en uppenbar risk för skillnader. Detta avser i första hand administrativa kostnader och driftskostnader utifrån i första hand ett tidsperspektiv, det vill säga förartid.

Kostnadsberäkningarna bygger på produktions/omloppsplan som stadstrafiken har 2018. För att kunna göra beräkningar har vissa schablonkostnader gjorts. Grundförutsättningarna är gjorda utifrån en schablonkostnad med biogasdrift med en rullkostnad (förbrukning samt underhåll) på 10,70kr/km (gaspriser varierar och upphandlas inför trafikstart).

Att bedriva kollektivtrafik kräver mycket planeringstid. Då trafikbolaget vid införande av trafik i egen regi startar från en låg nivå behövs stort engagemang både i ekonomiska men också personella resurser. De beräkningar som är gjorda utgår från likvärdiga trafikområden med de personalresurser som finns där. Merutnyttjande av resurser som redan finns inom Länstrafiken/Region Kronoberg har beaktats. Det är dock svårt att bedöma hur mycket tid som i praktiken är möjlig att föra över till bolaget utan att övrig verksamhet påverkas negativt. Det som är inräknat med viss nyttjandegrad är resurserna VD, HR och IT.

Det ska understrykas att kostnaden att övergå till egen regi initialt kommer vara hög. Detta kopplat till att mycket av verksamheten måste byggas upp från grunden, personal rekryteras och utbildas samt systemstöd behöver köpas in och utbildas inom. Trafik i egen regi bör således ses som ett långsiktigt projekt och de här beskrivna kostnaderna ska ses utifrån ett perspektiv att verksamheten är etablerad.

FÖRUTSÄTTNINGAR KOSTNADSBERÄKNINGAR

I ett trafikavtal beräknas personalkostnaden ligga på runt 60 procent. Övriga kostnader är i huvudsak kopplat till fordonsrelaterade delar. För att beräkna personaldriften av trafikavtalet tas hänsyn till hur omloppsplaneringen är i Växjö stad som i Växjö är att betrakta som väl optimerad idag. För förardriften kan denna optimering av fordon dock bli besvärlig då "arbetsrättsliga pauser" inte finns naturligt i nuvarande omloppsplaner och tidtabeller. För att förändra omlopp eller tidtabeller är risken stor för en viss suboptimering och därmed kostnadsökning i personaltimmar eller i antal fordon. Parterna kan dock komma till lokal överenskommelse vilket möjliggör vissa avsteg från kollektivavtalets "pausregel".

För kunna uppskatta kostnadsbilden för drift av förartimmar har generella antagande gjorts från likande trafikområden i Sverige. Metoden beräknar antal betalda förartimmar gentemot tidtabellstid i procent. Stora variationer finns mellan olika stadstrafikområden men i Växjö visar analysen att trafikförutsättningarna för hög effektivitet är relativt god. I beräkningarna med trafik i egen regi har därför 75 procent tjänsteplan helårseffektivitet använts. Detta innebär att 75 procent av förarens betalda tid utförs under tidtabellslagd tid. Att kunna bibehålla effektivitet kräver långsiktiga regler och varje minut av en förarens tid har stor påverkan på verksamhetens budget. Beräknat på 60 tjänster motsvarar exempelvis två tillkommande minuter för in- och utloggningstid per tjänst en ökad kostnad på runt 150 000 kr per år⁹.

⁹ 60 tjänster x 2 min = 120 min X 300 dagar = 600 timmar x 250kr/förartimme = 150 000 kr/år.

Kostnad för tjänsteplan helår Växjö stadstrafik 2018 vid olika nivåer för effektivitet, 1 %-enhet = 345 497kr/år

Effektivitet	Förar timmar	Timkostnad (250 kr)
80%	165 839	41 459 625 kr
79%	167 220	41 805 122 kr
78%	168 602	42 150 619 kr
77%	169 984	42 496 116 kr
76%	171 366	42 841 613 kr
75%	172 748	43 187 109 kr
74%	174 130	43 532 606 kr

Förutsättningar personalorganisation

Förare

Förarna beräknas i kalkylen som ett övertagande av befintlig personal, vilket är helt normalt med tanke på förarbrist som finns i branschen. Utbildning för förarna samt annan tid då föraren ej kör trafik är beräknad under samma förutsättningar som upphandlad trafik. I beräkningarna finns deltidsförare angivet. Detta kan vara en risk vid trafik i egen regi att ägaren har förbundits sig till att möjligheten finns att kunna vara heltidsanställd utan att detta kan motiveras av utbudet.

Verkstad

Att bedriva verkstad för kollektivtrafik är en mycket svår uppgift. Grundförutsättningarna i Växjö stadstrafik är dock förhållandevis goda gällande depåförutsättningarna med modern depå ägd av kommunen. Svårigheter för denna typ av verksamhet är att kunna attrahera personal med rätt kompetens, vilket är svårt då efterfrågan på verkstadspersonal är mycket stor idag. En möjlighet kan vara att överta den befintliga personalen som finns idag. Kalkylen bygger på att vara likvärdig mot upphandlad trafik men riskerna skall inte underskattas då det kan vara kostsamt att inte ligga rätt till i frågan om bra personal. Möjligheter finns att köpa hela tjänsten men på lång sikt rekommenderas det ej då det ofta blivit en fördyring gentemot att driva verkstaden själv.

Trafikplanering

Optimering av tjänster och omlopp tillhör trafikplanerarens roll, förutsättningar för att kunna klara av arbetet krävs någon form av planeringssystem (ex Hastus, Trapez). Inköpskostnad och utbildningstid för detta är ej medräknat i kalkylen. Entreprenörer som tillfrågats ställer sig tveksamma till intresset att sälja planeringsfunktion som tjänst. Ifall detta ändå skulle utföras uppskattas kostnaden vara runt två miljoner kr per år. Kostnaden att köpa in ett planeringssystem är svårt att uppskatta och årskostnaden varierar också beroende på val av nivåer avseende support och uppgraderingar.

Trafikplaneringsresurser med kompetens att planera system av typen Hastus är eftertraktade på marknaden varför det kan vara sårbart att förlita sig på en person i detta sammanhang. Kalkylen utgår dock från en tjänst för planering.

Fordon

Inköp av fordon till Växjö stadstrafik måste utredas grundligt och tidigt i processen. Startsträckan för att kunna inhämta den kunskap som behövs bör inledas med att bestämma vilka typ av kravställning som skall gälla de närmaste 10 åren samt vem som skall ställa kraven för att hålla ner kostnader. Erfarenheter/kunskap från upphandling av bussfordon är något som bör övervägas att köpas in då det är en ny erfarenhet för bolaget.

Förslag på administrativt bolag trafik i egen regi med arbetsbeskrivning

VD: Bolags ansvarig gentemot ägarna

HR: Stöttar bolaget med i personalfrågor

System/IT: Ansvar för drift av IT-system

Trafikchef: Ytterst ansvarig (juridisk person), trafikansvarig, personalchef etc.

Kvalitet/marknad: Uppföljning av kvalitet, ansvar för marknadsåtgärder, ansvarig för resandeutveckling, ansvar för olika typer av system ex. förare utbildning, grön körning etc.

Gruppchef: Personalplanering på kort sikt (innevarande vecka), sköter den dagliga driften av depån, förarnas närmaste chef, utvecklingssamtal, ansvarig gentemot kommunen i frågor rörande kollektivtrafik, andra personalrelaterade frågor ny rekrytering, sjukdom etc.

Trafikledning: Sköter den trafikkala driften dygnet runt alla dagar i veckan med hjälp av annan personal vid jourtider (ca 50 procent tjänst.).

Trafikplanering: Sköter tjänsteplanering, schemaplanering (långsiktig), omloppsplanering, tidtabellsutveckling, framtagning av ekonomiska ramar för drift samt uppföljning av drift etc.

Personalplanering: Planering från en vecka och framåt, anställningsavtal, löner, semester, ny rekrytering, uppföljning av personalrelaterade frågor.

Verkstadschef: Fordonsansvarig, arbetsmiljöansvarig depå, närmaste chef för verkstadspersonal och tvätt personal, eget budgetansvar rörande fordon underhåll.

Verkstad administration: Ansvarar för all administration rörande fordon, underhåll, lager, depå utrustning etc.

Verkstad 1:e man: Ansvara att verkstadsarbeten sker enligt gällande regler och kvalitet på fordonen, ansvarig för den dagliga planeringen för servicearbeten, besiktning etc.

Tvätt 1:e man: Ansvarar för dagliga driften och planering av tvätt, tätt samarbete med verkstaden 1:e man.

Beroende på hur ansvarsgränssnitt mellan tjänstemannaorganisationen i nuvarande Länstrafiken Kronoberg och Bolaget definieras kan ytterligare resurser vara aktuella att tillföra Bolaget. Exempel kan vara informations- och marknadspersonal samt kompetens avseende kundnära tekniska system (biljettsystem, realtidssystem etc.).

Förslag på administrativa personalresurser

Antal	Lön/år	Personalgrupp	Belastning på budget	Kostnad/år
1	700 000 kr	VD	20%	140 000 kr
1	600 000 kr	Personal HR	30%	180 000 kr
1	500 000 kr	System	30%	150 000 kr
1	650 000 kr	Trafikchef	100%	650 000 kr
1	500 000 kr	Kvalitet/marknad	100%	500 000 kr
1	500 000 kr	Gruppchef	100%	500 000 kr
2	500 000 kr	Trafikledning	100%	1 000 000 kr
1	500 000 kr	Trafikplanering	100%	500 000 kr
1	500 000 kr	Personalplanering	100%	500 000 kr
10			Totalkostnad/år	4 120 000 kr

Förslag på drift resurser Verkstad

Antal	Lön/år	Personalgrupp	Belastning på budget	Kostnad/år
1	600 000 kr	Verkstadschef	100%	600 000 kr
1	500 000 kr	Administratör	100%	500 000 kr
4	500 000 kr	Verkstadstekniker	100%	2 000 000 kr
3	500 000 kr	Tvätt personal	100%	1 500 000 kr
10			Totalkostnad/år	4 600 000 kr

Förslag på drift förare 75 procent tjänsteförbrukning/år

Antal	Lön/år	Personalgrupp	Belastning på budget	Kostnad/år
74,7	460 000kr	Förare	100%	34 362 000 kr
13,4	460 000 kr	Förare deltid/timanställda	50%	3 082 000 kr
89			Totalkostnad/år	37 444 000 kr

Förslag på totalkostnad personal

Budgetpost	Kostnad/år
Administration	4 120 000kr
Verkstad	4 600 000kr
Förare	37 444 000kr
Övrig kost inkl. hyra	5 000 000kr
Total	51 164 000kr

JÄMFÖRANDE KALKYL NUVARANDE TRAFIKUPPLÄGG VID UPPHANDLING

Kostnadsberäkningarna bygger den produktion/omloppsplan som stadstrafiken har 2018. För beräkningen har vissa schablonkostnader antagits. Trafikförutsättningarna för att kunna upphandla eller utföra trafik i egen regi för stadstrafiken i Växjö bedöms vara goda utifrån tillgång till depå, produktionsvolym, attraktiv arbetsmarknad och så vidare.

Vid en upphandlad kollektivtrafik är attraktionen för trafikutövare att medverka i anbudsläggningen väsentligt. Förutsättningarna skall vara enkla att förstå samt att det finns en affärsmässig drivkraft i avtalet. Erfarenheten som etablerade operatörer har gällande att riskminimera vid prissättning på avtal som sträcker sig 10 år fram i tiden, antas här ge en fördel. Detta är kunskap som tar tid att införskaffa vilket gör att det blir svårt att kunna bli jämbördiga vid drift i egen regi. Vid beräkningar av upphandlad trafiks kostnader antas därför en högre effektivitet utifrån drift och administration.

Summerat är den beräknade totalkostnaden 49,1 miljoner kr att jämföra med 51,2 miljoner kr för egen regi (exklusive uppstartskostnader). Vid upphandling av stadstrafiken, upphandlas även del av regiontrafiken som har utgångspunkt från Växjö depån. Regiontrafiken omsätter 336 478 vagnkilometer/år med 17 omloppsatta bussar. Fördelen att upphandla båda paketen samtidigt är att kunna göra kombinationer av pakten, utnyttja samma resurser för att kunna hålla nere kostnaderna. Risken att bara upphandla regiontrafiken för sig är att kostnaden jämfört dagens kostnader kommer att stiga då regiontrafiken har låg produktionsvolym och därmed lägre effektivitet.

Förslag på administrativa personalresurser medräknade synergieffekter trafikoperatören har i annan trafik.

Antal	Lön/år	Personalgrupp	Belastning på budget	Kostnad/år
1	650 000 kr	Trafikchef	100%	650 000 kr
1	500 000 kr	Kvalitet/marknad	50%	250 000 kr
1	500 000 kr	Gruppchef	100%	500 000 kr
1	500 000 kr	Trafikledning	100%	500 000 kr
1	500 000 kr	Trafikplanering	100%	500 000 kr
1	500 000 kr	Personalplanering	75%	375 000 kr
6		Totalkostnad/år		2 775 000 kr

Förslag på drift resurser Verkstad

Antal	Lön/år	Personalgrupp	Belastning på budget	Kostnad/år
1	600 000 kr	Verkstadschef	100%	600 000 kr
1	500 000 kr	Administratör	100%	500 000 kr
4	500 000 kr	Verkstadstekniker	100%	2 000 000 kr
3	500 000 kr	Tvätt personal	100%	1 500 000 kr
10		Totalkostnad/år		4 600 000 kr

Förslag på drift förare 79 procent tjänsteplan effektivitet/år

Antal	Lön/år	Personalgrupp	Belastning på budget	Kostnad/år
73,3	460 000 kr	Förare heltid	100%	33 718 000 kr
12,9	460 000 kr	Förare deltid/timanställda	50%	2 967 000 kr
86		Totalkostnad/år		36 685 000 kr

Förslag på totalkostnad personal, upphandlad trafik

Budgetpost	Kostnad/år
Administration	2 775 000 kr
Verkstad	4 600 000 kr
Förare	36 685 000 kr
Övrig kost inkl. hyra	5 000 000 kr
Total	49 060 000 kr

JÄMFÖRELSEKALKYL DRIFTSKOSTNADER

För att göra jämförelse med dagens kostnader används nuvarande avtalsparametrar i Växjö stadstrafik som grund. Ersättningen per vagnkilometer uppgår till ca 25 kr/km för normalbuss och ca 27 kr/km för ledbuss. Av den totala mängd vagnkilometer i avtalet 2017 var fördelningen drygt tio procent ledbuss.

För att kunna jämföra i kostnadsberäkningar drift med 2018 troliga produktion bygger beräkningarna på rimlighetsbedömning att upphandlad trafik behöver mindre administration och klarar att bedriva trafiken effektivare som följd av stordriftsfördelar. Exempelvis genom att verksamhet utförs i andra trafikområden mellan vilka personalresurser kan delas. Kostnader för uppstart rekrytering, inköp av div system etc. är ej medräknade i kalkylen.

Kalkylen bygger på antagande om vagn effektivitet på 88 procent på helår i egen regi och 92 procent för upphandlad trafik. Rullkostnaden är den kostnad för drivmedel samt underhåll av fordonet, i denna kalkyl har biogas ändväs med ett standardvärde 10,71 kr/km vilket kan skilja sig mot vad nuvarande operatörs kostnader är idag.

Jämförelsetabell trafik som utförs i egen regi och upphandlad trafik

Budgetpost	Egen regi	Upphandlad trafik
Administration	4 120 000kr	2 775 000kr
Verkstad	4 600 000kr	4 600 000kr
Förare	37 444 000kr	36 685 000kr
Övrig kost inkl. hyra	5 000 000kr	5 000 000kr
Rullkostnad Normalbuss	32 759 937kr	31 589 940kr
Rullkostnad Ledbuss	3 806 574kr	3 670 625kr
Totalkostnad/år	87 730 511kr	84 320 565kr
Totalkostnad/år per utbuds-km	25,70kr/km	25,61kr/km

FÖRUTSÄTTNINGAR FORDON

I Växjö stadstrafik 2018 är behovet 28 normalbussar och 11 ledbussar, ersättningen för fordon till nuvarande operatör 2017 var drygt 400 000kr för normalbuss och drygt 500 000kr för ledbuss på årsbasis, vilket beräknas motsvarar en årskostnad på 17 455 000kr/år. I nuvarande avtal finns ingett krav i avtalet hur stor den tekniska reserven skall vara, nuvarande operatör har fyra fordon som teknisk reserv vilket är inkluderad i årsersättningen på 17 455 000 kr/år.

Vid inköp av nya fordon till trafikstart har kalkylen tagit schablonmässiga priser på marknaden för gasbussar samt tagit med fyra fordon som teknisk reserv i kalkylen, det vill säga motsvarande dagens reservkapacitet. Livslängden för fordon antas vara 10 år.

Sammanställning kostnader för fordon vid trafik i egen regi

Fordonstyp	Antal	Beräknad
		Inköpskostnad per fordon
Stadsbuss 12m	32	3 200 000 kr
Ledbuss 18m	11	3 600 000 kr
		Total kostnad
Stadsbuss		102 400 000 kr
Ledbuss		39 600 000 kr
Totalkostnad inköpskostnad		142 000 000 kr
Räntekostnad (2,5 %)		3 550 000 kr
Årskostnad fordon		14 555 000 kr

SAMMANFATTNING DRIFTSEKONOMI

Summerat innebär trafik i egen regi, jämfört med kostnader för trafiken i dagens avtal, att skillnaden i kostnader är relativt liten. Upphandlad trafik bedöms kunna bibehålla effektiviteten på ett bättre sätt under avtalsperioden vilket kalkylerna har tagit hänsyn till. Extra uppstartkostnader för att bedriva trafik i egen regi skall inte underskattas men är svåra att prissätta och finns inte med i kalkylerna. I upphandlad trafik bedömer anbudsläggaren vilken affärsmässig prisbild som anbudet skall innehålla, dvs vilka budgetposter ser man sig att kunna utveckla under avtalsperioden. Med förbehåll för felaktiga priser på inköp och kravställning av fordon ser det ut som nuvarande avtal gör att nettokostnaden för fordon genererar bäst utveckling ekonomiskt.

FÖR OCH NACKDELAR MED TRAFIK I EGEN REGI

I detta avsnitt beskrivs för- och nackdelar med trafik i egen regi i utifrån ett organisatoriskt perspektiv. För analysen genomfördes en workshop med beställaren där ett antal olika parametrar värderades. Detta har också kompletterats med ett översiktligt resonemang byggt på tidigare erfarenhet. I analysen används också den utredning som gjordes inför beslutet att låta trafiken i Örebro kommun övergå till att drivas i egen regi som underlag. De variabler som analysen utgår ifrån är ekonomiska, personella (kopplat i första hand till förare), trafikmässiga, kvalitativa samt utifrån ett utvecklingsperspektiv. I princip alla regioner och landsting som har valt att driva trafiken i egen regi har valt att göra detta genom helägda dotterbolag varför analysen här kommer utgå från det alternativet.

EKONOMISKT PERSPEKTIV



+	Inga vinstkrav, endast nettokostnad	-	Risk för försämrad effektivitet och därmed dyrare personalkostnader
+	Kostnadskontroll över tid	-	Risk för hög uppstartskostnad
+	Inga kostnader för upphandling eller överprövning	-	Risk för ökade kostnader i regiontrafiken som särskiljs från stadstrafikavtal

Den ekonomiska kalkylen redovisad i föregående kapitel indikerar att kostnaden för drift i egen regi är relativt likvärdig upphandlad trafik. En privat operatör har en vinstmarginal som kan vara olika stor beroende på förväntad konkurrenssituation vid anbudsläggning. I gengäld kan privata operatörer förväntas ha en högre effektivitet och effektivare administration. En fördel vid egen regi är att verksamheten kan ha större kontroll på kostnader över tid och riskerar inte att drabbas av oförutsedda öknings i samband med att gamla avtal löper ut. Det finns också risk vid upphandlad trafik att kostnaderna under avtalsperioden ökar mer än trafikutbudet motiverar som följd av att operatörer har förändringspriser där denne förväntat sig en högre avkastning. Ett exempel är priserna för fordon i nuvarande avtal.

En tydlig nackdel är den osäkerhet som övergång till egen regi innebär. Ett beslut om trafik i egen regi medför höga uppstartskostnader. Dessa omfattar framför allt fordonsinköp, men även andra kostnader för driftplaneringsprogram, utbildning, rekrytering och så vidare. Ett antal nyckelpositioner måste tillsättas och verksamheten etableras parallellt med att nuvarande avtal löper. Det är också viktigt att effektivitet kan bibehållas över tid.

Eventuell trafik i egen regi kommer att avgränsas till Växjö stadstrafik. Övrig trafik i regionen, i huvudsak regiontrafik, omfattas av flera mindre trafikavtal varav ett för regiontrafik i Växjö kommun. Detta utgår idag från samma depå som stadstrafiken i Växjö och har samma utövare. Detta avtal gynnas sannolikt av det kombineras med avtalet för stadstrafik genom att personalresurser kan delas. Regiontrafikavtalet har exempelvis betydligt kortare omlopp där flera fordon och därmed förare används endast under kort tid av dagen.

PERSONALPERSPEKTIV



+	Ökad anställningstrygghet för förare och möjlighet att erbjuda bättre villkor och attraktivare anställningar.	-	Risk för dyrare personalkostnader
		-	Behov av delade tjänster
		-	Begränsad erfarenhet av tjänsteplanering för förare och service- och verkstadspersonal

Det är föraren som i huvudsak träffar kunden och vars kompetens och bemötande är en nyckelfaktor för kollektivtrafikens attraktivitet. Förarkostnaden är samtidigt en stor del, uppskattningsvis 60 procent, av den totala kostnaden för verksamheten. Hög effektivitet i planering av användning av förare är således också nyckelfaktor för kollektivtrafikens effektivitet. Oavsett driftform krävs en balans mellan dessa faktorer. Ett privat företag, i synnerhet de större företagen, gynnas av stordriftsfördelar. Vid egen regi bedöms Länstrafiken ha möjlighet att genom att erbjuda bättre villkor locka förare samt att aktivt jobba med attityder och bemötandefrågor. Samtidigt är det av yttersta vikt att verksamheten bedrivs affärsmässigt och inte avviker från det som är normalt inom branschen.

Ett exempel är hur lång tid föraren ska ha i förberedelsetid, d.v.s. hur många minuter går åt innan bussen kan köras iväg. Förberedelsetiden är i dagens avtal ofta hårt pressade och föraren förväntas i många fall också ta sig till sitt pass utanför arbetstid. Vid upphandling är det trafikutövaren som har personalansvar. Med konkurrensutsatt upphandling pressas förberedelsetiden ofta till den gräns som är möjlig enligt kollektivavtal. Ett offentligägt bolag kan i teorin arbeta med samma parametrar som ett privat bolag. I praktiken kan detta dock vara svårt då frågan lättare når politisk nivå. Verksamheten kan också behöva jämföras med kommunens övriga verksamheter och villkor.

Bussförare har ofta delade tjänster, vilket innebär att personal arbetar morgon och eftermiddag med lång, icke betald paus, däremellan. Alternativt att tjänsterna utformas som deltidstjänster. Stadstrafik är generellt mer jämn över dagen jämfört med landsbygdstrafik varför frågan kring delade tjänster inte blir lika stor. Utbudet skiljer sig dock över dagen även i stadstrafiken vilket innebär att bemanningsbehovet växlar över dagen.

Det bedöms idag finnas begränsad erfarenhet inom Länstrafiken gällande tjänsteplanering då Länstrafiken av naturliga skäl haft tidtabells- och resenärsfokus. Länstrafiken planerar tidtabell i systemet REBUS där stöd finns för att optimera trafiken utifrån ett fordonsbehov. För en operatör finns betydligt fler parametrar att ta hänsyn till kopplat till bland annat arbetsrättsliga regler. Det finns dock personal inom Länstrafiken med erfarenhet från utöversidan. Vid trafik i egen regi ska också tjänster för service och underhåll planeras vilket det också finns begränsad erfarenhet av.

Sammanfattningsvis är trafik i egen regi att betrakta som positivt bland annat utifrån anställningstrygghet sett till ett förarperspektiv. Det finns från fackligt håll önskemål om att få i avtalen att det skall vara krav på övertagande av personal vid byte av leverantör. I och med att trafiken ej skall upphandlas kommer personalen få den trygghet som inte kan garanteras vid upphandlad trafik. Samtidigt innebär personalansvar för förare en ökad komplexitet med risk för ökade kostnader som följd av minskad effektivitet.

TRAFIKPERSPEKTIV



+	Möjlighet att snabbare utveckla trafikutbudet i takt med resandeökningen och Växjö's tillväxt	-	Risk för att verksamheten blir för produktionsinriktad
+	Offentligt ägande av depån	-	Dagens depåläge innebär inte de bästa förutsättningarna

Linjenätets utformning, dess utbud och körtider har stor påverkan på trafikens kostnader. I stadstrafik är det vanligt att linjer har så kallad taktidtabell där varje avgång har fasta minuttal. En regional kollektivtrafikmyndighet tar vanligtvis hänsyn till att omloppen utformas effektivt utifrån fordonsnyttjande medan en trafikutövare även behöver hantera hur omloppen bemannas utifrån de lagar och villkor som verksamhetens kollektivtrafikavtal anger. Detta omfattar tid för paus, att förare behöver avlösas vid utsatta punkter, att förare ska ta sig till och från avlösningspunkten etc.

Trafikens utformning har stor påverkan på priset vid upphandlingen. Så länge trafiken är känd har trafikutövaren möjlighet att få ersättning för vad trafiken kostar utifrån ett bemanningsperspektiv. Vid trafik i egen regi får verksamheten större insikt i produktionseffektivitetens betydelse för verksamhetens kostnader. Positivt är att verksamheten därmed får instrument att arbeta med trafikkostnaderna med direkt och fullt genomslag. Negativt är att verksamheten kan bli för produktionsinriktad. Det vill säga att effektiv produktion går före trafikens attraktivitet.

Att Växjö växer relativt kraftigt kräver också att utbudet ständigt utvecklas för att säkerställa att detta harmoniserar med efterfrågan. Vid upphandlad trafik behöver hänsyn tas till eventuella begränsningar i avtalet gällande hur mycket trafiken får förändras. Vid trafik i egen regi ökar möjligheten att snabbt anpassa trafikutbudet utifrån förändrad efterfrågan. Samtidigt är ökningen av befolkningen i Växjö relativt konstant och kan till stor del förutses i samband med upphandling av trafik.

Växjö kommun äger den depå som idag används för Växjö stadstrafik vilket underlättar övergång till trafik i egen regi. Länstrafiken Kronobergs hyresavtal med Växjö kommun gäller till den 2033. Till depån finns biogasledningar från kommunens biogasanläggning dragen. I den upphandlade trafiken är det ett krav att trafikutövare hyr depån och att fordonen drivs med biogas. Länstrafiken har sin tur upphandlat biogasleverans från Växjö kommun. Offentligt ägandeskap av depån innebär också att den kan utvecklas med bland annat infrastruktur för laddning av elfordon. Läget för depån upplevs inte vara optimalt trafikeringsmässigt men samtidigt bedöms det inte finnas bättre alternativ.

Sammanfattningsvis finns vid övergång till trafik i egen regi risk för viss negativ effekt för linjenätets attraktivitet hos resenärerna. Denna risk kan hanteras genom att tydliggöra styrningsprinciper, relation och ansvarsområde mellan bolaget och RKM. Trafik i egen regi kan göra det enklare att genomföra förändringar av trafikutbudet över tid och planera långsiktigt. Egen regi kan också ge mer långsiktighet gällande kollektivtrafikens framkomlighet och anpassning till stadens utveckling då parterna kan utveckla kontaktvägar och samarbete över tid.

KVALITETSMÄSSIGA ASPEKTER



+	Möjlighet att genom snabba beslutsvägar arbeta med förbättringsåtgärder	-	Avsaknad av ekonomiska incitament för att arbeta med kundnöjdhet och säkerställa kvalitet
+	Områden med trafik i egen regi placerar sig högt i nationella mätningar	-	Stor osäkerhet vid införande
+	Ökad kontroll över driftsäkerhet med service- och verkstad i egen regi	-	Risk för otydlighet mellan stadstrafik och övrig regiontrafik
+	Ökad kontroll över förarnas utbildningar		

Länstrafiken Kronobergs kunder är nöjdare än i landet i stort (SKL, Öppna Jämförelse Enligt SKL (2012)) så är det viktigt med en genomgående hög kvalitet i alla delar av kollektivtrafiksystemet. Högsta kvalitet inom samtliga delar är dock kostsamt och medför risker. Kvaliteten behöver därför vägas mot resenärens förväntningar och önskemål. Huruvida kundnöjdheten kommer att förbättras om Länstrafiken Kronoberg väljer att driva trafiken i egen regi är svårt att förutspå men är rimlig att anta. Utifrån senaste kollektivtrafikbarometern (2017) så ligger Karlstad, Luleå och Västmanland i toppen totalt sett följ av Kronoberg. I Karlstad är trafiken upphandlad men utfördes genom eget bolag in på 2000-talet. I både Västmanland och Luleå drivs trafiken i egen regi.

I upphandlad trafik kan Länstrafiken Kronoberg reglera och säkerställa att kvaliteten upprätthålls genom avtal med den utförare som upphandlats och avtalats. Det nuvarande avtalet rör bland annat allmänna kvalitetskrav, etiska regler och förhållningssätt, kvalitet avseende personal och miljökrav. Om avtalad tjänst inte har levererats kan det utifrån dagens avtal innebära ekonomiska konsekvenser i form av kvalitetsavdrag. Denna typ av ekonomiska styrmedel för att säkerställa god kvalitet kommer inte att finnas vid drift i egen regi utan måste säkerställas på annat vis.

Gällande kvalitetsaspekten bekvämlighet kommer egen regi innebära ansvar för upphandling av fordon. I nuvarande avtal hanteras ställda tekniska krav på bussarna vilka ska uppfyllas av leverantören. Vid drift i egen regi får Länstrafiken i Kronoberg en ökad kontroll över upphandlingen och de kvaliteter som efterfrågas. Dock finns en risk i att brist på kunskap och tidigare erfarenhet påverkar resultatet av upphandlingen negativt. Ökade kostnader kan tillkomma av att exempelvis extern expertis behöver anlitas under upphandlingsförfarandet. Driftsäkerheten kan komma att påverkas när Länstrafiken Kronoberg tar över service- och verkstadsverksamheten. En särskild risk finns under övergångsperioden mellan tidigare utförare och den nyinrättade organisationen.

För att kunna säkerställa att kvalitet upprätthålls och utvecklas bör Kronoberg Länstrafik upprätta ett ägardirektiv som behandlar:

- Finansiella kortsiktiga och långsiktiga mål
- Kärnvärden från det regionala trafikförsörjningsprogrammet som till exempel tillgänglighet, barn- och ungdomsperspektiv samt arbete med mervärden
- Förväntad kvalitet
- Övriga restriktioner

STYRNING OCH UTVECKLING



+	Ökad möjlighet att kontinuerligt arbeta mot fastslagna mål	-	Avsaknad av ekonomiska incitament i avtal för att arbeta mot mål
+	Ökad möjlighet att arbeta med innovationspottar för test av oprövad teknik	-	Begränsad teknisk kompetens, eventuella tillkommande kostnader för kompetensutveckling eller inhyrda experter
+	Ökad möjlighet att integrera kollektivtrafiken i långsiktig planering		

Länstrafiken Kronoberg styrs idag av regionstyrelse och regionfullmäktige samt Trafiknämnden. Trafiknämnden ansvarar för verksamheten inom Länstrafiken Kronoberg men regionfullmäktige fattar beslut om större investeringar, planer och mål för verksamheten samt taxor. Det är också regionfullmäktige som fastställer det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Regionfullmäktige ansvarar även för den regionala utvecklingsstrategin ur vilken trafikförsörjningsprogrammet har sin utgångspunkt. Där till ansvarar fullmäktige för fastställande av länstransportplanen där utvecklingen av länets infrastruktur som en viktig förutsättning för hur kollektivtrafiken kan bedrivas och utvecklas.

Om Länstrafiken Kronoberg skulle bedriva stadstrafiken i Växjö i egen regi, ökar kontrollen och möjligheten att styra mer aktivt mot regionala fastslagna mål. Detta rör till exempel införandet av ny teknik som elbussar. Införandet av elbussar i Växjö kan ske på olika sätt, som option/kravställning vid trafikupphandling eller vid egen regi stegvis införa enligt miljöplan för verksamheten. Frågor på hur ägandeförhållande av fordon och eventuell infrastruktur är exempelvis en aktuell fråga då livscykeln på bussarna är längre än trafikavtalen. Det finns på senare tid ett antal exempel där elbusstrafik upphandlats, bland annat i Skåne län. Av de bolag som har trafik i egen regi har Västmanland i dagsläget en elbuss i fordonsflottan medan Luleå inför elbussar på en linje i oktober 2018.

Förutsättningarna för Växjö stadstrafik att införa elbussar är sammantaget god. Stadstrafik med hög turtäthet på relativt liten geografisk yta gör att övergång till elfordon blir gynnsam. Trafik i egen regi kan vara en fördel vid övergång till eldriven busstrafik. Samtidigt går utvecklingen snabbt och intresset i upphandlingar där elbussar ingår har varit stort. Sammantaget kan det därför vara ett alternativ att analysera ägande av fordon alternativt garantera att Länstrafiken köper loss fordon vid avtalsslut.

Mer utvecklad teknik som självkörande fordon kan vara svårare att hantera i upphandlad trafik. En möjlighet är att i avtalet ha med någon form av innovationspott som möjliggör tester i liten skala. Egen regi ger andra möjligheter att testa i större skala när tiden bedöms vara mogen. Känsligheten för ett offentligt bolag att automatisera verksamheten ska dock inte underskattas. Det är dock sannolikt att ett storskaligt införande av autonoma fordon i kollektivtrafik ligger bortanför 2025 och kan vara mer aktuellt i samband med ytterligare nästa avtalscykel.

SLUTSATS OCH ANALYS

Länstrafiken Kronoberg har önskat belysa för- och nackdelar med om Växjö stadstrafik bedrivs i egen regi jämfört med upphandling. Förutsättningar som Länstrafiken Kronoberg särskilt understrukit om trafik ska bedrivas i egen regi är att:

- Trafiken ska vara affärsmässig med hög effektivitet
- Trafiken ska nyttja befintlig depå som ägs av Växjö kommun

Den ekonomiska beräkningen som gjorts i denna utredning indikerar att utföra trafik i egen regi skiljer sig relativt litet kostnadsmässigt jämfört med trafik i upphandlad form. Den vinstmarginal som en upphandlad operatör har bedömts vid egen regi kompenseras av risk för lägre effektivitetsgrad vid tjänsteplanering samt högre administrationskostnader till följd av minskade stordriftsfördelar. Tids- och uppstartskostnaden för övergång till egen regi ska heller inte underskattas. En indirekt kostnad för trafik i egen regi är regiontrafikavtalet i Växjö kommun som använder samma depå inte kan kombineras med stadstrafikavtalet. Att upphandla endast regionlinjerna i eget avtal kommer bli svårt inom nuvarande kostnadsbild.

Utöver ekonomiska effekter finns ett flertal för- och nackdelar relaterat till ett organisatoriskt perspektiv. Den tydligaste nackdelen är hur bolaget ska styras för att arbeta mot mål kopplat till kvalitet, resande, effektivitet etc. Utifrån den höga risk och uppstartskostnad som en övergång till egen regi innebär måste en sådan utveckling ses som ett mycket långsiktigt projekt. Ägarstyrning och en transparent relation mellan RKM och bolaget är väsentligt.

Växjö stadstrafik har en resandeutveckling som är positiv och i nivå med mål i trafikförsörjningsprogram och de mål som sattes upp i samband med upphandling av nuvarande avtal. Region Kronoberg som län placerar sig på fjärde plats i kollektivtrafikbarometer för 2017 när det gäller nöjda kunder och nöjdhet senaste resa men interna mätningar visar att stadstrafiken i Växjö har mindre andel nöjda kunder jämfört med övrig trafik i Kronoberg. Egen regi kan bidra till ökad kvalitet och högre nöjdhet genom att bolaget kan arbeta långsiktigt och bygga upp kontaktytor mot såväl kommun som resenärsorganisationer.

Huruvida fordonen drivs på biogas eller el bedöms sammantaget vara faktorer som relativt begränsat påverkas av om trafiken utförs i egen regi eller upphandlas. Biogasdrift bedöms inte minska operatörernas intresse att delta i en trafikupphandling. Trafik i egen regi bör kunna underlätta och snabba på elektrifiering av busstrafiken. Samtidigt finns det idag verktyg för att kompensera operatörer för den osäkerhet som finns gällande avskrivningstider och livslängd för elbussar. Bland annat genom återköpsklausul eller att beställaren äger fordonen. De områden där trafiken utförs i egen regi idag kan heller inte sägas ligga i framkant när det gäller införandet av elbussar.

Summerat visar denna genomgång att det finns fördelar med trafik i egen regi som framförallt är kopplat till möjligheterna att snabbare svara upp mot Växjös tillväxt och ny teknisk utveckling. Nackdelar är framförallt att det saknas erfarenhet inom nuvarande organisation och att bygga upp en sådan organisation innebär höga uppstartskostnader och därmed hög risk. Därutöver ska särskilt understrykas vikten att bibehålla en hög effektivitet avseende tjänsteplanering. Personalkostnaden andel av den totala kostnaden omfattar i ett normalt trafikavtal runt 60 procent av den totala kostnaden vilket får till följd att varje minut av en förarens tid har stor påverkan på verksamhetens totala kostnad.

Kopplat till regionens trafikförsörjningsprogram kan övergång till egen regi bidra till högre måluppfyllnad för åtminstone fyra av de sju uppsatta målen som redovisas i programmet. Framförallt mål om ökad ekonomisk resurseffektivitet är en risk vid övergång till egen regi utifrån att analysen visar på risk för höga uppstartskostnader och att försämrad effektivitet har stor påverkan på verksamhetens kostnader.

Sammanställning av de tydligaste för- och nackdelar som belysts i denna utredning:

	+	-
Ekonomi 	Inga krav på vinst Inga kostnader för upphandling eller överprövning Kostnadskontroll över tid	Hög uppstartskostnad Högre kostnad när regiontrafiksavtal inte kan kombineras med stadstrafik Högre kostnader för administration och lägre effektivitet
Personal 	Ökad anställningstrygghet för förare och möjlighet att erbjuda bättre villkor och attraktivare anställningar.	Risk för dyrare personalkostnader Behov av delade tjänster Begränsad erfarenhet av tjänsteplanering för förar- och verkstadspersonal Hög investeringskostnad samt risk för kunskapsbortfall
Trafik 	Möjlighet att snabbt utveckla trafikutbudet i takt med resandeökningen och Växjö's tillväxt Offentligt ägande av depån	Risk för att verksamheten blir för produktionsinriktad
Kvalitet 	Möjlighet att genom snabba beslutsvägar arbeta med förbättringsåtgärder	Avsaknad av ekonomiska incitament för att arbeta med kundnöjdhet och säkerställa kvalitet
Styrning och utveckling 	Ökad möjlighet att kontinuerligt arbeta mot fastslagna mål Ökad möjlighet att arbeta med innovationspotter för test av oprövad teknik Ökad möjlighet att integrera kollektivtrafiken i långsiktig planering	Avsaknad av ekonomiska incitament i avtal för att arbeta mot mål Begränsad teknisk kompetens Eventuella tillkommande kostnader för kompetensutveckling eller inhyrda experter

Bidragande till trafikförsörjningsprogrammets målbild vid övergång till egen regi:

Fler och nöjdare resenärer



Egen regi kan både bidra och motverka målet

Egen regi kan ge kortare beslutsvägar vilket underlättar att snabbare svara upp mot förändrad efterfrågan och åtgärder för ökad nöjdhet. Dagens resandeutveckling är dock positiv och överstiger mål. Områden med egen regi placerar sig högt i nöjdhetsmätningar. Samtidigt saknas vid egen regi ekonomiska incitament för styrning mot ökad nöjdhet.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda



Egen regi kan bidra till målet

Egen regi ger möjlighet att styra över utbildning av förare vilket kan bidra till målet. Tillsammans med kommunen finns förutsättningar för ett bolag i egen regi att arbeta mer långsiktigt avseende ökad framkomlighet och tillgänglighet vid hållplatser med anslutande infrastruktur.

Kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt



Egen regi kan bidra till målet

Egen regi ger ökad kontroll över verksamheten och möjlighet att arbeta mer långsiktigt. Bättre koppling mellan tidtabellsplanering och tjänsteplanering kan ge ökad förståelse för vilka marginaler som krävs inom omlopp.

Kollektivtrafiksystemet ska bli mer resurseffektivt och bidra till en minskad klimatpåverkan



Egen regi kan bidra till målet

Egen regi ger möjlighet att arbeta direkt med förare att köra mer energieffektivt samt ökad styrning mot energieffektiva fordon och val av bränsle.

Kollektivtrafiksystemet ska bidra till ökad hälsa



Egen regi kan bidra till målet

Egen regi kan exempelvis snabba på införandet av ny teknik som bidrar till minskade lokala utsläpp och lägre bullernivåer.

Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla en sammanhållen och gränslös region



Egen regi kan eventuellt motverka målet

Målet omfattar till stor del regionperspektivet. Införande av trafik i egen regi i Växjö kan göra att fokus för verksamheten förändras och att regiontrafiken nedprioriteras men generellt bör övergång till egen regi ha begränsad effekt på målet.

Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad ekonomisk resurseffektivitet



Egen regi kan motverka målet

Risk finns för ökade kostnader med trafik i egen regi om nivå på effektivitet inte kan bibehållas. Hög uppstartskostnad innebär också en risk och förutsätter att övergången till egen regi är långsiktig.

FÄRDPLAN TRAFIK I EGEN REGI

Det går att se två huvudsakliga spår för Växjö stadstrafik. Att principbeslut fattas att driva trafiken i egen regi eller att fortsätta upphandla trafiken. I det senare fallet förutsätts fortsatt utredning ske gällande hur trafiken bäst upphandlas, hur avtalsformen kan utvecklas etc.

Vid beslut om trafik i egen regi gäller det att på kort sikt etablera projektgrupp för införandet och därefter utforma, driva och kontinuerligt trimma trafiken och organisationen enligt de ramar som bolaget fått vid trafikstart. På lång sikt handlar det om att sätta upp rimliga mål där alla berörda parter kan vara med att påverka, nya linjer, framkomlighetsåtgärder och så vidare. Exempelvis genom skapande av ett affärsforum där alla parter finns representerade. Ett affärsforum kan användas bland annat för att sätta upp budgetramar för kommande trafikår, vilka resande/kvalitetsmål som skall användas och så vidare.

Nedan beskrivs exempel på åtgärder och områden som behöver hanteras vid val att övergå till trafik i egen regi.

Besluta om trafikplikt

Region Kronoberg, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar för att utarbeta trafikförsörjningsprogram samt beslut om allmän trafikplikt vilket är en förutsättning för att kunna direkttilldela uppdraget att driva trafiken. Beslut om allmän trafikplikt krävs följaktligen oavsett vägval.

Definiera ansvarsområden och tjänster

Ansvarsområden mellan Region Kronoberg/Länstrafiken, som beställare, och bussbolaget, som utförare behöver fördelas. I och med att egen regi endast är aktuellt för Växjö stadstrafik är det särskilt viktigt vilka tjänster eller del av tjänster som tillhör bolaget. Ett förslag på tjänster som kan tillhöra bolaget har hanterats i tidigare avsnitt av denna utredning. Om planering ska ske i egen regi behöver trafikplanerare som ska vara ansvarig för området utbildas i tjänsteplanering och nödvändigt verktyg köpas in.

Upprätta styrformer och instruktioner

Att upprätta styrformer och instruktioner är viktigt för att följa upp det nya bolagets prestation. Lagstiftningen är också tydlig att även om trafiken bedrivs av ett eget ägt bolag ska avtal upprättas där även principer för finansieringen av verksamheten framgår. Avtalet bör också ge inriktning på hur trafiken ska utvecklas under tid, vilka krav som ska ställas på fordonen inklusive framdrift etc. Det behöver också utformas kriterier för nöjdhet, resandeutveckling, ekonomisk effektivitet etc. utifrån vilka bolaget ska utvärderas samt hur beställaren ska agera om bolaget inte når målen för dessa kriterier.

Att lyckats med att bedriva kollektivtrafik i egen regi kräver långsiktiga mål med bra förutsättningar både ekonomiskt och med kompetent personal som har goda förutsättningar i sitt arbete. Utifrån intervjuer med liknande trafikområden, som har lyckats med att bedriva kollektivtrafik på ett ekonomiskt och kvalitativt bra sätt, har ett antal framgångsfaktorer identifierats. Det handlar om att ha en tydlig målbild för bolaget, budget som är tydlig och uppdelad på faktorer som kan påverkas, bra personalpolitik och rätt rekrytering av personal. Operativa nyckeltal kan exempelvis omfatta skadekostnad per kilometer samt underhållskostnad per kilometer som erfarenhetsmässigt bör understiga 0,4 respektive 2 kronor per kilometer.

Ansökan om yrkestrafiktillstånd

De grundläggande verksamhetstillstånd som krävs för att få bedriva persontrafik med respektive trafikslag regleras i annan lagstiftning än kollektivtrafiklagen, t.ex. i yrkestrafiklagen och järnvägslagen. De krav som ställs för utfärdande av ett yrkestrafiktillstånd är inte avhängiga organisationsform utan den regleringen anger villkor som samtliga utförare oavsett organisationsform behöver uppfylla. Frågor om trafikillstånd prövas av Transportstyrelsen i enlighet med yrkestrafiklagen och får ges till

den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Sökanden ska även ha tillräckliga ekonomiska resurser. Transportstyrelsen utfärdar också föreskrifter om krav för att få bedriva yrkesmässig trafik, tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, trafikansvariga, prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, samt kontroll av yrkesmässig trafik och internationella vägtransporter.

Upprättande av bolag

En del av den befintliga kunskapen och personalen finns idag inom Länstrafiken men då man inte bedrivit egen trafik i denna utsträckning på många år kommer sannolikt även extern personal behöva rekryteras för att komplettera med de kompetenser som idag saknas. Budget för verksamheten ska sättas upp i enlighet med det avtal och instruktioner som satts upp.

Upphandling av fordon

I ett tidigt skede skall bestämmas vilken typ av fordon som behövs i stadstrafiken, kravställningen skall vara så likt standard som möjligt för inte dra på sig extra kostnader. Själva upphandling av fordon behöver kunskapshjälp inhandlas så risker minimeras och kunskap byggs upp i bolaget. Av särskild vikt är att säkerställa rutiner för leveransmottagande och att tid finns för nödvändiga installationer.

Rekrytering och utbildning operativ personal

Vid start av nytt trafikområde tar dagens entreprenörer hjälp av rekryteringsföretag för att kunna följa trafikstartsplan, rekrytering är mycket tidkrävande. Fördröjd rekryteringsprocess resulterar lätt i dåliga och kostsamma beslut. Vid övertagande av personal kan färdiga utbildare rekryteras vilka vanligtvis är bussförare viss del av tjänst. Även vid operativa administrativa tjänster är det en stor fördel om det är möjligt att locka över befintlig personal, exempelvis för trafikledning. Utbildningsplan skall upprättas för all personal, delaktighet i hela bolaget kan bland annat göras med förbättringsgrupper. Ansvariga tjänstemän i bolaget skall vara delaktiga i arbetet med klart uppsatta mål.

Förbereda trafikstart

Beslut om tidplan för trafikstart behöver sättas så snart beslut om trafik i egen regi beslutas, rekrytering, fordonsanskaffning, trafikplanering är viktiga områden som behöver lång förberedelse tid.

Framtida utveckling

I och med ett nytt bolag inom regionen med kollektivtrafik etableras finns möjligheter för regionen att utveckla verksamheten när det gäller bland annat innovation, utbildning, och personalresurser. Ett konkret exempel kan vara att starta upp utbildningsverksamhet för fordonsmekaniker kopplat till depån. Trafikledning kan utnyttjas av andra samhällsfunktioner. Att använda bolaget trafik i egen regi som ett tillägg till helhetsnyttan ur ett samhällsperspektiv, kan göra att de ekonomiska ramarna blir mer positiva än vad de driftkalkyler som här redovisats indikerar.

REFERENSER

Leufstadius H, Fallgren J-E, Lohman L, Förstudie: Trafik i egen trafik – ett alternativ för Länstrafiken i Jämtland?, Sweco, 2016-02-12

Region Kronoberg, Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016-2025, Antagen av regionfullmäktige 151125, reviderad 170124

Region Västmanland, Granskning av Kollektivtrafiken, Bilaga 3, Kollektivtrafiknämndens möte 2017-11-27

Region Örebro Län, Utredning gällande alternativa driftformer för regionens busstrafik, utkast, maj 2016

Ringqvist Stenerik, Kollektivtrafikens styrning och organisering, K2 Outreach 2016:11

Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, Övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län, rapport 2017-10-11

Beställare Länstrafiken Kronoberg
Uppdrag 12601395 Utredning gällande driftformer för Växjö
Konsult Sweco Society AB
Upprättad av Oskar Jonsson
Granskad av Edit Knutas

Svar på medborgarförslag –
länsövergripande resekort
för pensionärer

4

18RGK672

Trafiknämnden

Svar på medborgarförslag – länsövergripande resekort för pensionärer

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att lämna svar på medborgarförslag i enlighet med upprättad skrivelse.

att medborgarförslaget därmed anses besvarat.

Sammanfattning

Maritha Ludvigsson har lämnat ett medborgarförslag angående prisreducerade resekort för pensionärer i likhet med de som finns i Kalmar län sedan en tid tillbaka.

Bakgrund

Trafiknämnden har vid ett flertal tillfällen prövat frågan om rabatterat eller kostnadsfritt resande i Växjö lokaltrafik och i regiontrafiken för pensionärer. Trafiknämnden har gett trafikdirektören i uppdrag att utreda möjligheterna till särskild prissättning för pensionärer, som en del av länstrafikens arbete med framtida taxor och resevillkor.

Region Kronobergs ställningstagande till medborgarförslaget

Regionfullmäktige fastställde länstrafiktaxa för 2019 den 21 juni 2018. I den fastställda taxan finns inga kostnadsfria eller rabatterade priser för pensionärer. I taxan anges dock att uppdraget till trafikdirektören kvarstår, d.v.s. att uppdra åt trafikdirektören att utreda möjligheterna till särskild prissättning för pensionärer och fram till dess att detta uppdrag är slutfört ges liknande medborgarförslag likalydande svar.

Ekonomiska konsekvenser av förslaget

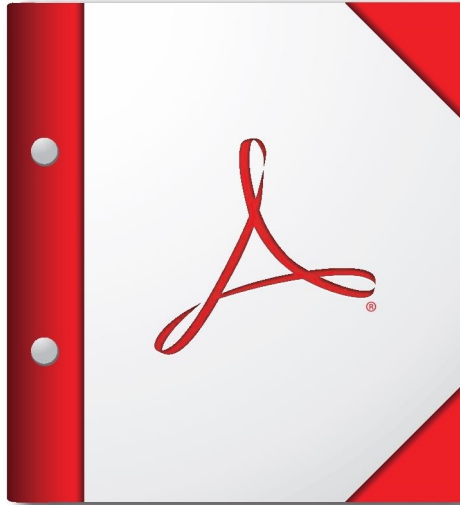
Buss- och tågbiljetter med lokal- och regionaltrafiken finansieras rent generellt till hälften av skattemedel och hälften av resenären själv. Regionfullmäktige har fastställt ett långsiktigt mål om 50 % självfinansieringsgrad för länstrafiken vilken för närvarande uppgår till 53 %.

De ekonomiska konsekvenserna av särskild prissättning för pensionärer kommer att belysas inför arbetet med länstrafiktaxa 2020, vilket regionfullmäktige kommer att fatta beslut om under 2019.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Medborgarförslag – Länsövergripande resekort för pensionärer



Bästa resultat får du om du öppnar den här PDF-portföljen i Acrobat X eller Adobe Reader X eller senare.

Hämta Adobe Reader nu!

§34 Fördelning av medborgarförslag - Inför ett länsövergripande resekort inom Kronobergs län för pensionärer (18RGK672)

Beslut

Regionfullmäktige beslutar

att överlämna medborgarförslaget till trafiknämnden för beslut.

Sammanfattning

Maritha Ludvigsson, Växjö, har lämnat ett medborgarförslag till regionfullmäktige om införande av ett resekort för pensionärer i Kronobergs län.

Förslag till beslut

Regionfullmäktiges presidium föreslår regionfullmäktige besluta

att överlämna medborgarförslaget till trafiknämnden för beslut.

Expedieras till

Trafiknämnden

Beslutsunderlag

- Medborgarförslag - Länsövergripande resekort för pensionärer

Svar på medborgarförslag – rörande lokaltrafiken i Växjö

5

18RGK806

Trafiknämnden

Svar på medborgarförslag – rörande lokaltrafiken i Växjö

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att avge svar på medborgarförslag i enlighet med upprättad skrivelse, samt

att medborgarförslaget därmed anses besvarat.

Sammanfattning

Sven Sandberg har lämnat ett medborgarförslag rörande lokaltrafiken i Växjö angående införande av en provperiod för kostnadsfritt resande i Växjö Stadstrafik för personer fyllda 75 år.

Bakgrund

Trafiknämnden har vid ett flertal tillfällen prövat frågan om rabatterat eller kostnadsfritt resande i Växjö lokaltrafik och i regiontrafiken för pensionärer. Trafiknämnden har gett trafikdirektören i uppdrag att utreda möjligheterna till särskild prissättning för pensionärer, som en del av länstrafikens arbete med framtida taxor och resevillkor.

Region Kronobergs ställningstagande till medborgarförslaget

Regionfullmäktige fastställde länstrafiktaxa för 2019 den 21 juni 2018. I den fastställda taxan finns inga kostnadsfria eller rabatterade priser för pensionärer. I taxan anges dock att uppdraget till trafikdirektören kvarstår, d.v.s. att uppdra åt trafikdirektören att utreda möjligheterna till särskild prissättning för pensionärer och fram till dess att detta uppdrag är slutfört ges liknande medborgarförslag likalydande svar.

Ekonomiska konsekvenser av förslaget

Buss- och tågbiljetter med lokal- och regionaltrafiken finansieras rent generellt till hälften av skattemedel och hälften av resenären själv. Regionfullmäktige har fastställt ett långsiktigt mål om 50 % självfinansieringsgrad för länstrafiken vilken för närvarande uppgår till 53 %.

De ekonomiska konsekvenserna av särskild prissättning för pensionärer kommer att belysas inför arbetet med länstrafiktaxa 2020, vilket regionfullmäktige kommer att fatta beslut om under 2019.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Medborgarförslag angående lokaltrafiken i Växjö

MEDBORGARFÖRSLAG TILL REGION KRONOBERG RÖRANDE LOKALTRAFIKEN (BUSS) I VÄXJÖ

REGION KRONOBERG

Nygatan 20

35231 VÄXJÖ

0470-588000, region@kronoberg.se

Att: ledamöter och/eller befattningshavare ansvariga för medborgarförslag i regionen

Efter att under lång tid under mina motionsrundor till fots ha sett många passerande lokalbussar som väldigt ofta kör tomma eller näst intill tomma under stora delar av dagen men också under veckosluten, har jag kommit fram till att det skulle kunna gå att göra något mycket bra för en grupp människor, utan att det för den skull kommer att kosta, som jag tror, särskilt mycket pengar, enligt följande: (Hoppsan, meningen blev lite lång!)

Förslag: att testa under tre till sex månader att personer fyllda 75 år ska få åka gratis på lokalbussar i Växjö under vissa tider på dygnet. Detta skulle förslagsvis vara mellan kl 09:00-15:00 under veckodagar/vardagar och gratis under lördagar/söndagar och helgdagar och till en början, genom uppvisande av enbart legitimation, just under testperioden. Inga "byråkratiska kort!"

Vad man vinner med detta torde vara minst följande:

- 1) Minskad trafik/trafikpåverkan inte minst i Växjö centrum.
- 2) Minskad avgaspåverkan inte minst i Växjö centrum.
- 3) Frigörande av parkeringsplatser inte minst i Växjö centrum.
- 4) Förbättrade sociala möjligheter för de äldre, "de kan åka och hälsa på", och de kan komma ut i stället för att sitta hemma på kammaren och titta på TV eller vad det är. För många är det också för dyrt att åka buss tur och retur till vilken plats som helst i lokaltrafikområdet, det torde vanligen röra sig om 54 kr som minst för detta.
- 5) Bättre för butiker, kaféer och restauranger i Växjö centrum, de äldre kan lugnt uträtta ärenden eller kanske t o m gå på restaurang eller kafé.

Skulle detta falla väl ut och gratisresor permanentas, rekommenderar jag att alla medborgare från 75 år ska fortsättningsvis ska kunna få ett kort som visar att de är berättigade till just fria resor. De som fyller 75 bör få ett kort automatiskt hemskickat, övriga kan begära/ansöka om ett sådant.

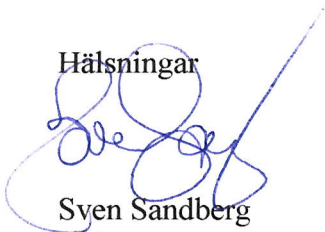
Liknande fungerande system finns och fungerar enligt uppgift i Göteborg, Kalmar och Kristianstad med flera ställen. Då torde detta vara applicerbart på Europas Grönaste Stad.....den torde bli ännu grönare om vi åker mer tillsammans!

3

15/4/2018

MEDBORGARFÖRSLAG TILL REGION KRONOBERG RÖRANDE LOKALTRAFIKEN (BUSS) I VÄXJÖ

Hälsningar



Sven Sandberg
Jarlens Väg 3
35255 VÄXJÖ

E-post: sven.sandberg@yahoo.se

Telefon: 070-5946200

Fotnot: ursprungligt/liknande förslag från mig/undertecknad skickades för cirka två månader sedan till Växjö Kommun, som inte beslutade något annat än att denna fråga berör Region Kronoberg, vilket beslut tillställdes mig för en kort tid sedan.

§67 Fördelning av medborgarförslag – Gratis resor för personer fyllda 75 år i lokaltrafiken i Växjö (18RGK806)

Beslut

Regionfullmäktige beslutar

att överlämna medborgarförslaget till trafiknämnden för beslut.

Sammanfattning

Sven Sandberg, Växjö, har lämnat ett medborgarförslag till regionfullmäktige om gratis resor för personer fyllda 75 år på lokalbussarna i Växjö. Förslaget innebär att gratis resor mellan vissa tidpunkter mot uppvisande av legitimation införs under en provperiod.

Förslag till beslut

Föreslås att regionfullmäktige beslutar

att överlämna medborgarförslaget till trafiknämnden för beslut.

Expedieras till

Trafiknämnden

Beslutsunderlag

- Borttagen på grund av personuppgifter.
- Borttagen på grund av personuppgifter.

Månadssammandrag maj och juli 2018

8

18RGK111

Trafiknämnden

Månadssammandrag maj och juli 2018

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna månadssammandrag maj och juli 2018 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari – juli 2018 uppgår sammanlagt till 0,7 miljoner tkr.

Prognosen för helåret 2018 uppgår till 2,0 miljoner kr. Ny prognos upprättas i samband med delårsrapporten efter augusti.

Den totala självfinansieringsgraden för linjetrafiken uppgick till 52,9 % för perioden januari - juli 2018 vilket är i enlighet med budget för helåret.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Månadssammandrag maj och juli 2018 för trafiknämnden

**MÅNADS-
SAMMANDRAG**

TRAFIKNÄMNDEN

JULI 2018



**REGION
KRONOBERG**

Resultatuppföljning per bas/delenhet

Resultaträkning (tkr)	Månad: Januari – Juli 2018			Rullande	Årsbudget	Prognos
	Utfall ack	Budget Ack	Differens	12 mån	2018	2018
Länstrafikens Kansli	-17 437	-18 736	1 299	-29 083	-32 100	
Teknik och omkostnader	-11 200	-12 484	1 284	-22 019	-26 201	
Marknadsföring	-3 847	-3 650	-197	-8 149	-7 300	
Utrednings- uppdrag	-885	-583	-301	-2 052	-1 000	
Regiontrafik	-72 639	-72 701	61	-124 181	-125 200	
Växjö stadstrafik	-41 343	-40 339	-1 004	-70 176	-68 600	-4 000
Älmhults stadstrafik	-649	-700	51	-1 183	-1 200	
Krösatåg Nord	-9 893	-10 135	242	-16 057	-17 000	
Krösatåg Syd	-19 031	-16 726	-2 306	-32 829	-28 350	
Öresundståg	-1 720	-2 917	1 196	-2 040	-5 000	5 000
Pågatåg	-929	-1 050	121	-1 686	-1 800	
Vidarefakturerering tågtrafik	0	0	0	0	0	
Anropsstyrd trafik	-2 201	-2 479	279	-3 602	-5 500	1 000
Serviceresor	-403	-403	0	-538	-657	
Sjukrese- administration	0	0	0	0	0	
Färdtjänst- avdelning	-56	-56	0	-87	-104	
Abonnerad skolskjuts	0	0	0	267	0	
Totalsumma	-182 235	-182 959	724	-313 416	-320 011	2 000

Kommentar:

Periodens resultat innebär ett överskott på totalt 724 tkr jämfört med budget.

Störst positiv avvikelse har Länstrafikens kansli med 1 299 tkr, Teknik och omkostnader med 1 284 tkr samt Öresundståg med 1 196 tkr.

Störst negativ avvikelse har Krösatåg Syd med – 2 306 tkr samt Växjö stadstrafik med – 1 004 tkr.

Prognosen för 2018 upprättades vid delårsrapport 1 (januari – mars) och är totalt 2 000 tkr. De olika posterna avser 5 000 tkr Öresundståg (vilket beror på återbetalning av hyreskostnader från vagnbolaget Transitio AB), 1 000 tkr avser anropsstyrd trafik (försenad utbyggnad av närtrafiken) och – 4 000 tkr avser Växjö stadstrafik (ökade indexkostnader samt ökade trafik kostnader p.g.a. utbyggd trafik). Nästa årsprognos lämnas i samband med delårsrapporten efter augusti.

Resandet för perioden juli 2017 – juni 2018 ökade med 5,1 % för Växjö stadstrafik men minskade med 2,8 % för regiontrafiken jämfört med samma period tidigare år (exklusive skolkort).

Det samlade betyget för NKI (nöjd kundindex) enligt Kollektivtrafikbarometern var 64 % för perioden augusti 2017 – juli 2018 vilket var lägre än för samma period tidigare år (73 %).

Betyget för den senaste resan enligt Kollektivtrafikbarometern var 84 % för perioden augusti 2017 – juli 2018 vilket var något lägre än för samma period tidigare år (85 %).

Betyget för bemötande enligt Kollektivtrafikbarometern var 75 % för perioden augusti 2017 – juli 2018 vilket var oförändrat jämfört med samma period tidigare år.

Marknadsandelen enligt Kollektivtrafikbarometern var 13 % för perioden augusti 2017 – juli 2018 vilket var högre än för samma period tidigare år (12 %).

Vårens resanderäkning i Krösatågstrafiken visar på ett i princip oförändrat resande för Krösatåg Nord medan Krösatåg Syd har minskat med ca 20 %. Minskningen bedöms bero på de fordonsproblem som har varit under våren samt störningarna i infrastrukturen vilket har lett till att trafiken inte kunnat utföras som planerat.

Trafikverket har beviljat Region Kronoberg 7 308 tkr som stöd för fri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet 2018. Totalt har ca 16 000 kort delats ut. Skolungdomarnas resande under sommaren har därför ökat. Efter periodens slut skall en totalberäkning göras avseende den ekonomiska nettoeffekten 2018.

Installationen av Wifi i regionbussar och stadsbussar pågår. Installationer är klara i ca 15 % av fordonen och alla installationer beräknas vara färdigställda i oktober/november 2018.

Självfinansieringsgrad per trafikslag (linjetrafik)

Trafikslag	Intäkter tkr jan-juli 2018	Kostnader tkr jan-juli 2018	% jan-juli 2018	Jämförelse % Bokslut 2017	Jämförelse % Budget 2018	% Prognos 2018
Öresundståg	68 115	69 836	97,5%	101,8%	95,9%	100,0%
Älmhults stadstrafik	852	1 501	56,8%	57,8%	55,6%	55,6%
Regiontrafik buss	54 457	127 096	42,8%	42,8%	42,1%	42,1%
Växjö stadstrafik	26 425	67 768	39,0%	39,9%	38,0%	38,8%
Krösatåg Nord	7 327	17 220	42,5%	44,5%	43,3%	43,3%
Pågatåg	462	1 392	33,2%	22,2%	25,0%	25,0%
Krösatåg Syd	6 354	25 386	25,0%	27,5%	29,7%	29,7%
SUMMA	163 992	310 199	52,9%	53,9%	52,9%	53,3%

Kommentar:

Självfinansieringsgraden för januari - juli 2018 är 52,9 % vilket är lägre än Bokslut 2017 (53,9 %) men i enlighet med Budget 2018.

Självfinansieringsgraden för motsvarande period 2017 var 53,7 %.

Prognosen för 2018 är 53,3 %.

Sjukfrånvaro (i procent av ordinarie arbetstid)

Centrum	JANUARI – JULI 2018			JANUARI – JULI 2017		
	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män
LTR Länstrafiken Gemensamt	5,0	7,6	2,0	4,8	6,9	2,4
UTR Uppdragsverksamhet Trafik	10,3	15,3	2,2	5,7	7,9	1,0
Trafiknämnd totalt	6,9	10,5	2,0	5,1	7,3	2,0

Kommentar:

Den totala sjukfrånvaron har varit högre i år än motsvarande period förra året.

Skillnaden mellan åren har dock minskat månad för månad sedan kulmen i mars.

**MÅNADS-
SAMMANDRAG**

TRAFIKNÄMNDEN

MAJ 2018



**REGION
KRONOBERG**

Resultatuppföljning per bas/delenhet

Resultaträkning (tkr)	Månad: Januari – Maj 2018			Rullande	Årsbudget	Prognos
	Utfall ack	Budget Ack	Differens	12 mån	2018	2018
Länstrafikens Kansli	-13 420	-13 209	-211	-29 667	-32 100	
Teknik och omkostnader	-9 385	-9 313	-72	-25 479	-27 051	
Marknadsföring	-3 093	-3 042	-52	-7 272	-7 300	
Utrednings- uppdrag	-312	-417	105	-2 887	-1 000	
Regiontrafik	-50 432	-52 998	2 566	-124 100	-125 200	
Växjö stadstrafik	-31 539	-30 268	-1 271	-70 385	-68 600	-4 000
Älmhult stadstrafik	-462	-500	38	-1 154	-1 200	
Krösatåg Nord	-6 741	-6 758	17	-15 930	-17 000	
Krösatåg Syd	-12 490	-11 555	-935	-30 753	-28 350	
Öresundståg	-128	-2 083	1 956	357	-5 000	5 000
Pågatåg	-664	-750	86	-1 723	-1 800	
Vidarefakturerering tågtrafik	0	0	0	0	0	
Anropsstyrd trafik	-1 643	-1 771	128	-3 531	-5 500	1 000
Serviceresor	-217	-217	0	-487	-655	
Sjukrese- administration	0	0	0	0	0	
Färdtjänst- avdelning	-25	-25	0	-80	-104	
Abonnerad skolskjuts	0	0	0	-17	0	
Totalsumma	-130 549	-132 904	2 355	-313 110	-320 860	2 000

Kommentar:

Periodens resultat innebär ett överskott på totalt 2 355 tkr jämfört med budget.

Störst positiv avvikelse har Regiontrafik buss med 2 566 tkr och Öresundståg med 1 956 tkr.

Störst negativ avvikelse har Växjö stadstrafik med – 1 271 tkr.

Prognosen för 2018 är 2 000 tkr varav 5 000 tkr avser Öresundståg (återbetalning av hyreskostnader från vagnbolaget Transitio AB), 1 000 tkr avser anropsstyrd trafik (försenad utbyggnad av närtrafiken) och – 4 000 tkr Växjö stadstrafik (ökade indexkostnader samt ökade trafik kostnader p.g.a. utbyggd trafik). Nästa årsprognos lämnas i samband med delårsrapporten efter augusti.

Resandet för perioden juni 2017 – maj 2018 ökade med 4,9 % för Växjö stadstrafik men minskade med 3,5 % för regiontrafiken jämfört med samma period tidigare år (exklusive skolkort).

Det samlade betyget för NKI (nöjd kundindex) enligt Kollektivtrafikbarometern var 64 % för perioden juni 2017 – maj 2018 vilket var lägre än för samma period tidigare år (73 %).

Betyget för den senaste resan enligt Kollektivtrafikbarometern var 83 % för perioden juni 2017 – maj 2018 vilket var lägre än för samma period tidigare år (86 %).

Betyget för bemötande enligt Kollektivtrafikbarometern var 75 % för perioden juni 2017 – maj 2018 vilket var något lägre än för samma period tidigare år (77 %).

Självfinansieringsgrad per trafikslag (linjetrafik)

Trafikslag	Intäkter tkr jan-maj 2018	Kostnader tkr jan-maj 2018	% jan-maj 2018	Jämförelse % Bokslut 2017	Jämförelse % Budget 2018	% Prognos 2018
Öresundståg	48 808	48 935	99,7%	101,8%	95,9%	100,0%
Älmhults stadstrafik	609	1 071	56,9%	57,8%	55,6%	55,6%
Regiontrafik buss	41 969	92 402	45,4%	42,8%	42,1%	42,1%
Växjö stadstrafik	19 598	51 137	38,3%	39,9%	38,0%	38,8%
Krösatåg Nord	5 415	12 156	44,5%	44,5%	43,3%	43,3%
Pågatåg	330	994	33,2%	22,2%	25,0%	25,0%
Krösatåg Syd	5 509	17 999	30,6%	27,5%	29,7%	29,7%
SUMMA	122 238	224 694	54,4%	53,9%	52,9%	53,3%

Kommentar:

Självfinansieringsgraden för januari - maj 2018 är 54,4 % vilket är högre än Bokslut 2017 (53,9 %) och högre än Budget 2018 (52,9 %).

Självfinansieringsgraden för motsvarande period 2017 var 55,0 %.

Prognosen för 2018 är 53,3 %.

Sjukfrånvaro (i procent av ordinarie arbetstid)

Centrum	JANUARI – MAJ 2018			JANUARI – MAJ 2017		
	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män
LTR Länstrafiken Gemensamt	6,0	9,7	1,7	5,0	7,3	2,5
UTR Uppdragsverksamhet Trafik	10,6	15,3	2,5	6,2	8,5	1,1
Trafiknämnd totalt	7,7	11,9	2,0	5,5	7,8	2,1

Kommentar:

Den totala sjukfrånvaron har varit högre i år än motsvarande period förra året.

Skillnaden mellan åren har dock minskat månad för månad sedan kulmen i mars.

Samverkansavtal för
Krösatågen

9

18RGK1358

Trafiknämnden

Samverkansavtal för Krösatågen

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att godkänna samverkansavtal för Krösatågen.

Sammanfattning

Ett nytt förslag till samverkansavtal har tagits fram inför trafikstarten i december när det finns ett Krösasystem med ett och samma trafikavtal med entreprenören.

Samverkansavtalet har diskuterats i Samverkansorganet vid flera tillfällen under året. Det råder samstämmighet om avtalet mellan parterna.

Jönköpings Länstrafik administrerar och svarar för driften av hela trafiksystemet.

En ny operatör tar över ansvaret för trafik i december, Tågkompaniet tar över efter Transdev.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Samverkansavtal för Krösatågen

Samverkansavtal

för

K R Ö S A T Å G E N

mellan

Jönköpings Länstrafik

Länstrafiken Kronoberg

Kalmar Länstrafik

Blekingetrafiken

Skånetrafiken

Hallandstrafiken

Västtrafik

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och avtalets omfattning	3
2. Övergripande målsättning.....	4
3. Organisation	4
4. Beställarnas ansvar för Krösatågstrafiken.....	5
5. Fördelningsprinciper.....	6
6. Planering och Infrastruktur	8
7. Fordon	8
8. Marknadsföring.....	9
9. Försäljning, taxor och biljetter	9
10. Kundserviceansvar.....	9
11. Avtalsperiod.....	10
12. Övriga villkor.....	10

Detta avtal ("Avtalet") avseende samverkan inom regionalstågssystemet "Krösatågen" har träffats mellan;

- (1) **Region Jönköpings** genom **Jönköpings Länstrafik**, org.nr 232100-0057, med adress Box 1024, 551 11 Jönköping, ("JLT"); och
- (2) **Region Kronoberg** genom **Länstrafiken Kronoberg**, org.nr 232100-0065; med adress 351 88 Växjö, ("LTK"); och
- (3) **Landstinget i Kalmar län** genom **Kalmar Länstrafik**, org.nr 232100-0073, med adress Box 54, 579 22 Högsby, ("KLT"); och
- (4) **Region Blekinge** genom **Blekingetrafiken**, org.nr 222000-1321, med adress Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona, ("BT"); och
- (5) **Region Skåne** genom **Skånetrafiken**, org.nr 232100-0255, med adress 281 83 Hässleholm, ("ST"); och
- (6) **Region Halland** genom **Hallandstrafiken AB**, org. nr 556225-2998, med adress Box 269, 311 23 Falkenberg, ("HLT"); och
- (7) **Region Västra Götaland** genom **Västtrafik AB**, org. nr 556558–5873, med adress Box 123, 541 23 Skövde, ("VT").

JLT, LTK, KLT, BT, ST, HLT och VT benämns nedan var för sig som "Beställare" och gemensamt som "Beställarna".

1. Bakgrund och avtalets omfattning

- 1.1. Krösatågen är ett gemensamt regionalstågssystem i Småland, Halland, Blekinge, Skåne och vid tillkommande av linje mellan Värnamo och Borås även Västra Götaland. Krösatågen kompletterar och samverkar med andra tågssystem samt övrig av Beställarna anordnad kollektivtrafik inom det geografiska området.
- 1.2. Västtrafik äger rätt att träda in i Krösatågen ifall trafik bedrivs till station eller stationer inom Västra Götalands län.
- 1.3. Krösatågen består för närvarande av ett Trafikavtal med Svenska Tågkompaniet AB ("Trafikföretaget") genom trafikavtal. Trafikavtalet kan även vara ett direktupphandlat avtal men samma villkor som det ursprungliga Trafikavtalet.

- *Krösatåg 2018*

Krösatågen består för närvarande av två Underhållsavtal med Bombardier Transportation Sweden AB ("Underhållsföretaget") genom underhållsavtal

- Ett underhållsavtal för dieseltåg Itino
- Ett underhållsavtal för eltåg X11-X14

1.4. I Krösatågen finns tre fordonstyper Itino, X11 och X14.

- Dieseldrift med Itinotåg
- Eldrift med X11 och X14-tåg

1.5. Beställarna ser ett behov av att reglera sitt samarbete om tågtrafik under varumärket Krösatågen. Mot bakgrund av detta ingår Beställarna följande samarbete på de villkor som anges nedan i Avtalet.

2. Övergripande målsättning

Målsättning

- 2.1. Grunden för arbetet med Krösatågen framgår av respektive Regional Kollektivtrafikmyndighets beslut om allmän trafikplikt och ambitionsnivåerna i de olika trafikförsörjningsprogrammen och övriga strategiska dokument för utveckling av trafiken.
- 2.2. Krösatågen är ett regionaltågssystem som trafikerar egna linjer. Krösatågen stödjer och samverkar med andra tågssystem genom trafikering på gemensamma linjesträckningar och större noder i systemet. Målsättningen är att förenkla resandet och underlätta pendlingen i och mellan länen. Denna samverkan syftar till att med gemensamma resurser skapa långsiktigt fungerande trafik som ger god trafikekonomi och är miljömässigt hållbar.

Långsiktighet och helhetssyn

- 2.3. Beställarna åtar sig att långsiktigt, aktivt och lojalt samverka enligt de utgångspunkter, avgränsningar och riktlinjer som anges i Avtalet.
- 2.4. I samarbetet kring Krösastågstrafiken ska Beställarna ständigt eftersträva bästa möjliga utfall för trafik/ekonomi och resenärer i den totala Krösastågstrafiken. Beställarna åtar sig således att verka för det övergripande och gemensamma bästa samt att trafiken utvecklas på ett ekonomiskt försvarbart sätt med resenären i fokus som ger fler och nöjdare kunder för Beställarna. Enskild Beställare äger möjlighet att teckna separata tilläggsavtal med Trafikföretaget och Underhållsföretaget så att Beställares särintressen säkerställs. Beställare har därmed även möjlighet att på egen bekostnad driva trafik i annat län utanför detta avtals omfattning.
- 2.5. Beställarna är överens om att samarbetet ska präglas av öppenhet och konstruktivitet. Förekommande meningsskiljaktigheter förutsätts kunna lösas i samförstånd utifrån en förståelse av samarbetets långsiktiga betydelse för Beställarna gemensamt.

3. Organisation

- 3.1. Samverkan inom Krösatågen leds av en samverkansgrupp bestående av respektive ordförande i politisk nämnd/styrelse och/eller den förtroendevalde politiker som respektive Beställare utser samt förvaltningschef/trafikdirektör/VD eller motsvarande hos respektive Beställare.

Ordförandeskapet i samverkansgruppen väljs för fyra (4) år. Ordförandeskapet cirkulerar mellan Beställarna.

3.2. Utöver samverkansgruppen finns fyra permanenta arbetsgrupper:

- Direktörsguppen bestående av Förvaltningschef/Direktör/VD
- Trafik- och fordonsgruppen
- Marknads- och försäljningsgruppen
- Ekonomigruppen

Respektive Beställare utser sina representanter i arbetsgrupperna. Arbetsgrupperna arbetar med olika frågor enligt direktiv från Samverkansgruppen eller Direktörsguppen. Löpande avstämningar görs under året i samtliga grupper minst två gånger per år.

Samverkan med Trafikföretaget och Underhållsföretaget sker enligt de i avtalen fastlagda arbetsformerna.

3.3. JLT ansvarar för samordning och ekonomiadministration för Krösatågen. I JLTs uppdrag ingår även den dagliga driften för Krösatågen, för detta har JLT rätt att fullgöra de operativa förvaltningsuppgifter och träffa överenskommelser med Trafikföretaget inom angivna ramar.

Organisation av samarbetet

3.4. Beställarnas arbete med Krösatågstrafiken sker på tre nivåer.

- Nivå 1: Utgångspunkten är att varje Beställare ansvarar för Krösatågstrafiken inom sitt län med egna resurser. På denna nivå hanterar Beställarna vissa frågor i Krösatågstrafiken självständigt. Beställares ansvar och befogenheter på denna nivå regleras av villkoren i punkt 4 nedan.
- Nivå 2: Övergripande och principiella frågor som berör hela eller delar av Krösatågstrafiken hanterar Beställarna inom ramen för Samverkansgruppen. Samarbetet på denna nivå regleras av villkoren nedan.
- Nivå 3: Uppgifter av verkställande karaktär som rör den operativa delen av Krösatågstrafiken hanteras av arbetsgrupperna.

3.5. Beslutsfattande inom samarbetet (Nivå 2 och 3) utgår från konsensusprincipen. De Beställare som berörs av en åtgärd ska således vara eniga om genomförande av åtgärden.

4. Beställarnas ansvar för Krösatågstrafiken

4.1. Beställare är ansvarig för Krösatågstrafiken inom sitt eget län på det sätt som trafikavtalet stipulerar, bl.a. för följande frågor:

- Beställarna ska förhandla och överenskomma med berörda Beställare eller annan Beställare om gemensamma trafiklösningar inför beslut om trafikförsörjningsplan eller motsvarande dokument inom respektive län.

- Beställare ska varje år, utifrån trafikförsörjningsplanen eller motsvarande dokument i respektive län, fastställa linjesträckning, uppehållsbild, tidtabell, formering av tåg etc. för Krösatågen.

5. Fördelningsprinciper

- 5.1. I punkterna nedan finns principer för fördelning av kostnader kopplade till Trafikföretaget och Underhållsföretaget samt övriga kostnader mellan Beställarna.
- 5.2. *Fast ersättning*
Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.
- 5.3. *Rörlig ersättning km*
Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan för el- respektive dieselfordon.
- 5.4. *Rörlig ersättning tid*
Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala antalet planerade tidtabellstimmar för respektive personal- samt tidkategori.
- 5.5. *Avropstjänster*
Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av utförda avropstjänster.
- 5.6. *Förstärknings- och ersättningstrafik*
Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av utförd förstärknings- respektive ersättningstrafik per tur.

Förstärknings- och ersättningstrafik som administreras och betalas av enskild Beställare fördelas på samma sätt som i ovanstående stycke eller efter särskild överenskommelse.
- 5.7. *Incitament och Bonus*
Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.
- 5.8. *Viten*
Viten från Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan.
- 5.9. *Kvalitetsavgifter till/från Trafikverket*
Kvalitetsavgifter till/från Trafikverket fördelas till respektive Beställare utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan för el- respektive dieselfordon.
- 5.10. *Avgifter till Trafikverket*
Tågläges- och spåravgifter fördelas till Beställarna utifrån respektive Beställares faktiska produktion. Emissionsavgift samt avgift för drivmotorström fördelas till respektive Beställare utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan för el- respektive dieselfordon.

5.11. *Drivmotorström*

Differens (positiv eller negativ) mellan fakturerad drivmotorström till Trafikföretaget och betald drivmotorström till Trafikverket fördelas till respektive Beställare utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan för elfordon

5.12. *Fordon, hyres- och kapitalkostnader*

Varje Beställare ansvarar för sina kostnader kopplat till Beställares fordonsflotta. Antingen genom egna fordon eller genom överenskommelse med annan Beställare om fordonsanvändning.

5.13. *Fordon, underhåll*

Förebyggande och avhjälpande underhåll enligt gällande underhållsavtal för respektive verkstad och fordonstyp summeras och fördelas därefter till respektive Beställare utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan för el- respektive dieselfordon.

Kostnader för tillkommande arbete, tungt underhåll kopplas till respektive fordonsägare enligt Transitio AB definitioner.

5.14. *Stations- och angöringsavgifter*

Varje Beställare ansvarar för och betalar eventuella stations- eller angöringsavgifter i sitt län.

5.15. *Försäljningsutrustning*

Kostnader för försäljningsutrustning betalas av den Beställare som installerar den. Kostnader för ombordpersonalens valideringsutrustning fördelas mellan de Beställare som nyttjar utrustningen utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

5.16. *Gemensam administration*

JLTs kostnader för den gemensamma administrationen fördelas till Beställarna med ett årligt fastställt belopp utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan. I administrationskostnaden ingår personal-, marknadsföring, -juriststöd, NKI-undersökning, etc.

5.17. *Övrigt*

Övriga kostnader, som inte nämnts i punkterna ovan, ska fördelas mellan respektive Beställare utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan. Övriga kostnader som kan uppstå är till exempel särskilda utredningsuppdrag, upphandlingskostnader eller andra större projekt som Beställarna gemensamt beslutar, om inte separat överenskommelse görs.

5.18. *Betalningsplan*

Beställarna ska innan årligt tidtabellsskifte komma överens om en betalningsplan utifrån ovanstående fördelningsprinciper.

De beräknade ersättningarna till Beställarna för trafiken ska resultera i ett månadsvis à contobelopp som regleras efter avslutat trafikår med hänsyn till faktiska kostnader men med oförändrade fördelningsnycklar.

6. Planering och Infrastruktur

- 6.1. Uppgifter inför tåglägesansökan ska vara JLT tillhanda senast enligt fastställd årlig tidplan. Fr.o.m. fastställt datum är uppgifterna bindande. Vid förändringar efter fastställt datum påförs försenad Beställare extra administrationsavgifter tillsammans med eventuella kvalitetsavgifter från Trafikverket.
- 6.2. Varje Beställare bedriver ett aktivt arbete på infrastrukturuområdet som omfattar det egna länet för att säkra driften och den långsiktiga utvecklingen av Krösatågen.
- 6.3. JLT ansvarar för inrapportering av samtlig trafikdata för Krösatågen till relevanta reseplanerare.
- 6.4. För regional och nationell statistikinsamling ansvarar varje Beställare för inrapportering av uppgifter i samverkan med andra Beställare.
- 6.5. Resande och färdbevisräkning samordnas mellan Beställarna.

7. Fordon

- 7.1. Beställare svarar för sina egna fordonsbehov, antingen i form av egna fordon, eller om sådan överenskommelse kan träffas, genom köp eller hyra från annan fordonsägare. Det bör finnas en teknisk reserv. Två eller fler av Beställarna kan samverka i denna fråga genom gemensamt köp eller hyra av fordon.
- 7.2. Om någon Beställare har ökat/minskat behov av fordon ska samråd och samplanering av fordonsanvändning göras innan Beställare planlägger ökad/minskad trafik i sitt län.

- 7.3. Den fordonsflotta som finns tillgänglig vid Avtalets undertecknande;

diesel: Itino Y31	JLT	4st ägs av JLT
diesel: Itino Y32	JLT	6st ägs av JLT
el: X 11	JLT	4st hyrd av AB Transitio
el: X 11	LTK	3st hyrd av AB Transitio
el: X 11	ST	3st hyrd av AB Transitio
el: X 11	BT	3st hyrd av AB Transitio
el: X 11	KLT	7st hyrd av AB Transitio*
el: X 14	JLT	6st ägs av JLT

* KLT har tre X11 uthyrda till annan part.

- 7.4. Fordon som ägs eller hyrs av JLT, LTK och ST underhålls primärt vid verkstaden i Nässjö. Fordon som hyrs av KLT och BT underhålls primärt vid verkstaden i Kalmar.
- 7.5. Under Samverkansavtalets giltighet kommer Beställare eller Beställarna att byta hela eller delar av nuvarande fordonsflotta. Fordonsanskaffningen kommer att hanteras i ett separat projekt Beställarna emellan.

8. Marknadsföring

- 8.1. I marknadsgruppen sker en samordning och avstämning av gemensamma och länsvisa kampanjer. Marknadsföringen utgår från Krösatågens grafiska profil och gemensamma varumärkesplattform.
- 8.2. Marknadsgruppen ska årligen ta fram en gemensam aktivitetsplan med förslag på gemensamma övergripande marknadsaktiviteter med en uppskattad kostnad för varje aktivitet. Syftet med varje enskild aktivitet ska tydligt framgå tillsammans med dess presumtiva påverkan på resandet. Den gemensamma aktivitetsplanen ska godkännas av Direktörsgruppen.
- 8.3. JLT är sammankallande för gemensamma marknadsinsatser. I övrigt står det Beställare fritt att vid behov sammankalla övriga Beställare för att genomföra systemspecifika marknadsinsatser.
- 8.4. Varumärket Krösatågen ägs av JLT men förvaltas under avtalstiden gemensamt av de samverkande länen. Beställarna äger under Avtalets löptid rätt att nyttja varumärket inom ramen för Avtalet. Det står Beställare fritt att i kampanjer använda både logotypen för Krösatågen och sin egen logotype.

9. Försäljning, taxor och biljetter

- 9.1. Inom Krösatågstrafiken tillämpas principerna för Sydtaxan. Taxeförändringar följer den beslutsordning som gäller för Sydtaxan.
- 9.2. Biljettintäkter för länsöverskridande resor fördelas mellan Beställarna enligt principerna för Sydtaxan och överenskomna avräkningsmodeller. Intäkter som inte kan hänföras till ett eller flera län, kan efter överenskommelse mellan berörda Beställare hänföras till ett län.
- 9.3. Samtrafiken ansvarar för intäktsavräkning och fördelning mellan Beställarna avseende Resplus.
- 9.4. Beställares försäljningskostnader relaterade till Krösatågen betalas av respektive Beställare om inte annat överenskommes.
- 9.5. Försäljningskostnader för Resplus fördelas enligt principerna i Resplussamarbetet.
- 9.6. För biljettgiltighet mot Beställare som ej deltar i Sydtaxan kan Beställare eller Beställarna ingå separat samverkansavtal för biljettgiltighet.

10. Kundenserviceansvar

- 10.1. *Förseningersättning*
Förseningersättningsärenden regleras i de aktuella resevillkoren för sydlänen. Vid resa inom ett enskilt län handlägger respektive Beställare resegarantiärenden i enlighet med

sina resegarantivillkor. Vid länsöverskridande resa och vid resa med Resplusbiljett gäller de regler som tillämpas av den Beställare där resan började.

10.2. *Bokningssupport*

JLT ansvarar för att bokningssupport finns tillgängligt för Krösatågssystemet. Kostnader för driften ingår i den administrativa avgiften.

11. Avtalsperiod

- 11.1. Avtalet träder i kraft vid undertecknandet men ska börja tillämpas av parterna från och med 2018-12-09 och löper parallellt med Trafikavtalet. Avtalet ersätter det tidigare samverkansavtalet tecknat 2016.
- 11.2. Avtalet upphör utan krav på särskild uppsägning då Trafikavtalet upphör, oberoende av om Trafikavtalet upphör till följd av att dess avtalstid löpt ut, om uppsägning skett eller av annat skäl.
- 11.3. Ett nytt samarbete mellan Beställarna avseende Krösatågen för tiden efter att Trafikavtalet upphört ska föregås av en förhandling.

12. Övriga villkor

- 12.1. Ändringar eller tillägg till Avtalet ska, för att vara giltiga, godkännas av alla Beställare, upprättas skriftligen och undertecknas av alla Beställare.
 - 12.2. Beställare äger rätt att överlåta Avtalet till annan juridisk person som träder i Beställares ställe. Annan överlåtelse av Avtalet får inte ske.
 - 12.3. Beställarnas samverkan enligt detta avtal är samverkan mellan fristående Beställare. Dispositiva bestämmelser i lag (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag ska ej äga tillämplighet på Avtalet.
 - 12.4. Om något villkor i Avtalet skulle förklaras ogiltigt eller icke genomförbart, ska Avtalet och dess övriga villkor fortsätta att gälla och tillämpas fullt ut mellan Beställarna. Det villkor som blir ogiltigt eller icke genomförbart ska av Beställarna ersättas av annat villkor som på ett övergripande plan åstadkommer samma mål, varvid balansen mellan Beställarnas förpliktelser ska vidmakthållas.
 - 12.5. Tvister rörande tolkningen eller tillämpningen av Avtalet ska i första hand hänskjutas till Samverkansgruppen (Nivå 2) för gemensam hantering. I den mån en sådan samförstånds lösning efter förda förhandlingar inte kan uppnås, ska tvistefrågan hänskjutas till skiljenämnd för slutligt avgörande. Skiljenämnden ska ha sitt säte i Växjö. Skulle Beställarna inte kunna enas om skiljemän ska dessa med för Beställare bindande verkan utses av ordföranden för Sveriges Advokatsamfund.
-

Detta avtal, som består av elva (11) sidor har upprättats i sju (7) exemplar av vilka Beställarna tagit var sitt.

_____den ____ / ____ 2018

Region Blekinge genom Blekingetrafiken

_____den ____ / ____ 2018

Region Skåne genom Skånetrafiken

_____den ____ / ____ 2018

**Region Jönköpings län genom
Jönköpings Länstrafik**

_____den ____ / ____ 2018

**Region Kronoberg genom
Länstrafiken Kronoberg**

_____den ____ / ____ 2018

**Region Halland genom
Hallandstrafiken AB**

_____den ____ / ____ 2018

**Landstinget i Kalmar län genom
Kalmar Länstrafik**

_____den ____ / ____ 2018

**Västra Götalands Regionen
genom Västtrafik AB**

Positionspapper -
Kollektivtrafik för ett enat
Sydsverige

10

18RGK1142

Trafiknämnden

Positionspapper - Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Landstinget Blekinge, Region Blekinge, Region Skåne, Kommunförbundet Skåne, Region Halland och Region Jönköpings län. Fokus för samarbetet är framförallt framtagande av gemensamma policyer och planer inom regional utveckling, infrastruktur, kollektivtrafik, kultur samt hälso- och sjukvård.

Inom Regionsamverkan Sydsverige har ett förslag till positionspapper för Sydsveriges kollektivtrafik tagits fram. Kollektivtrafiken är en förutsättning för flera viktiga samhällsmål som regional tillväxt och en hållbar utveckling. Genom samplanering av ortsutveckling, bostäder och behovet av resor till arbete, studier och service skapas ett attraktivt Sydsverige.

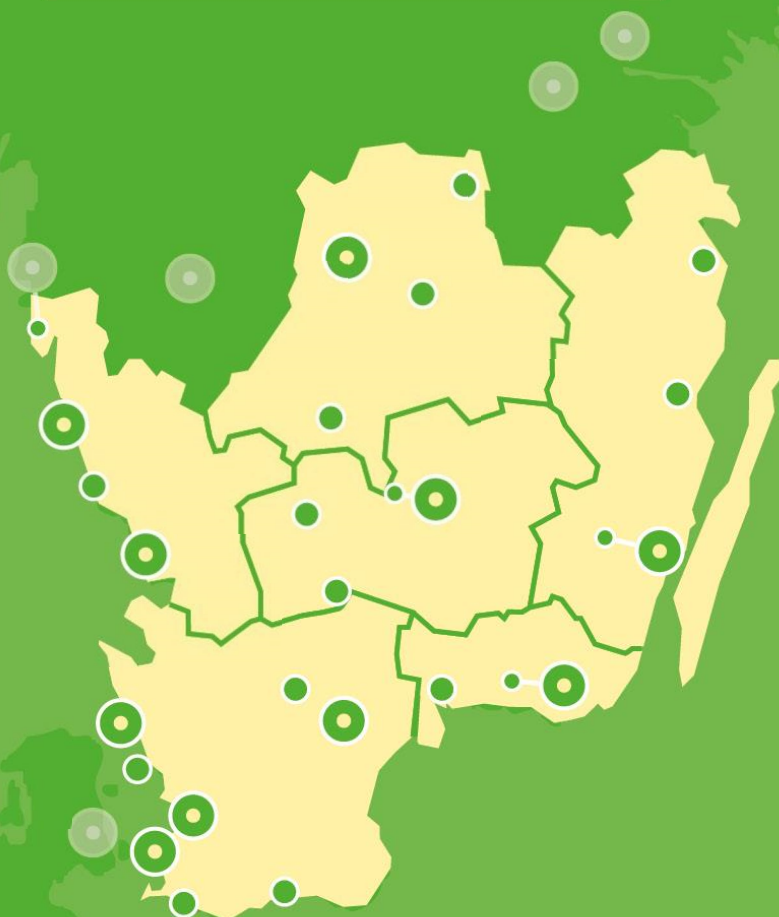
Positionspapperet fastställs av Regionsamverkan Sydsverige.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Förslag till Positionspapper Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ETT ENAT **SYDSVERIGE**



POSITIONSPAPPER
KOLLEKTIVTRAFIK
2018

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Vi sex regioner i Sydsverige; Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne samverkar politiskt från hösten 2015 över regiongränserna inom de flesta politikområden. Vi gör det bland annat inom kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet för ett helhetstänkande på samhällsutvecklingen.

Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt.

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att nå flera viktiga samhällsmål som regional tillväxt och en hållbar utveckling. Kollektivtrafikens strukturbildande funktion i samhällsplaneringen betonas allt oftare. Genom en samplanering av ortsutveckling, bostäder och behovet av resor till arbete, studier och service skapas ett attraktivt Sydsverige.

I kollektivtrafiken ska människor i alla åldrar, med olika bakgrund och med olika förmågor kunna ta sig fram och känna sig trygga. Kollektivtrafiken är också en föregångare i omställningen till fossilbränslefria transporter och är därför ett gott miljöval.

Närheten mellan tillväxtmotorerna förväntas bli allt viktigare för den fortsatta utvecklingen och tillväxten i södra Sverige. Därför behöver vi fortsätta att utveckla och förbättra den storregionala trafiken.

Xx Yy Regionstyrelsens ordförande Region Blekinge	Xx Yy Regionstyrelsens ordförande Region Halland	Xx Yy Regionstyrelsens ordförande Region Jönköpings län
---	--	---

Regionsamverkan Sydsverige har i "Positionspapper för Infrastruktur & Transport 2016" enats kring begreppen tillväxtmotorer och regionala kärnor för att beskriva orters vikt och förmåga att generera tillväxt också för sitt omland. En fortsatt utveckling av transportsystemet för ett *Sammanknutet Sydsverige* är ett prioriterat område.

Vi vill utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärens, trafikeringens och samhällets perspektiv. En underlagsrapport till positionspapperet beskriver bl.a regionernas egna målsättningar och ambitioner för en gränsöverskridande kollektivtrafik – men det är tillsammans som vi kan göra skillnad.

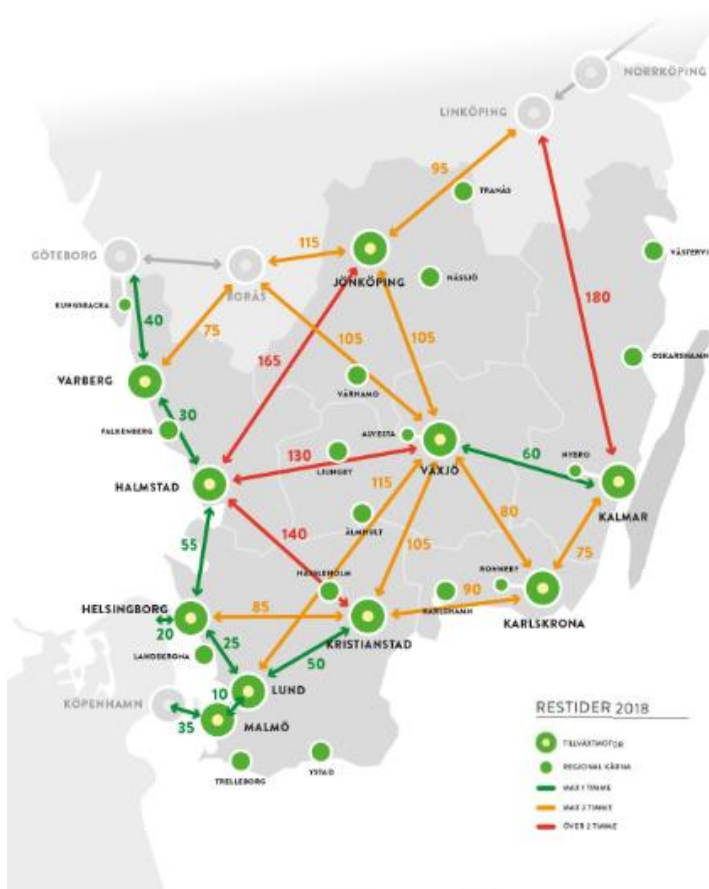
En gemensam målbild

Vi presenterar en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken fram till år 2040.

Den gemensamma målbilden bör biläggas de ingående regionernas trafikförsörjningsprogram och beaktas i planering och utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur i södra Sverige.

Xx Yy Regionstyrelsens ordförande Region Kalmar län	Xx Yy Regionstyrelsens ordförande Region Kronoberg	Xx Yy Regionstyrelsens ordförande Region Skåne
---	--	--

Nuläge 2018



Varje region arbetar för att på bästa sätt möta människors behov av kollektiva resor inom sin region.

Idag arbetar, studerar och reser vi på ett annorlunda sätt än förr. Vi rör oss i en större geografi, men inte nödvändigtvis varje dag. Det gör de gränsöverskridande resorna i en storregional kontext både vanligare och viktigare. Det ställer också nya krav på de kollektiva resorna som måste kunna användas för arbete, studier eller vila.

Nya resmönster ökar vårt behov av samverkan!

Det här är våra utmaningar

Idag möts resenären fortfarande av:

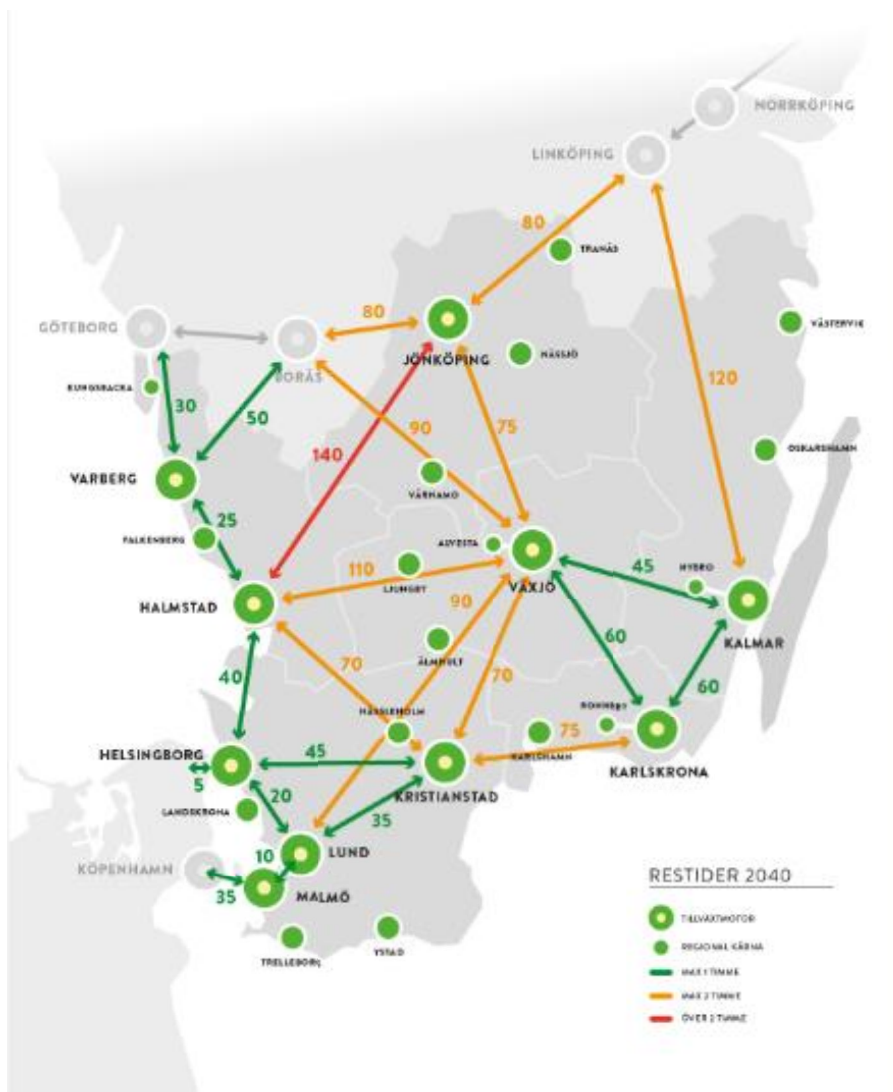
- Flera olika system för att planera, boka och betala för sin gränsöverskridande resa.
- Att trafikutbudet är lägre över de administrativa gränserna.
- Att taxorna är högre över de administrativa gränserna.
- Att regelverken skiljer sig mellan olika trafikorganisatörer.
- Att restiderna är långa jämfört med bilen och inkluderar byten som skapar osäkerhet.

Det här är vi eniga om

De sex sydsvenska regionerna är i sina styrdokument eniga om att:

- De kollektiva gränsöverskridande resorna behöver bli fler för att utveckla Sydsverige.
- Restiderna för de gränsöverskridande kollektiva resorna behöver bli kortare och turtätheten öka.
- Tågresor är oöverträffade för att snabbt transportera stora grupper resenärer i starka stråk.
- Kollektivtrafiken är viktig som strukturbildare för att nå en hållbar utveckling och ekonomisk tillväxt i Sydsverige.
- Kopplingen mellan de regionala och interregionala trafiksystemen är viktig.

Målbild för år 2040



Restidsmål för de regionöverskridande kollektiva resorna i södra Sverige fram till år 2040.

Restid 1 timma

Daglig arbetspendling sker främst på sträckor där restiden är högst 1 timma. Längre resor försvårar livspusslet. För att knyta ihop arbetsmarknader är restider som understiger 1 timma viktiga.

Restid 2 timmar

Restider på upp till 2 timmar kan genomföras med regelbundenhet om restiden görs användbar för arbete, studier eller vila. Storregionala resor bör understiga 2 timmar för att främja näringsliv och regional utveckling i hela Sydsverige.

Gemensamma ställningstaganden kring utvecklingen av den gränsöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige

Resenären



Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.

Restiderna i en gränsöverskridande storregional kollektivtrafik blir långa jämfört med dem i traditionell lokal och regional trafik. Det ställer krav på extra hög servicenivå såväl före, under som efter själva resan. En stabil och säker digital uppkoppling under hela resan är en grundförutsättning för att attrahera nya resenärsgupper.

Vad behöver göras?

- Samordna biljett- och betalsystemen för kollektivtrafiken i Sydsverige
- Förenkla och förbättra informationen till resenären både före, under och efter resan
- Enhetligare regelverk gentemot resenären

Trafikeringen



Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.

Tågbanorna i Sydsverige utgör en viktig grundstruktur för resandet eftersom resor med tåg kan vara dubbelt så snabba som resor på väg. Sedan lång tid tillbaka knyter bland annat Öresundståg, Pågåtåg och Krösatåg samman våra regioner. Där tågbanor saknas kan snabba bussförbindelser, s.k. *Bus Rapid Transit*-system utgöra ett komplement.

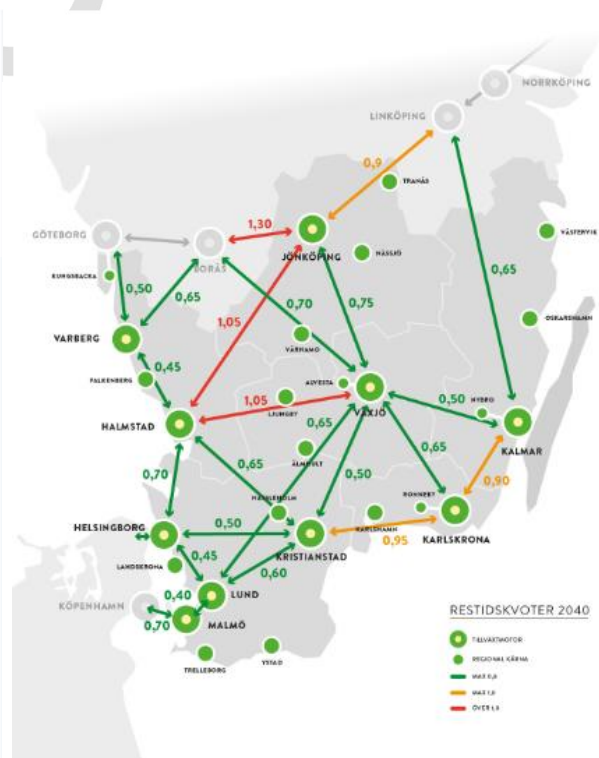
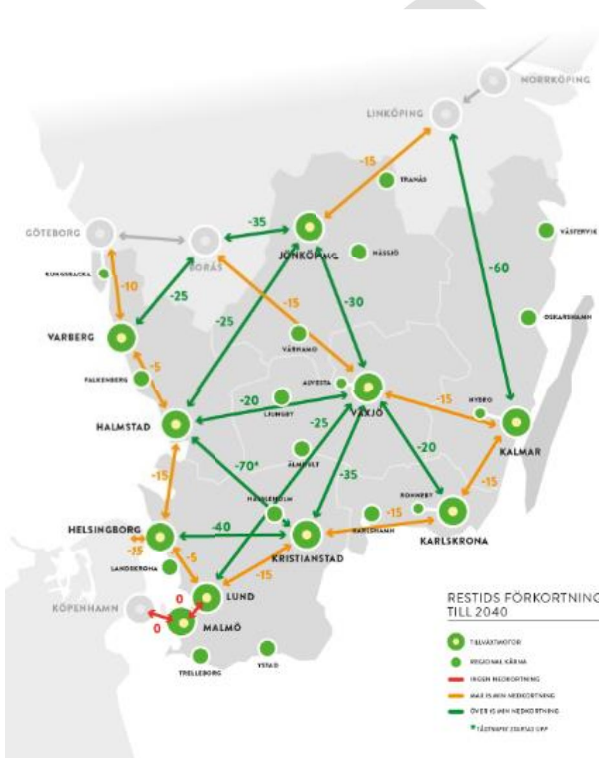
Vad behöver göras?

- Erbjud snabba och tätare resor mellan Sydsveriges tillväxtmotorer
- Erbjud parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild
- Gör prissättningen av resorna oberoende av de administrativa gränserna
- Minska resornas miljöpåverkan



Kollektivtrafik och infrastruktur är beroende av varandra. Kollektivtrafiken är viktig där människor reser mest för att frigöra kapacitet på vägar och för att minska klimatavtrycket från varje enskild resenär. En god kollektivtrafik bidrar också till att utveckla såväl näringslivet som attraktionskraften för en ort. Kollektivtrafiken måste samtidigt vara effektiv ur flera aspekter.

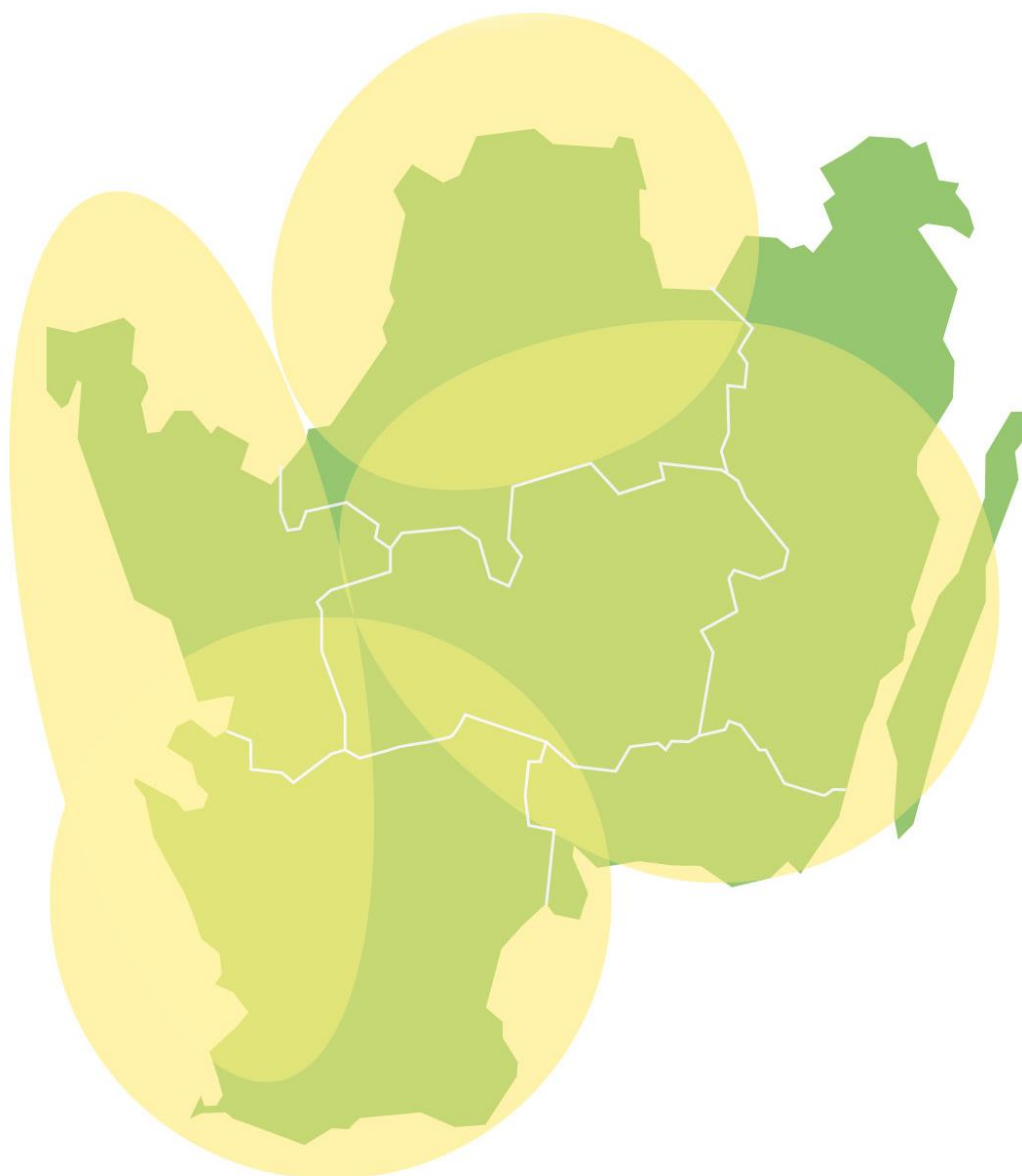
- De uppställda restidsmålen för kollektivtrafiken i Sydsverige bör läggas till grund för utvecklingen av infrastrukturen.
- Ta fram en gemensam lista för hur åtgärder för att knyta samman tillväxtmotorerna i Sydsverige ska prioriteras.
- Investera i infrastruktur som gör det möjligt för människor att bo, arbeta och studera i hela Sydsverige.



REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE syftar till att, med medborgarnas bästa för ögonen, utveckla samarbetet mellan verksamheterna i Region Kalmar län, Region Blekinge län, Region Skåne, Kommunförbundet i Skåne, Region Halland och Region Jönköpings län. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Grunden för denna ambition ska vara en strävan efter helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling i Sydsverige och i Sverige.

(Logotyper uppdateras)





Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Underlag till positionspapper för en storregional sydsvensk kollektivtrafik

2018-08-24

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige.

Underlag till positionspapper för en storregional sydsvensk kollektivtrafik

Datum	2018-08-24
Utgåva	Slutversion

Sammanställd av

Per Ålind

Fredmansvägen 1
392 36 Kalmar

Telefon 0706-19 83 48
E-post per_alind@hotmail.com

Organisationsnummer 520410-7030

Innehåll

1. BAKGRUND	3
2. KOLLEKTIVTRAFIKENS FUNKTION FRÅN NATIONELL HORISONT	5
3. KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR UTVECKLINGEN AV SYDSVERIGES REGIONER	7
3.1 <i>Blekinge</i>	7
3.2 <i>Halland</i>	9
3.3 <i>Jönköpings län</i>	11
3.4 <i>Kalmar län</i>	13
3.5 <i>Kronoberg</i>	15
3.6 <i>Skåne</i>	18
3.7 <i>Sammanfattning och analys</i>	22
4. TRE PERSPEKTIV PÅ EN GRÄNSÖVERSKRIDANDE SYDSVENSK KOLLEKTIVTRAFIK	23
4.1 <i>Resenärsperspektivet</i>	23
4.2 <i>Trafikeringsperspektivet</i>	24
4.3 <i>Samhällsperspektivet</i>	25
5. UTGÅNGSPUNKTER FÖR EN STORREGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK I SYDSVERIGE	27
5.1 <i>Förslag på gemensam målbild</i>	28
5.2 <i>Sammanvägning av effekten av den föreslagna gemensamma målbilden</i>	31
6. FORTSATTA VÄGAR TILL EN STORREGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK	33
7. BILAGOR	34

1. Bakgrund

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) gav i sin handlingsplan för 2017 utskotten för Infrastruktur och Kollektivtrafik i uppdrag att påbörja arbete kring en långsiktig utveckling av Sydsveriges kollektivtrafik med fokus på det gränsöverskridande resandet och dess krav på tillhörande insatser i infrastrukturen.

Regionsamverkan Sydsverige

är en överenskommelse för att nå syftet att, med medborgarnas bästa för ögonen, utveckla samarbetet mellan verksamheterna i Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Landstinget Blekinge, Region Blekinge, Region Skåne, Kommunförbundet Skåne, Region Kronoberg, Region Halland och Region Jönköpings län.

Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Grunden för denna ambition ska vara en strävan efter en helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling.

Fokus för samarbetet i Regionsamverkan Sydsverige handlar framförallt om framtagande av gemensamma policyer och planer inom områdena regional utveckling, infrastruktur, kollektivtrafik, kultur samt hälso- och sjukvård.

Källa: <http://regionsamverkan.se/omregionsamverkansydsverige/>; 2018-08-10

Styrelsen för RSS gav 2016-11-24 kollektivtrafikutskottet i uppdrag att leverera ett så kallat positionspapper för kollektivtrafiken motsvarande det som tidigare gjorts för transportinfrastrukturen¹. Vid utskottets möte 2017-01-27 fick trafikdirektörerna Karl-Johan Bodell, Kalmar Länstrafik, och Carl-Johan Sjöberg, Jönköpings Länstrafik, i uppdrag att ta fram en struktur för ett positionspapper för långsiktig utveckling av kollektivtrafiken i de sex sydsvenska regionerna utifrån frågeställningen "Vilken trafik vill vi se 2050?". Dokumentet skulle förutom framtida trafik även innehålla en beräknad tidplan men behövde i övrigt inte vara direkt knutet till de begränsningar som finns i dagens infrastruktur.

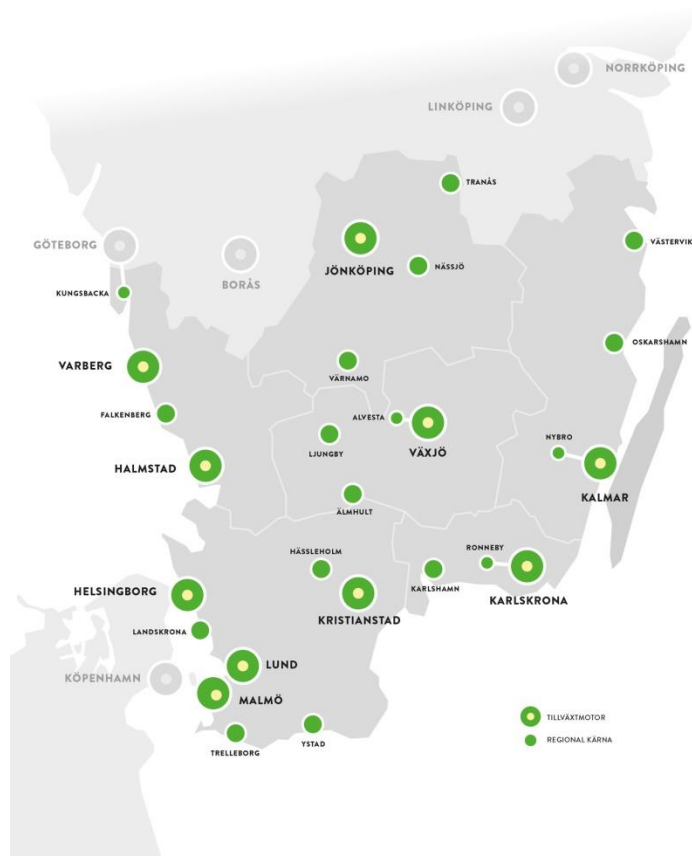
Utskotten för infrastruktur och kollektivtrafik beslutade 2017-02-16 att ge kollektivtrafikutskottets arbetsgrupp i uppgift att bistå i detta arbete och betonade vikten av att även andra delar av tjänstemannaorganisationerna, särskilt de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) medverkar så att hela kollektivtrafikområdet blir belyst på ett bra sätt.

Uppdraget har därefter av utförarna utvecklats på följande sätt:

- **Inriktningen** ska vara att ta tillvara den flerkärniga strukturen i Sydsverige genom bra tillgänglighet mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor och genom att stärka deras samspel med sitt omland.
- **Syftet** med uppdraget är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt.
- **Målet** med uppdraget är att ta fram en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken fram till år 2040².

¹ Regionsamverkan Sydsverige. 2016. Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Positions-papper infrastruktur och transport.

² Måläret 2040 har valts för att inte komplicera bilden med en eventuell höghastighetsbana.



Begreppen tillväxtmotorer och regionala kärnor har utifrån den modell som lanserades i Skåne³ successivt under senare år vunnit insteg i nationell och regional planering. De har använts bland annat i RSS arbete med transportinfrastruktur⁴ samt även av Trafikverket i samband med arbetet för den nationella och de regionala transportplanerna.

Den definition av begreppen som används i denna rapport överensstämmer med den som användes i en gemensam analys av transportinfrastrukturen i Sydsverige⁵, se vidare bilaga 1. För Skånes del innebär det att Kristianstad i det här sammanhanget räknas som en regional tillväxtmotor medan Hässleholm klassificeras som en regional kärna med koppling till tillväxtmotorn Kristianstad.

Denna rapport utgör underlag för ett positionspaper avseende regionöverskridande kollektivtrafik som presenteras separat. Slutsatser som presenteras i den här rapporten bygger på analyser av adekvata nationella och regionala studier samt officiella dokument för de berörda sydsvenska regionerna (Blekinge, Halland, Jönköpings län, Kalmar län, Kronoberg och Skåne).

Materialet till rapporten är framtaget och sammanställt i en samrådsprocess med deltagare från berörda RKM:

- Yvonne Aldentun, Landstinget Kalmar län
- Erik Andersson, Region Jönköpings län
- Magnus Forsberg, Region Blekinge
- Per Hansson, Region Kronoberg
- Arne Ingemansson, Region Halland
- Patrik Lindblom, Region Skåne
- Daniel Malmqvist, Region Kronoberg

Per Ålind har på uppdrag av uppdragstagarna varit behjälplig med att sammanställa rapporten och står även för de slutliga avvägningar som redovisas.

Under arbetets gång har ett flertal avstämningar gjorts med berörda organ inom RSS. En sammanställning av genomförda samråd återfinns i bilaga 2.

³ Strategier för det flerkärniga Skåne. Strukturbild för Skåne. Beslutad av Regionstyrelsen 2013-10-10 och Kommunförbundet Skåne 2013-12-16.

⁴ Region Jönköpings län, Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Region Blekinge, Landstinget Blekinge, Region Halland, Kommunförbundet Skåne och Region Skåne (2016). Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Positionspapper infrastruktur & transport.

⁵ Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. Utredning gjord av Ramböll på uppdrag av Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län. 2015-06-29.

2. Kollektivtrafikens funktion från nationell horisont

Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet⁶. Därutöver har riksdagen beslutat om ett **funktionsmål** om tillgänglighet och ett **hänsynsmål** om säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet säger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. En av preciseringarna för funktionsmålet berör uttryckligen kollektivtrafik och anger att förutsättningarna för att välja **kollektivtrafik**, gång och cykel ska förbättras.

Hänsynsmålet säger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Transportsystemet, där kollektivtrafiken är en väsentlig del, förväntas således fylla många funktioner eller roller i samhället. I propositionen för de transportpolitiska målen⁷ beskrivs ett effektivt transportsystem som "en förutsättning för att nå generella samhällsmål som regional tillväxt och hållbar utveckling". I regeringens proposition om infrastruktur för framtiden⁸ beskrivs transportsystemet som en del av samhällsstrukturen som lägger grunden för tillgängligheten till bland annat jobb och bostäder. Kopplingar görs vidare till såväl klimatmål som krisberedskap och totalförsvar.

Klimatutmaningen specifikt och mer generellt arbetet med att åstadkomma en hållbar samhällsutveckling i linje med de 17 globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030⁹ kommer att öka efterfrågan på effektiva kollektivtrafiklösningar. Nationellt har en politisk inriktning lagts fast att Sverige ska vara ledande i genomförandet av agendan och i en successiv omställning till ett mer hållbart samhälle. Genomförandet innebär bland annat transformeringen till världens första fossilfria välfärdsland.



De tre ömsesidigt beroende dimensionerna i hållbar utveckling - den ekologiska, den ekonomiska och den sociala och kulturella - ska vara ledstjärnor för det planeringsarbete som sker på nationell, regional och lokal nivå.

Den **ekologiska eller miljömässiga dimensionen** handlar om hushållning med jordens resurser och skydd av ekosystem. Det är i sin tur en förutsättning för de ekosystemtjänster som krävs för människors välmående och en god livsmiljö. De mest kritiska miljöaspekterna är klimatförändringar, kraftig utarmning av biologisk mångfald, brutna kretslopp av näringsämnen och

Källa: RUS >>2025. Region Jönköping.

⁶ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>; 2018-07-04.

⁷ Regeringens proposition 2008/09:93. Mål för framtidens resor och transporter.

⁸ Regeringens proposition 2016/17:21. Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

⁹ Regeringen. Att förändra vår värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling

spridning av miljögifter. Att minska de klimatpåverkande utsläppen kan ha en avgörande betydelse för den framtida samhällsutvecklingen.

Den ekonomiska dimensionen syftar till att skapa stabila och sunda ekonomiska förhållanden och en hållbar ekonomisk tillväxt som inte äventyrar miljön eller människors hälsa. Ett effektivt resursnyttjande är där ett viktigt medel som även kan bidra till livskvalitet för människor och en fortsatt god utveckling av samhället. För att bli ekonomiskt starkare är produktivitetens utveckling inom näringslivet och offentlig sektor samt förmågan att sälja nya varor och tjänster avgörande.

Den sociala och kulturella dimensionen bygger på alla människors lika värde där delaktighet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet är styrande begrepp. En rättvis fördelning av resurser oavsett kön, ålder, etnicitet eller andra förutsättningar är central. Det ger förutsättningar för ett samhälle med välmående, kreativa och företagsamma individer byggt på mångfald och grundläggande demokratiska värderingar.

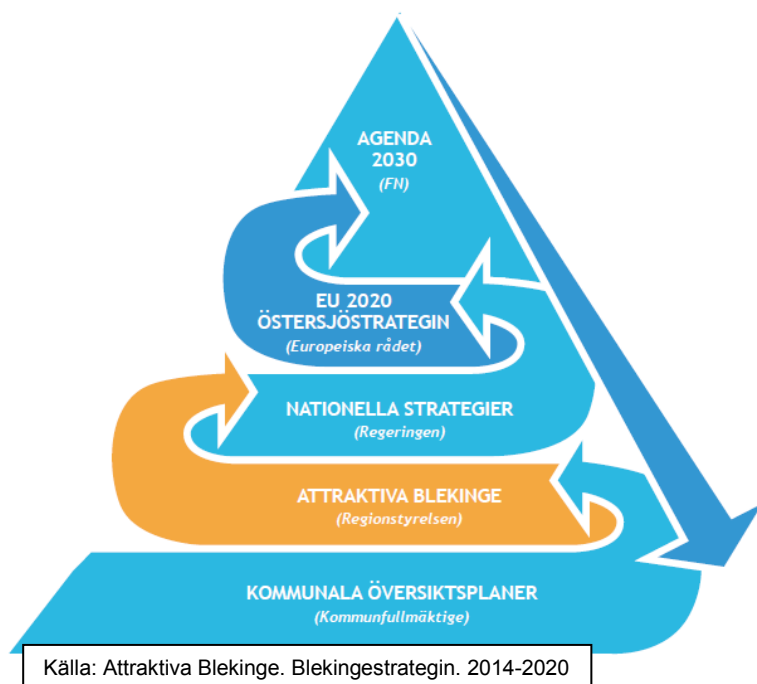
3. Kollektivtrafikens roll för utvecklingen av Sydsveriges regioner

Den följande presentationen har fokus på att beskriva hur frågor med anknytning till gränsöverskridande kollektivtrafik behandlats i olika centrala regionala dokument för tillväxt, utveckling och kollektivtrafik. Sammanställningen ska ses som ett försök till sammanfattning av vad de sex sydsvenska regionernas olika styrdokument redovisar om kollektivtrafiken och dess roll för samhällsutvecklingen.

3.1 Blekinge

Det övergripande styrdokumentet för **Blekinge**¹⁰ slår fast att utveckling handlar om och drivs av människor. Blekinges utveckling är därför beroende av förmågan att attrahera människor. God livskvalitet och ett rikt arbetsliv gör att människor vill och kan etablera sig i regionen. Den nämnda helhetsynen benämns Attraktiva Blekinge.

Särskilt intressant med strategin är att den sätter in den regionala nivån i såväl en internationell som en nationell och lokal kontext (se bild nedan).



Blekingestrategin ska fungera som styrmedel för regionala satsningar och utgår från de förhållanden som existerar i dag. I strategin poängteras vikten av ökad tillgänglighet mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor i angränsande län.

Tillgänglighet är ett av fyra insatsområden i den regionala strategin för vilket devisen "Kom långt på en timme" anges som en övergripande ansats. Inriktningen är att god tillgänglighet kortar avstånden och där kollektivtrafiken blir det naturliga valet. Effektiva,

hållbara transportsystem med god kollektivtrafik kan knyta samman kommuner till större, gränslösa och mer dynamiska arbetsmarknadsområden.

Blekingestrategin har ett tydligt läns- eller regiongränsöverskridande perspektiv, något som bland annat uttrycks som att det ska gå att bo i Blekinge och pendla till arbete och utbildning i grannlän. Målet är att Blekinge till år 2020 har ett attraktivt och hållbart transportsystem som utvecklas utifrån invånarnas, arbetsmarknadens och besökarnas behov. Restiderna mellan Blekinge och Malmö/Köpenhamn respektive Stockholm anges som indikatorer för måluppfyllelse.

¹⁰ Attraktiva Blekinge. Blekingestrategin 2014-2020. Aktualiserad version A, beslutad av Regionstyrelsen 2018-06-13. Dnr: 18/00268.

Bland insatser för att nå målet anges halvtimmestrafik och kortare restider på Blekinge kustbana, prioriteringar och utbyggnad av infrastruktur för kollektivtrafik i stadstrafik och förbättrade möjligheter att ta sig till arbetet eller resa i tjänsten genom att gå till fots, cykla eller kollektivtrafik.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet¹¹ tar vid där Blekingestrategin slutar. Programmet är det politiska dokument som visar hur kollektivtrafiken kan bli ett redskap för att uppnå det som lagts fast i strategin. Kollektivtrafiken ska inte leva ett eget liv utan snarast ses ett viktigt instrument för att bygga Blekinge starkare och bättre.

Pendling till utbildning och arbete poängteras som en viktig funktion för den regionala kollektivtrafiken. Turutbudet ska ge möjlighet att pendla till skola och arbete i närmaste centralort. Inledningsvis i programmet slås också fast att goda möjligheter att pendla in och ut från länet är en avgörande parameter för Blekinges utveckling. Ett talande exempel är att det är fler Blekingebor som idag reser till Skåne och Danmark med tåg än som reser med tåg mellan orterna i länet.

Programmet har tre grundläggande mål: skapa valfrihet för människor, bidra till utveckling och tillväxt i regionen samt utveckla en kollektivtrafik som tar ansvar för miljö och klimat. Den första pelaren Valfrihet har bland annat fokus på starka stråk och stadstrafik med stort resandeunderlag samt förbättrade möjligheter att kunna pendla längre sträckor och på det sättet utvidga arbetsmarknadsregionerna.

Under den andra pelaren Utveckling och tillväxt poängteras kortare restid som den viktigaste parametern för att öka samhällsnyttan. På Kuststråket från Karlskrona och västerut bedöms kortare restid mot Öresundsregionen, inom Blekinge, och vidare mot Stockholm och Göteborg som viktigt för Blekinges möjligheter att attrahera företag och locka nya invånare. Även på Kust till kustbanan behöver restiden till Växjö kortas för att pendling ska upplevas som tillräckligt attraktivt.

Följande mål för restider 2035 till sydsvenska tillväxtmotorer och regionala kärnor utanför det egna länet finns i trafikförsörjningsprogrammet:

- Karlskrona – Malmö 115 minuter
- Karlskrona – Växjö 70 minuter
- Karlskrona – Kalmar 75 minuter

Visionen till 2050 är att den snabba anslutningstrafiken från Kalmar och Karlskrona till Växjö och den kapacitetshöjda Kustbanan till Kristianstad/Hässleholm har gett snabba tågförbindelser mellan de fyra större städerna i sydost. Arbetsmarknaden är därmed mer gemensam.

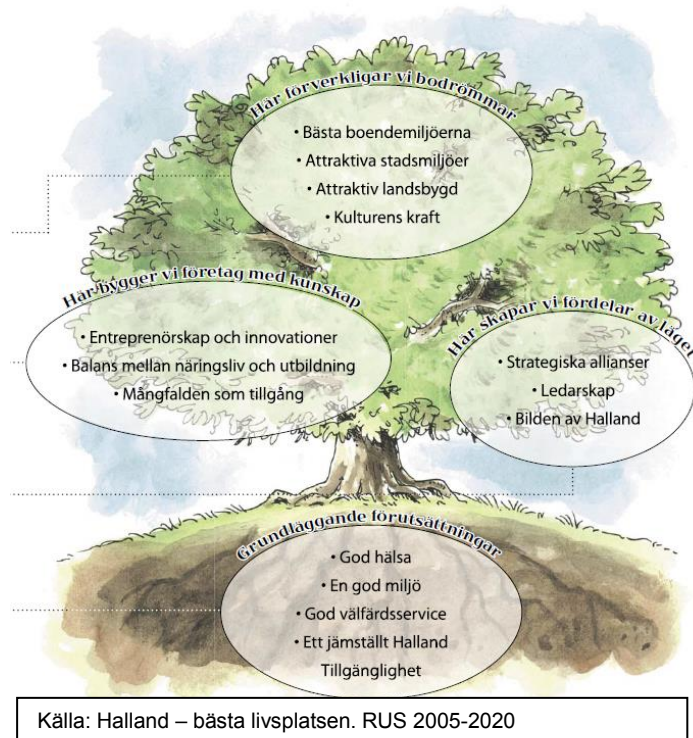
Öresundsregionens utveckling förväntas ha spridit sig till Blekinge genom snabba förbindelser som ger en stor frihet i valet av bostadsort och arbetsplats på sträckan Köpenhamn - Karlskrona. Restiden från Karlskrona till Malmö är i ett framtidsperspektiv under två timmar medan restiden mellan västra Blekinge och Malmö understiger en timme.

Notabelt är att ett mål i programmet är att prispåslag vid länsgränspassage inte ska förekomma samt ambitionen att år 2050 åker såväl män som kvinnor kollektivt i lika stor omfattning.

¹¹ Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019. Version B, beslutad av Regionstyrelsen 2016-03-16. Dnr 503-66-2014.

3.2 Halland

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för **Halland** utgår från visionen om Halland som den bästa livsplatsen¹². En av tre delar i visionen är att genom hög tillgänglighet med bra kommunikationer dra fördel av det gynnsamma geografiskt läget mitt i ett utvecklingsstråk på Västkusten. Halland har som del av det tätbefolkade sydvästra Sverige stor möjlighet att skapa en kollektivtrafik av hög kvalitet som bidrar till att öka utbytet mellan de halländska kommunerna och omvärlden. Länsgränsen får inte i något sammanhang utgöra hinder för funktionella lösningar, vilket förutsätter täta samarbeten med angränsande regioner.



RUSEN konkretiseras i en regional strategi för tillväxt¹³ som kompletteras och uppdateras årligen. Den fortsatta utvecklingen av Kuststråket, med framför allt Västkustbanan och E6, poängteras som en prioriterad fråga med koppling till kollektivtrafik. Möjligheterna att pendla till och från utbildning och arbete bedöms som avgörande Hallands utveckling.

Av tre mål berör ett – Hög attraktivitet – i betydande grad den gränsöverskridande kollektivtrafiken. Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur såväl söderut som norrut samt utvecklade former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering är två prioriteringar för det strategiska valet att åstadkomma en region med god tillgänglighet.

För Hallands del finns en utmaning i att knyta länet närmre Göteborgs och västra Skånes arbetsmarknader. Den norra delen, företrädesvis Kungsbacka och Varberg, har en hög tillgänglighet till Göteborgsregionens arbetsmarknad, medan södra Halland har svaga kopplingar till både västra Skånes och Göteborgsregionens arbetsmarknader. För att bli en region med god tillgänglighet behövs en kollektivtrafik som bidrar till vidgade arbetsmarknader genom goda möjligheter till arbetspendling med konkurrenskraftiga restider och hög turtäthet. Därtill fordras att planeringen av kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering behöver gå hand i hand.

Hur kollektivtrafiken ska ge sitt bidrag till att bygga större arbets- och studiemarknader, en mer hållbar region och sist men inte minst skapa goda förutsättningar för ett fortsatt attraktivt Halland utvecklas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet¹⁴. En väl utbyggd och robust kollektivtrafik behövs för att Halland ska vara en del i en större funktionell region. För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare.

¹² Halland –bästa livsplatsen. Regionala utvecklingsstrategi 2005 – 2020. Regionstyrelsens ordförande februari 2005.

¹³ Tillväxtstrategi för Halland 2014-2020. Beslutad av Regionfullmäktige i oktober 2017.

¹⁴ Kollektivtrafik för en hållbar utveckling Halland 2035. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Halland 2016-2019. Beslutad av Regionfullmäktige 2016-04-27.

Om restiden kortas till en timme kan hela sydvästra Sverige integreras i en funktionell region. Det operativa och mer kortsiktiga målet för kollektivtrafiken i Halland är följaktligen att resandet ska öka och vara attraktivt. Viktigt i det sammanhanget är också det som påpekas i programmet att framtidens kollektivtrafikresenärer inte ska märka av länsgränserna varken på priset eller när man betalar sin resa.

I norra Halland är det redan idag ett stort resande över länsgränsen, både med bil och kollektivtrafik, beroende på att en allt större del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad. Runt 75 procent av alla hallänningar som reser över en länsgräns gör det norrut mot Göteborg. I södra Halland är resandet över kommun- och länsgränser mindre. Mellan tio och femton procent av de hallänningar som arbetspendlar reser över länsgränsen söderut varje dag.

Det finns en potential att skapa en gemensam arbetsmarknad och därmed öka utbytet mellan i första hand Halmstad och Helsingborg. Resandet över länsgränserna mot Smålandslänen och de sydöstra delarna av Västra Götaland (Boråsregionen) är betydligt mindre i omfattning än resandet både söderut och framför allt norrut.

Den övergripande strategin för utveckling av kollektivtrafiken i Halland är koncentration till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling.

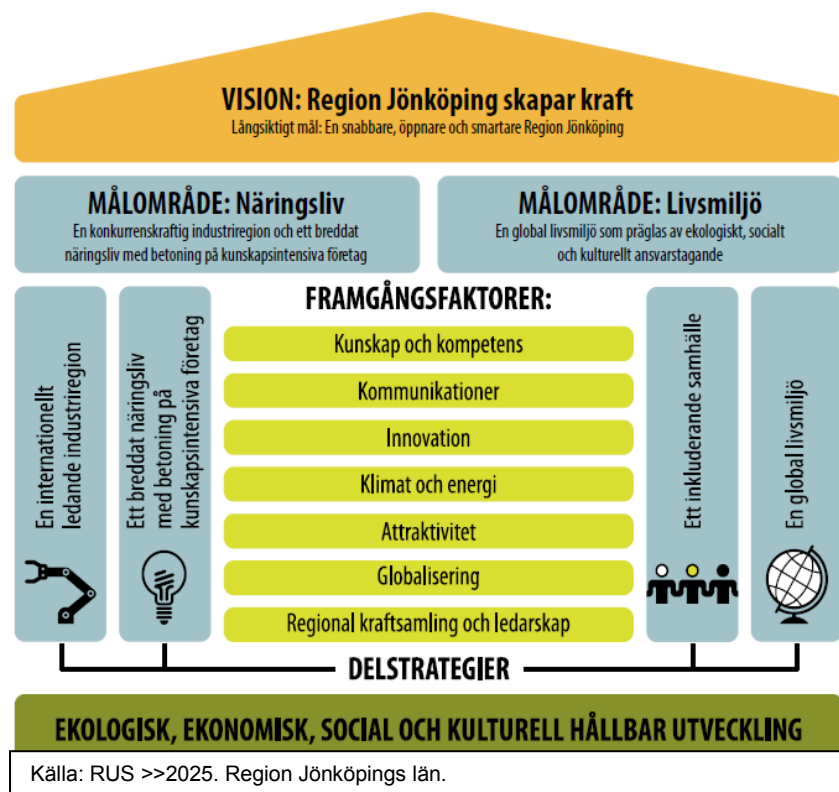
Västkustbanan har högst prioritet i det halländska kollektivtrafiksystemet och är följaktligen även klassat som ett mycket starkt kollektivtrafikstråk. Stråket bedöms även som det viktigaste för Hallands fortsatta utveckling. Tågtrafiken på banan kommer även i framtiden att utgöra stommen och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Västkustbanan. Banan måste ha tillräcklig kapacitet så att olika tågssystem kan trafikera på ett robust och pålitligt sätt samtidigt som restiderna mellan orterna utmed banan bör minska och turutbudet öka. Resandet bedöms fortsätta att öka såväl över länsgränsen mot norr som över den mot söder.

Viskadalsstråket räknas som ett medelstarkt kollektivtrafikstråk. Tågtrafiken i stråket ska fokusera på att möta resbehov för arbets- och studiependling mellan Borås och Varberg. I dagsläget är det cirka fem procent (cirka 1 900 personer) av hallänningarna som reser över en länsgräns som gör det mot Borås.

Utvecklingen av tågtrafiken i det medelstarka Markarydsstråket sker med utgångspunkt att tillgodose resebehov för såväl arbets- och studiependling som för fjärresor som sker mer sällan till nordöstra Skåne och västra Blekinge samt till städer utmed Södra stambanan.

Av övriga länsgränsöverskridande kollektivtrafik är tågtrafiken i det så kallade HNJ-stråket (Halmstad – Nässjö järnväg) i huvudsak av inomregional karaktär med liten potential till regionförstoring. Även för busstrafiken i stråket mot Ljungby/Växjö bedöms utvecklingspotentialen som begränsad, mycket på grund av lång restid i kombination med branschstrukturen i Halmstad och Ljungby. Dessutom finns det ingen mellanmarknad i form av orter som skulle kunna ge ett tillskott till resandeunderlaget.

3.3 Jönköpings län



Den regionala utvecklingsstrategin för **Region Jönköping** pekar ut vad som krävs för att regionen ska bli framgångsrik och växande till år 2025¹⁵. För Sveriges sjätte största region sett till folkmängd är RUS ett viktigt underlag för gränsöverskridande samarbeten inom och utom den egna administrativa geografien. Kunskap och kommunikationer anges som de viktigaste omvärldsutmaningarna. Det geografiska läget mellan de tre storstadsregionerna och med närhet till Linköping/Norrköping, Växjö, Halmstad och Borås ställer ökade krav på att utveckla både interna och externa

kommunikationer.

Det långsiktiga målet är en snabbare, öppnare och smartare region. Gränsöverskridande samarbete ses som en förutsättning för utveckling, både när det gäller geografi och verksamhet. Med snabba, enkla och effektiva transporter kan människor och varor ofta och lätt ta sig från en plats till en annan, inom regionen och över länsgränserna på ett miljömässigt hållbart sätt.

Två målområden och fyra huvudinriktningar har identifierats som de mest avgörande för regionens fortsatta utveckling. Av de fyra huvudinriktningarna eller delstrategierna har en – En global livsmiljö – koppling till gränsöverskridande kollektivtrafik. Regionaltåg och fjärrbusstrafik spelar i nuläget en central roll för kommunikationerna med grannlänerna och viktiga orter i regionens omland. Regionaltåg pekas ut som särskilt viktiga för att koppla samman regionen med grannlänerna.

En effektiv kollektivtrafik som anpassas till resenärernas behov anges som en attraktivitetsfaktor och viktig drivkraft för förändring. Vårt notera är att en stödjande kollektivtrafik anges som en nyckelfaktor för att utveckla satsningar på kultur och fritid som når hela regionen. Väl fungerande och ekologiskt hållbara kommunikationer inom regionen och med angränsande län lyfts fram som en av sju framgångsfaktorer genom att vidga de lokala arbetsmarknaderna och därmed öka tillgången till attraktiva arbetsplatser för människor och kompetens för företag.

Utgångspunkten i det regionala trafikförsörjningsprogrammet¹⁶ är att kollektivtrafiken ska ses som "Det naturliga resvalet" och bedrivs med omtanke om kunderna samt erbjuda prisvärda,

¹⁵ RUS. Regional utvecklingsstrategi för Region Jönköping >>2025. Fastställd av regionförbundets styrelse 2013-06-20.

¹⁶ Regionalt trafikförsörjningsprogram Jönköpings län. 2018-01-22. Dnr LJ 2012/1077.

enkla och säkra resor. Den regionala kollektivtrafiken ska kunna erbjuda länets invånare goda kommunikationer till och från orter inom regionen men också till angränsande regioner.

Programmet omfattar därför Jönköpings län liksom kommuncentra och högskoleorter i angränsande län eller regioner. Kollektivtrafiken ska på samma sätt som den binder samman kommuncentra och regioncentra inom regionen även erbjuda motsvarande trafikutbud till grannkommuner i angränsande regioner och dess region- och högskolecentra. Gemensam syn på trafikutbud och samordning av biljett- och betalsystem lyfts fram som viktiga parametrar för att nå dithän.

Fem mål avseende resande, kundnöjdhet, tillgänglighet/användbarhet, miljö/hållbart samhälle och skattesubventionsgrad ska vara uppnådda till år 2025. De förväntas bland annat bidra till större arbetsmarknadsregioner och ökad regional tillväxt. Två av de fyra strategier som krävs för att nå målen har direkt beröring med länsgränsöverskridande trafik.

Ett hållbart transportsystem fordrar en förändrad syn på kollektivtrafiken som utgår från ett tydligare systemperspektiv där kollektivtrafiksystemet blir strukturbildande för samhällsutvecklingen. En samlad och medveten bebyggelseplanering med rimliga avstånd till kollektivtrafikstråk är en förutsättning för att få kortare restider och skapa en mer attraktiv kollektivtrafik inte minst för resor över läns- och regiongränser.

Det starka sambandet mellan restid och pendlingsbenägenhet innebär att trafiken ska snabbas upp där så är möjligt. Inriktningen är att utveckla de trafikstarka stråken och göra trafikutbudet "Bäst för flest". Programmet beskriver fyra olika nivåer på trafikutbud där den högsta nivån - Storregionala stråk - har klart samband med gränsöverskridande trafik.

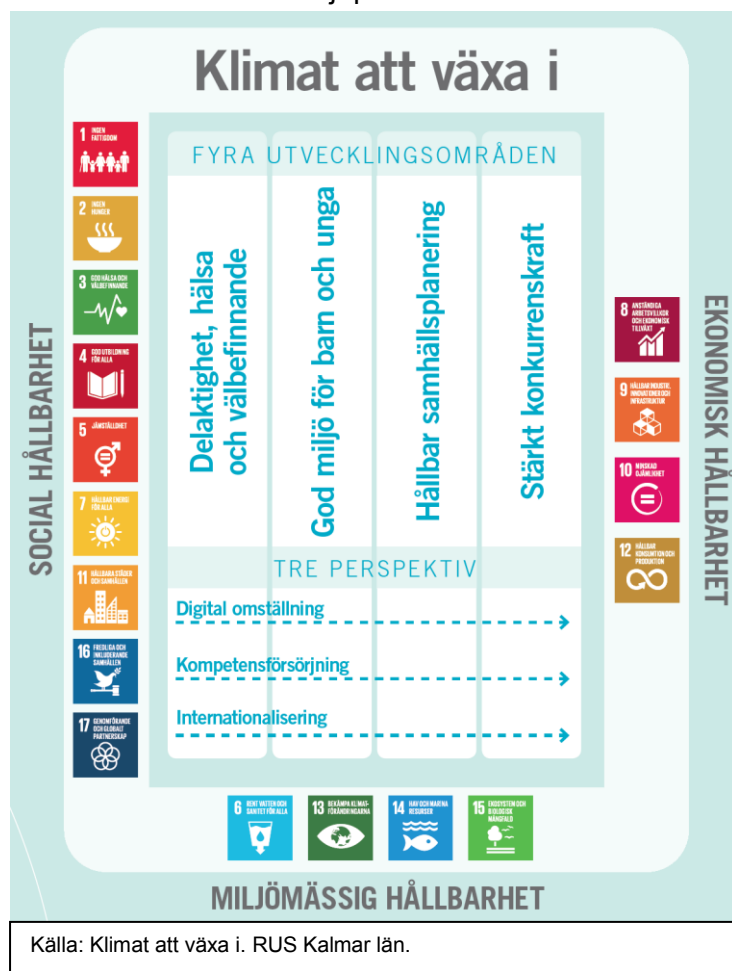
De storregionala stråken är resandestarka och passerar regiongräns. Strävan är att åstadkomma likartat utbud till motsvarande målpunkter/orter i angränsande region som inom Region Jönköpings län. Tågtrafiken förväntas dominera dessa stråk och kan kompletteras eller där järnvägsspår saknas ersättas med busstrafik. För tågtrafiken ska planeringen utgå från en restidskvot (dvs. restid jämfört med bil) om 0,8. Motsvarande restidskvot för direkt-/expressbuss anges till 1,2.

Framgångsfaktorer är utöver det som nämnts tidigare är exempelvis snabbt och bekvämt, det vill säga att trafiken byggs i starka stråk mellan befolkningstäta orter inom regionen respektive till angränsande regioner med linjer som ger korta restider och hög turtäthet och binder samman kommun- och regioncentra med varandra. Restiden bör aldrig överstiga 1,5 gånger bilens. Lägre kvot eftersträvas vid längre resor.

Gränslöshet tas upp som en annan framgångsfaktor, med andra ord att trafiken planeras kommun- och regiongränsöverskridande där kommuncentra liksom region- och/eller högskolecentra i angränsande regioner har samma dignitet som motsvarande trafik inom regionen. Regionen har en positiv inställning till ökad gränsöverskridande trafik under förutsättning att vissa angivna kriterier uppfylls.

3.4 Kalmar län

Kalmar län använder sig av målbilden "Klimat att växa i" för sin senaste regionala utvecklingsstrategi¹⁷. För att skapa ett klimat att växa i har fyra prioriterade utvecklingsområden pekats ut varav ett – Hållbar samhällsplanering – har direkt samband med gränsöverskridande kollektivtrafik. Ledordet är regionförstoring som förutsätter snabba transporter såväl inom länet som över länsgränserna. Resande med kollektivtrafik är att föredra, eftersom det generellt leder till mindre klimat- och miljöpåverkan.



För att kunna konkurrera med bilresor är korta restider och möjlighet att använda restiden till arbete eller studier avgörande. Som exempel hur restiden med kollektivtrafik kan minimeras anges att bostäder, verksamheter och service lokaliseras i anslutning till stationer och knutpunkter. Utvecklingen i länet går därmed mot större arbetsmarknadsregioner, men arbete bedöms återstå för att knyta ihop arbetsmarknadsregioner över länsgränserna.

En strategi för utvecklingsområdet Hållbar samhällsplanering är att åstadkomma korta restider med hög punktlighet både för personer och för gods. För en hållbar regionförstoring, det vill säga större och mer robusta arbetsmarknadsregioner, behövs samverkan inom och utanför länet och miljömässigt hållbara lösningar.

Målet är att minska länets funktionella regioner från fyra till två genom att

stärka sambanden såväl inom länet som med tillväxtmotorer och regionala kärnor i våra grannlän, vilket förutsätter korta och tidssäkra restider längs de stråk människor färdas mellan hemmet, arbetet eller fritidsaktiviteter.

Principerna i RUSEN har därefter konkretiserats i dels en långsiktig kollektivtrafikstrategi¹⁸, dels ett mer kortsiktigt regionalt trafikförsörjningsprogram¹⁹. Den gemensamma visionen för båda programmen är att det år 2050 är nära till Sveriges solsida, uppställda restidsmål har nåtts och kollektiva transporter utgör förstahandsalternativet för vardagsresandet bland länets invånare.

Båda dokumenten bygger vidare på de förslag till restidsmål som redovisades i en tidigare systemanalys av Sydsveriges transportinfrastruktur²⁰. De restidsmål för Kalmar till de tre

¹⁷ Klimat att växa i. Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030.

¹⁸ Kollektivtrafikstrategi 2050. Samhällsstödd trafik för funktionella regioner. Antagen av landstingfullmäktige 2017-05-31.

¹⁹ Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2017-2025. Antaget av landstingfullmäktige 2017-05-31.

²⁰ Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. Utredning gjord av Ramböll på uppdrag av Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län. 2015-06-29.

storstadsområdena och till närliggande länscentra som redovisades i den rapporten har utvecklats och kompletterats med motsvarande restidsmål för Oskarshamn och Västervik. Mål har formulerats för två olika slutår - 2025 respektive 2050 – från utgångspunkten att det ska vara möjligt att från var och en av de tre orterna i länet resa ut på morgonen, göra ett dagsverke i någon av målorterna och därefter kunna återvända till hemorten

En viktig riktlinje är att utveckla trafiken i redovisade starka kollektivtrafikstråk, vilka i de flesta fall har en av sina ändpunkter i en ort utanför länet. Följaktligen är pendlare över länsgräns utpekad som en viktig målgrupp för att öka resandet. Förbindelser som är eller kan utvecklas till starka stråk är bland andra nästintill samtliga järnvägslinjer samt länsgränsöverskridande busstrafik med målpunkter i regionala kärnor och tillväxtmotorer.

För den södra delen av länet är inriktningen att förbättra nåbarheten till Kalmar samt från Kalmar till Karlskrona och Växjö. Då det gäller interregionala resor är sträckan Kalmar – Växjö (Alvesta) länets starkaste och viktigaste reserelation. Halvtimmestrafik och dubbelspår är viktiga förbättringar på denna sträcka. På motsvarande sätt syftar trafikutvecklingen i den norra delen av länet till att knyta samman de aktuella kommunerna inbördes men även ge bra nåbarhet till regionala kärnor och tillväxtmotorer utanför länet.

I trafikförsörjningsprogrammet används ett sammanvägt mått för restid, turtäthet och antal byten för att ange mål för nåbarheten eller den geografiska tillgängligheten dels till tillväxtmotorer och regionala kärnor i och utanför Kalmar län, dels mellan orterna i länet till år 2025. För Kalmars del bedöms uppsatta delmål för turtäthet möjliga att nå till samtliga övriga tillväxtmotorer i Sydsverige medan delmålen för restid klaras i alla relationer utom de mot Östergötland.

För Västervik och Oskarshamn bedöms möjligheterna att nå målen som avsevärt sämre och då inte minst delmålen för restid. Oskarshamn som är länets tredje största ort och utgör en regional kärna har de längsta restiderna och de flesta bytena i de studerade reserelationerna. Länets näst största stad Västervik, i likhet med Oskarshamn en regional kärna, har tillsammans med Vimmerby och delar av Hultsfreds kommun i hög utsträckning Linköping som nav för sitt resande.

För att i princip samtliga restidsmål till 2050 ska nås fordras betydande upprustning och standardhöjning av främst järnvägsnätet både inom och utanför länets gränser men även av väginfrastrukturen. En fortsatt utveckling av täta och snabba direktförbindelser i riktning mot Malmö-/Köpenhamnsområdet är viktigt för hela den södra delen av Kalmar län. På motsvarande sätt är kopplingen mot Jönköping/Linköping/Norrköping viktig för den norra delen av länet.

3.5 Kronoberg

Den övergripande inriktningen av **Region Kronobergs RUS**²¹ framgår tydligt av titeln – Gröna Kronoberg. Ambitionen är en hållbar utveckling i framkant - som Europas grönaste region. I strategin slås fast vikten av goda kommunikationer ut till omlandet – särskilt i ett län med en gles struktur likt Kronoberg. Länet har över tid haft en hög inpendling och ett positivt



pendlingsnetto, inte minst som en följd av att samtliga kommuner i länet gränsar till ett annat län. Rörligheten inom Kronobergs län är relativt sett låg men ökande – inte minst mellan de större arbetsmarknaderna i regionen och till andra regionala centrumstäder utanför länet.

Strategin är uppdelad i två målområden: "Vi växer i hållbara och öppna livsmiljöer" och "Vi växer av en cirkulär ekonomi med förnyelseförmåga". Under det förstnämnda målområdet lyfts det starka sambandet mellan boende, arbete och de stora transportstråken som finns i länet fram som en utvecklingsmöjlighet. Den tydliga stråkstrukturen ger förutsättningar inte bara för bra anknytningar mellan olika orter i länet utan dessutom till orter utanför länets gräns. Den starka kopplingen kommer redan idag till uttryck genom en hög inpendling från andra län. Koncentrationen av befolkningen runt de regionala stråken ger också möjligheter att planera en effektiv kollektivtrafik som sammanbinder viktiga målpunkter såväl i som utanför länet.

I Kronobergs regionala trafikförsörjningsprogram²² omsätts de övergripande regionala inriktningarna i mål och riktlinjer för kollektivtrafiken. Målbilden är en hållbar kollektivtrafik för alla, vilken i sin tur delas upp i fyra målområden, där Tillgänglighet för hållbar regional utveckling har en direkt bäring på gränsöverskridande trafik. Kollektivtrafiken anges som ett viktigt verktyg för att stärka och knyta samman regionen men också som ett lika viktigt medel för att kunna ta sig till angränsande regioner och viktiga noder i andra städer.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i Kronoberg har tillsammans med angränsande läns RKM i uppdrag att se till att resenären inte ska behöva påverkas av de administrativa indelningarna. Utmaningen är att skapa en attraktiv kollektivtrafik som kan möjliggöra en regionförstoring i Kronoberg. Det ska ske genom att bland annat restidskvoten mellan

²¹ Gröna Kronoberg 2025. Regional utvecklingsstrategi Kronobergs län. Region Kronobergs fullmäktige beslut 2015-06-11.

²² Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016-2025. Antaget av Regionfullmäktige 2015-11-25, reviderad 2017-01-24.

kollektivtrafik och bil i viktiga relationer inom och till omkringliggande län ska minska, resmöjligheterna till och från grannlänens huvudorter och i andra starka interregionala relationer ska bli fler samt restiderna till och från grannlänens huvudorter ska minska.

Möjlighet till frekventa och snabba buss- och tågförbindelser till grannregionernas huvudorter är en prioriterad fråga för RKM Kronoberg. Därför är målsättningen att resmöjligheterna till framförallt Kalmar, Karlskrona, Jönköping, Halmstad samt Lund/Malmö ska öka. Fördjupade stråkanalyser för varje enskilt stråk i regionen behöver tas fram som underlag för åtgärder samtidigt merparten av resurserna och satsningarna för kollektivtrafik föreslås bli riktade till för Kronoberg viktiga strategiska stråk.

Ett av de strategiska valen gäller den gränsöverskridande trafiken. Det är lika viktigt att kunna ta sig inom regionen som till angränsande regioner och viktiga noder i andra städer. De invånare som bor på gränsen till andra regioner ska ha möjlighet att välja serviceutbudet som är närmast boendeorten, även om det finns på andra sidan länsgränsen. Ambitionen är att inom ramen för Sydtaxan fortsätta att förbättra samarbetet för att ytterligare förfina det gemensamma systemet för länstränsöverskridande resor. Generellt är en nära samverkan med RKM i framförallt Blekinge, Jönköping, Halland, Kalmar och Skåne är en avgörande faktor för att Kronoberg ska nå framgång med att stärka redan starka reserelationer men också för att kunna skapa nya resmöjligheter.

Andra strategiska val som har anknytning till gränsöverskridande trafik är att utvecklingen av kollektivtrafiken ska utgå från ett resenärsperspektiv där det krävs att hela resan är trafikslagsövergripande och sammanhängande så att resenären kan känna trygghet och få en positiv upplevelse. Dessutom krävs en samordnad planering och en stark koppling mellan det strategiska arbetet på den regionala nivån och kommunernas fysiska planering för att skapa en attraktiv och resurseffektiv kollektivtrafik.

RUSEN Gröna Kronoberg påvisar värdet av att stärka stråkstrukturen i regionen. Ett stråk ska ses som en del i ett större sammanhang där övrig samhällsplanering ingår. Stråken har klassificerats utifrån pendlingsunderlag, kollektivtrafikens nuläge samt regional betydelse och tillväxtpotential. Bland de fem klasserna finns:

- Starka interregionala stråk som sammanbinder större arbetsmarknader och tillsammans med transportstråken och järnvägsnätet utgör huvudlinjenät,
- Svagare interregionala stråk som sammanbinder större arbetsmarknader som sammanbinder större arbetsmarknader med varandra men där relationen mellan orterna längs med dessa stråk idag är relativt sett svaga,
- Interregionala stråk mellan mindre orter.

En för regionerna i södra Sverige gemensam strategi kring utvecklad tågtrafik och vilka konsekvenser detta medför efterlyses i programmet. Region Kronobergs inriktning är att fortsatt utveckling av tågtrafiken ska ske i dagens starka stråk och med den uppehållsbild/tågstationer som i dag finns i regionen. Snabbhet ska prioriteras i Öresundstågssystemet till för regionen viktiga interregionala målpunkter, som residensstäderna i södra Sverige. Det poängteras att detta inte får ske på bekostnad av tågtrafiken vid de mindre orternas tågstationer.

Det är likaså önskvärt att fortsätta utveckla Pågatågstrafiken på Markarydsbanan till den viktiga interregionala målpunkten Halmstad. Där järnväg saknas utförs regional busstrafik till kommunhuvudorter och regionala centra inom och utom länet.

Region Kronoberg har även låtit utreda framtidens kollektivtrafik i östra delen av länet²³. Den största resandeökningen och det bästa trafikekonomiska resultatet uppnås i alternativet med samma trafikvolym som idag men där buss- och tågtrafik löper omlott i en taktfast tidtabell. Störst beräkningsbara ekonomiska värdet ger alternativet med förkortad restid Växjö – Kalmar. Det är samtidigt det rent företagsekonomiskt dyraste alternativet men effekten av den åstadkomna regionförstoringen beräknas ge ett mycket större ekonomiskt värde än det ökade företagsekonomiska underskottet.

²³ Trivector Traffic. Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg. Rapport 2017:80, version 1.1

3.6 Skåne

Skånes regionala utvecklingsstrategi²⁴ pekar ut fem prioriterade ställningstaganden nämligen att Skåne ska

- erbjuda framtidstro och livskvalitet,
- bli en stark hållbar tillväxtmotor,
- dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur,
- utveckla morgondagens välfärdstjänster,
- vara globalt attraktivt.

En del av målbilden för det öppna Skåne är samarbete över kommun-, läns-, och nationsgränser. Det finns idag i princip två arbetsmarknadsregioner; Malmö/Lund/Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad; med en bristfällig rörlighet inom och mellan dessa. Kännetecknande för Skåne är också en mycket större tätortstäthet än någon annan del av Sverige, med korta avstånd och hög tillgänglighet.

Skåne är med sina 1,3 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner. Den flerkärniga och täta ortstrukturen ger ett annat resemonster än andra storstadsregioner och traditionella förorter saknas. Skånes åtta regionala kärnor – Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad och Trelleborg – spelar alla en viktig roll för Skånes utveckling.

Under ställningstagandet "Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur" nämns att god tillgänglighet med bra kommunikationer är grundläggande för att flerkärnighetens mångfald ska kunna användas optimalt. En satsning på att utveckla kommunikationer, framförallt kollektivtrafiken, ska bidra till att alla invånare kan ta sig till och från jobb, studier eller kultur- och fritidsaktiviteter på ett klimatneutralt och energisnålt sätt – oavsett var de bor.

Delstrategier för området är bland annat att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne, satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor, utveckla möjligheten att bo och verka i hela Skåne, utveckla Skåne hållbart och resurseffektivt samt stärka det regionala samarbetet. För den senare delstrategin anges explicit att Skåne i större utsträckning måste se möjligheterna för utveckling genom samverkan utanför Skånes gränser och stärka samarbetet med angränsande regioner.

I strategin för det flerkärniga Skåne²⁵ kopplas riktlinjerna i det regionala utvecklingsarbetet samman med kommunernas översiktsplanering. Inriktningen är att i samverkan mellan region och kommuner planera för och utveckla ett regionalt perspektiv på fysisk planering. Den långsiktiga målbilden är att Skåne utvecklats utifrån och dragit nytta av de styrkor som den flerkärniga ortstrukturen innebär där olika orter kompletterar varandra och där hela Skåne lever.

Fem strategiområden har pekats ut för det flerkärniga Skåne:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen,
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne,
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning,
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet,
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön

²⁴ Det öppna Skåne 2030. Skånes utvecklingsstrategi. Beslutad av Regionfullmäktige 2014-06-17

²⁵ Strategier för det flerkärniga Skåne. Strukturbild för Skåne. Beslutad av Regionstyrelsen 2013-10-10 och Kommunförbundet Skåne 2013-12-16.

För att nå målet om ett flerkärnigt Skåne är det av vikt att bland annat de regionala kärnorna och särskilt tre tillväxtmotorerna – Malmö, Lund och Helsingborg – driver utvecklingen och agerar regionalt. De som står bakom strategin är dessutom överens om att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande för att andelen resor med bil ska kunna minska och andelen resor med kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik öka.

Grundstrukturen i det flerkärniga Skåne består av många självständiga orter, geografiskt utspridda, och där resandet dem emellan sker med hållbara transportslag. Strävan är att Skåne ska fungera som en gemensam funktionell arbetsmarknadsregion utan märkbara administrativa gränser med mycket god tillgänglighet med bäring på kollektivtrafik, inte minst mellan de regionala kärnorna. Där inkluderas också närhet och kontakt till andra regioner och städer som Köpenhamn, Halmstad, Växjö, Kalmar och Karlskrona.

Stärkta relationer med övriga delar av södra Sverige förs fram mot bakgrund av behovet om en större kritisk massa och ökad konkurrens- och attraktionskraft. Det är betydelsefullt för Skåne att ha en god samverkan och utvecklad relation både till orter, kommuner och regioner i norr och nordost. Med gränsöverskridande lokala och regionala tågssystem bedöms det finnas potential att utveckla interregionala samarbeten vidare.

Tankarna från den regionala utvecklingsstrategin och strukturbilden vad gäller behovet av kommunikationer har utvecklats vidare i en strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050²⁶. Strategin utgår från att transportsystemet behöver bli mer yteffektivt och hållbart, något som innebär att fler kommer att behöva åka kollektivtrafik, cykla eller gå medan bilen ska ges förutsättningar där den behövs. I strategin tydliggörs vägval, mål och prioriteringar för hur infrastruktursatsningar ska kunna användas som ett medel för att nå Skånes regionala utvecklingsmål. Innehållet i strategin kommer att konkretiseras och fördjupas ytterligare i ett antal andra dokument med olika fokus inom transportsystemet (se bild på nästa sida).

Strategin relaterar till FN:s globala mål om hållbar utveckling, EU:s klimatmål samt våra svenska miljö- och klimatmål. Grundläggande för ett transportsystem som binder samman ett flerkärnigt Skåne är att det måste vara enkelt att pendla in till tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna med kollektivtrafik. Ett antal regionala stråk som ska binda samman Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer med en robust och attraktiv kollektivtrafik, både på väg och järnväg, pekas också ut i strategin. Kollektivtrafiken ska vara förstahandsvalet i de aktuella stråken. Det framhålls som viktigt att pendlingstiden skall kunna användas som arbetstid, vilket ställer krav på en mer tillförlitlig och komfortabel kollektivtrafik.

Där järnväg saknas arbetar Region Skåne med ett införande av ett regionalt superbusskoncept som syftar till att kombinera fördelarna med spårburen trafik med konventionellt bussystem. Det regionala superbusskonceptet har enligt det kartmaterial som redovisas i strategin målpunkter norr om regiongränsen både efter E4 och riksväg 19.

Målet är att kollektivtrafik, gång och cykeltrafik samt biltrafik år 2050 har lika stor andel av antalet (del)resor i regionen. Det innebär bland annat att nya bostäder och verksamheter behöver lokaliseras till starka kollektivtrafik- och cykelstråk men också att kollektivtrafiken även ska kunna användas i större utsträckning för fritids- och turismresor.

²⁶ Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Region Skåne 2017.

REGION SKÅNES STRATEGIER OM TRANSPORTSYSTEMET I ETT SAMMANHANG



Källa: Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Region Skåne.

För att nå det regionala målet om 40 procent marknadsandel för kollektivtrafiken presenteras kraftfulla satsningar på den framtida tågtrafiken²⁷. Goda och välfungerande tågförbindelser

²⁷ Tågstrategiskt underlag för perioden 2020-2050. Koncernkontoret, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Skåne.

mellan Skånes regionala kärnor, över nationsgränsen till Danmark och till grannregionerna är viktiga för näringslivet och helt avgörande för en ökad integration av arbetsmarknaderna.

Enviktig utgångspunkt för tågstrategin har varit att uppnå symmetriska eller taktfasta tidtabeller, det vill säga fasta minuttal för avgångstiderna. Det har positiva effekter i form av enkelhet för passagerarna. Trafikeringen bygger dessutom på att turfrekvensen successivt kan öka, så att attraktiviteten blir högre, med andra ord att först utveckla en grundläggande trafik med 60 eller 30 minuters intervall som därefter kompletteras med ytterligare avgångar.

Ett nytt tågsystem – System 3 – föreslås som är ett mer kapacitetsstarkt tågsystem som komplement till dagens trafikeringssupplägg avsett att i första hand knyta samman Skånes regionala kärnor i rusningstid med Kastrup och Köpenhamn. System 3 föreslås få upp till 50 procent fler sittplatser jämfört med det maximala antalet sittplatser på nuvarande Pågatåg och Öresundståg.

Öresundstågstrafiken förutsätts även fortsättningsvis bli ryggraden i ett gränsöverskridande tågsystem i Sydsverige med två avgångar i rusningstid mot vardera Halmstad, Karlskrona och Växjö. Nuvarande Öresundståg kommer att behöva bytas ut till andra generationens tåg fram till år 2035. Rekommendationen i rapporten är att även de kommande Öresundstågen blir ett motorvagnståg och att de på samma sätt som idag har fri genomgång mellan de olika motorvagnsenheterna.

Utöver Öresundstågen föreslås att tillväxtmotoren i angränsande regioner till år 2040 även trafikeras med Pågatåg (Halmstad både via Ängelholm och Makaryd samt Karlshamn via Kristianstad), Krösatåg (Växjö från Hässleholm) och System 3 (Växjö).

Omställningen till ett hållbart transportsystem rymmer emellertid inte bara investeringar i vägar, järnvägar eller fordon. Minst lika viktigt är att påverka människors attityder och beteenden med i syfte att förändra rese- och transportval. Samhällsvinsterna i Skåne med ett förändrat resande till följd av förbättrad folkhälsa uppskattas till drygt fyra miljarder kronor årligen²⁸. Skånes mobilitetsplan beskriver hur påverkansåtgärder för attityd- och beteendeförändringar kan komplettera utbudet av infrastruktur, kollektivtrafik och övriga mobilitetstjänster. Planens ändamål är att öka andelen som går, cyklar och åker med kollektivtrafik.

Potentialen till förändring bedöms som stor. De tre vanligaste anledningarna till en resa är i fallande ordning service, arbete och fritid, vilka tillsammans står för över 80 procent av alla dagliga resor. Ungefär 30 procent av Skånes befolkning bor inom en 15 minuters cykelresa från sitt arbete och omkring hälften kan ta sig till arbetet med cykeln på 30 minuter. Bland verktyg för att öka ett hållbart resande nämns prova-på-kampanjer, styrmedel som kollektivtrafiktaxa och parkeringsavgifter, paketering och "nudging" för "Hela Resan".

²⁸ Mobilitetsplan för Skåne. Region Skåne 2017.

3.7 Sammanfattning och analys

Det är i första rummet viktigt poängtera att samtliga sex regioner i sina styrdokument både för utvecklingen i stort och specifikt för kollektivtrafiken lyfter fram behovet av ökat resande över administrativa gränser. I flera av de berörda regionernas trafikförsörjningsprogram finns också uppställda restidsmål till viktiga platser som exempelvis tillväxtmotorer i grannlänerna och storstadsregioner. Ambitionerna för den regionöverskridande trafiken har förutsättningar att utvecklas ytterligare i de olika trafikförsörjningsprogrammen genom en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med kollektivtrafik.

Kortare restider pekas ut av samtliga regioner som ett viktigt delmål, ensamt eller i kombination med ökad turtäthet för att nå en önskad förstoring av arbetsmarknader och människors rörlighet. Flera visar också på att resenären inte på något sätt ska märka av att en läns- eller regiongräns passeras under resan. Kollektivtrafikens marknadsandel bör kunna öka, särskilt i Kalmar och Kronobergs län vilka i dagsläget har en relativt låg marknadsandel sett i ett nationellt perspektiv²⁹.

Gemensam är också synen att insatser för att öka det regionala resandet i första hand bör ske i de kollektivtrafikstråk där många reser idag och där förutsättningarna att öka resandet bedöms som goda. Det innebär i praktiken att gemensamma satsningar som stimulerar till ökat resande primärt kommer att riktas mot tågtrafiken. Här bör då följaktligen den regionala tågtrafik som regionerna själva har inflytande över stå i fokus.

Samtliga regioner trycker även på behovet av att utveckla kollektivtrafikens roll som strukturbildare för att åstadkomma en hållbar utveckling och ekonomisk tillväxt i Sydsverige. Här behöver den fysiska planering på kommunal nivå interagera bättre med den planering av transportinfrastruktur och kollektivtrafik som sker på regional nivå.

²⁹ Sveriges Kommuner och Landsting. Öppna jämförelser. Kollektivtrafik 2017.

4. Tre perspektiv på en gränsöverskridande sydsvensk kollektivtrafik

Kollektivtrafiken förväntas fylla en funktion inom ett flertal samhällsområden; den förväntas vara ett medel för tillväxt och utveckling, bidra till ökad rörlighet och tillgänglighet, bättre miljö- och uthållighet och även ha en positiv inverkan på jämställdhet/jämlikhet³⁰. Den ses i andra sammanhang som ett instrument för en attraktiv stad, för att skapa en ökad livskvalité och för att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem³¹. Trafikens strukturbildande inverkan på planeringen av bostads- och verksamhetsområden är känd från storstadsområden men av allt att döma på väg att sprida sig över landet³².

Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå har tillsammans med intentionerna i förarbetet till den gällande kollektivtrafiklagstiftningen³³ legat till grund för följande beskrivning av kollektivtrafiken utifrån tre perspektiv:

- Resenären
- Trafikeringen
- Samhället

4.1 Resenärsperspektivet

Alla län i Sydsverige arbetar på olika sätt för att öka det kollektiva resandet i sin region, både sett till antal resor och som andel av marknaden. År 2017 påbörjades ungefär 15 procent av alla kollektivtrafikresor i landet i någon av de sex sydsvenska regionerna³⁴. Ungefär hälften av alla kollektivtrafikresor utgörs av resor till och från arbete eller skola. De som reser kollektivt cyklar dubbelt så mycket och går tre gånger så mycket som bilister. Åtta av tio resenärer är också nöjda med sin senaste resa och det resultatet har varit stabilt de senaste fem åren³⁵.

För en resenär i en sydsvensk kontext är det vid sidan av traditionella krav om punktlighet och pålitlighet, hög turtäthet, taktfast tidtabell, kort restid utan byten och bekväm resandemiljö även av vikt att passagen av en läns- eller trafikorganisations gräns inte märks på priset av en resa. Idag kan prissättningen skilja betydligt för avståndsmässigt lika långa resor inom ett respektive mellan två län. I det senare fallet är skilda regelverk och syn på prissättningen en allvarig barriär för närmande och integration av arbetsmarknader på ömse sidor om en länsgräns. Utgångspunkten måste vara att en gränspassage ska märkas lika lite vid köpet av färdbevis som under själva resan.

Det är emellertid inte bara ekonomiska eller fysiska faktorer som kan utgöra barriärer för resor över en länsgräns. Mentala barriärer kan vara minst lika betydelsefulla och uppstår när människor avstår från att resa över vissa administrativa gränser³⁶. Direkta personliga kontakter är erfarenhetsmässigt ett ytterst verksamt medel för att riva den här men även andra typer av barriärer. Ett ökat resande med en gränsöverskridande kollektivtrafik i Sydsverige skulle därför kunna bidra till att den här typen av hinder övervinns.

³⁰ Stjernborg V. & Mattisson. O. (2016). Kollektivtrafikens roll för lokalsamhället – en dokumentstudie av övergripande kommunala och regionala styrdokument. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, WP 2016:13.

³¹ Trafikverket & Sveriges kommuner och landsting (2012). Kol-Trast: Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. LTAB, Linköping.

³² Bjerkemo, S.-A. (2011). Nya vägar för kollektivtrafiken - En kunskapsöversikt. Kungliga Tekniska Högskolan, Forskningsprogrammet Stadsregioner och utvecklingskraft (STOUT), Institutionen för Samhällsplanering och Miljö, Stockholm.

³³ Regeringens proposition 2009/10:200. Ny kollektivtrafiklag

³⁴ Trafikanalys. Regional linjetrafik 2017.

³⁵ Svensk kollektivtrafik, februari 2017. Årsrapport 2016 Kollektivtrafikbarometern.

³⁶ WSP Analys & Strategi. Kollektivtrafikens samhällsnytta. Rapport åt Svensk Kollektivtrafik. Juni 2017.

En annan viktig del är enkelhet, vilket inbegriper att det ska vara enkelt att hitta tidtabell, enkelt att få daglig trafikinformation och enkelt att betala sin biljett. I ett storregionalt system ska det bara finnas en kanal in för resenären med ansvar för resegaranti och information samt en gemensam uppföljning och återkoppling till trafikföretaget. Biljettsamarbete mellan parterna i ett trafiksystem är helt avgörande för framgång. Sydntaxan och det samarbete som finns för södra Sverige är avgörande för att vinna kundernas förtroende. Detta samarbete måste fortsätta att utvecklas för att möta framtidens krav på biljett- och betalsystem.

Restiderna i en gränsöverskridande sydsvensk kollektivtrafik blir långa jämfört med dem i traditionell lokal och regional trafik. Det ställer krav på extra hög servicenivå såväl före, under som efter själva resan. En stabil och säker digital uppkoppling under hela kedjan är en grundförutsättning för att attrahera nya resenärsgupper. Likaså är det gentemot resenären viktigt att agera utifrån perspektivet "Hela Resan", det vill säga att även resan till avresestation och från ankomststation vägs in i planeringen.

Jämfört med män sker en större andel av kvinnors resande med kollektivtrafik samt gång och cykel medan män i större utsträckning reser med bil. Åtgärder som stärker kollektivtrafiken förbättrar därför generellt sett kvinnors tillgänglighet till olika målpunkter mer än för män³⁷. Kollektivtrafiken ger genom att den erbjuder samma resandemöjlighet till alla oavsett härkomst eller funktionsstatus ett icke föraktligt bidrag till jämlikheten i samhället.

Att kollektivtrafiksystemet görs tillgängligt för alla samhällsgrupper är viktigt för ett inkluderande samhälle. Bytespunkternas service och funktion i det sammanhanget mycket viktiga. Där ska resenären på kort tid inhämta rätt information, förflytta sig enkelt, känna sig trygg och säker och ha tillgång till värdefull kringsservice som parkeringsmöjligheter, toaletter, mat och andra kommunikationer.

4.2 Trafikeringsperspektivet

För att möta behovet av ett ökat resande behövs flera överlagrade trafiksystem³⁸ med delvis olika trafikuppgifter som täcker hela södra Sverige. För närvarande finns fem offentligt finansierade tågtrafiksystem i Sydsverige (bilaga 3). Det ställer stora krav på samsyn kring de grundläggande delarna i trafiksystemet som restider, stoppbilder och turtäthet men ger en stor potential för tillväxt och utveckling.

Detta beskrivs tydligast med trafiksystemet Öresundståg, vars övergripande struktur väger tyngre än respektive regions. Trafikstruktur bygger på flera viktiga parametrar såsom snabbhet, frekvens, regelbundenhet och kvalitet för att kunderna ska attraheras av produkten. Direktresor mellan tillväxtmotorer skapar trygghet för resenären.

Det finns en stor potential i möjligheten att bygga samman befintliga regionala trafiksystemen till storregionala likt Öresundstågtrafiken. Snabba trafiksystem som går mellan tillväxtmotorerna och har få uppehåll kan kompletteras av lokala och regionala trafiksystem som har generös uppehållsbild och då också något längre restid. Det storregionala tågsystemet har prioritet före de övriga. Tågmöten i det storregionala systemet kan företrädesvis ske på stationer med resandeutbyte i avsikt att korta restiderna. Den här typen av fördelning mellan två parallella tågsystem har påbörjats mellan Öresundstågen och Pågatågen där de går i samma trafikstråk.

Järnvägsnätet i Sydsverige bör i det här sammanhanget ha en särställning eftersom resor med tåg kan vara dubbelt så snabba som resor på väg. De utgör därmed en slags grundstruktur för

³⁷ WSP Analys & Strategi. Kollektivtrafikens samhällsnytta. Rapport åt Svensk Kollektivtrafik. Juni 2017.

³⁸ Med överlagrade trafiksystem menas trafik som bedrivs i parallella system men som fullt ut kompletterar varandra.

det kollektiva resandet. Järnvägarnas läge och kvalitet har därför stor betydelse för det upplevda avståndet mellan olika platser liksom orters utveckling och tillväxtmöjligheter. Bus Rapid Transit (BRT eller "Regionalt superbusskoncept") kan i delar av systemet utgöra ett komplement till järnvägarna. En studie med förslag på etablering av ett regionalt superbusskoncept mellan orter i Smålandslänen som saknar anslutande tågtrafik har nyligen presenterats³⁹.

Medellängden för tågresor skiljer sig något mellan de sex länen i Sydsverige. Hallänningar och blekingar är de som reser längst (58 km/resa som medelvärde 2015-2017) medan skåningarna överlag har den kortaste reslängden (41 km/resa som medelvärde 2015-2017)⁴⁰. Det kan jämföras med en förväntad reslängd kring 100 km/resa eller mer i en storregional kollektivtrafik.

En gemensam målbild för den regionöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige lägger grunden för en gemensam storregional kollektivtrafik⁴¹. Den storregionala trafiken utgör ett viktigt komplement till den regionala och lokala kollektivtrafiken för vardagsresande som bedrivs inom en eller mellan två regioner/län och som beslutas i en region-/länskontext. För de största pendlingsstråken över länsgränserna är det i nuläget inte infrastruktur som är den största bristen utan i första hand prissättning och i andra hand trafikutbudet.

Den storregionala trafiken ska skiljas från den interregionala kollektivtrafiken som har till syfte att binda samman olika delar av landet. Ett exempel är Sverigeförhandlingen som pågick under perioden 2014–2017 och som bland annat inkluderade att förhandla om en finansiering av höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö och om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna⁴².

4.3 Samhällsperspektivet

Kollektivtrafiken i Sydsverige bör utvecklas på ett sätt som står i överensstämmelse med de övergripande samhällsmålen för transportförsörjningen samtidigt som de regionala målsättningarna beaktas. Som framgått av kapitel 3 betonas vikten av större arbetsmarknadsregioner för att öka tillväxten och säkra kompetensbehovet i de regionala utvecklingsstrategierna för samtliga regioner/län som ingår i Regionsamverkan Sydsverige.

Kollektivtrafiken kan rätt utformad vara ett bra medel för att åstadkomma regionförstoring både för arbete och studier samt medverka till en bättre försörjning av kunskap och kompetens inom näringslivet. En utvecklad storregional kollektivtrafik för Sydsverige kan tillsammans med väl fungerande lokal och regional kollektivtrafik bidrar till att klara klimat- och miljömålen. Utvecklad storregional kollektivtrafik bidrar också till ökad jämlikhet, där grupper utan tillgång till bil eller utan körkort ges förbättrade möjligheter att resa. Sammantaget kan en sådan trafik främja en samhällsutveckling mot en alltmer hållbar riktning.

OECD pekade i en rapport 2012 ut några utgångspunkter och utmaningar för en positiv utveckling av Småland – Öland - Blekinge⁴³. Goda interna och externa transport- och kommunikationsförbindelser lyfts där fram som en av sex grundförutsättningar. OECD tryckte

³⁹ Per Ålind för Kalmar Länstrafik, Jönköpings länstrafik, Länstrafiken Kronoberg, Regionförbundet i Kalmar län, Region Jönköpings län och Region Kronoberg. Krösabussen. Ta plats i en kollektivtrafikdriven samhällsutveckling! Förstudie av ett regionalt superbusskoncept för Smålandslänen. 2018-04-18.

⁴⁰ Trafikanalys. Trafikanalys. Regional linjetrafik 2015, 2016 och 2017.

⁴¹ Med storregional kollektivtrafik menas i detta sammanhang den sammanlagda bilden av de ingående regionernas regionöverskridande resor.

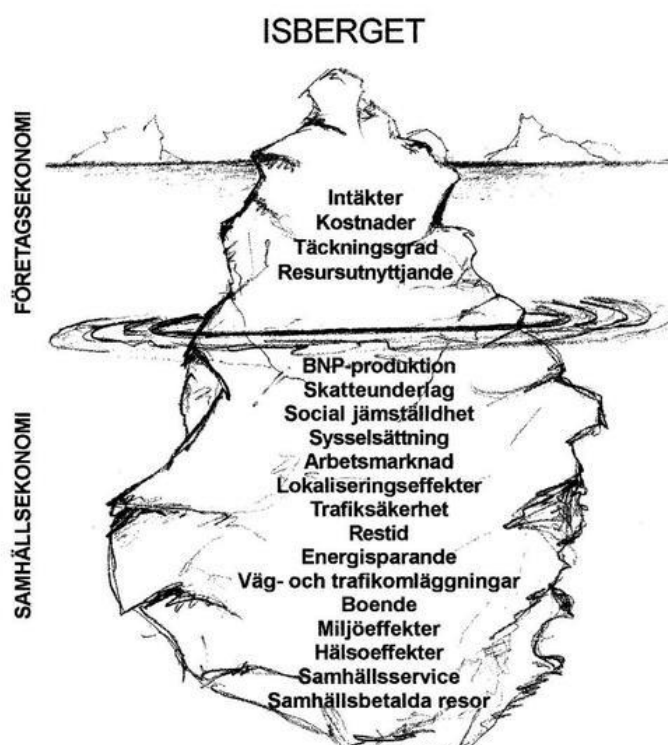
⁴² Slutrapport från Sverigeförhandlingen. Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge. SOU 2017:107

⁴³ OECD Territorial Reviews, Småland – Blekinge, Sverige 2012.

vidare på att restiden både på landsväg och med tåg mellan de större städerna/noderna och de omgivande mindre kommunerna och i synnerhet mellan de största städerna i Småland-Blekinge samt mellan dem och storstadsområden som Malmö/Köpenhamn eller Göteborg var mycket långa. Behovet av att stärka de interna förbindelserna genom förbättringar av infrastrukturen och med strategiska förbindelser var enligt OECD uppenbart.

Vid samma tidpunkt gjorde OECD en motsvarande analys för Skånes del⁴⁴. Skånes styrkor konstaterades ligga bland annat i dess centrala geografiska placering, flera starka utbildningssäten och hög innovationskraft. Men inte heller Skåne saknade utmaningar då det gäller infrastrukturen. Många privata företag har pekat på svårigheten att rekrytera personal utanför arbetsplatsens närområde och skulle vilja se fler förbindelser mellan Skånes olika delar, för att på så vis skapa en större och mer effektiv arbetsmarknad. Bättre tillgänglighet i kombination med en förbättrad entreprenörs- och boendemiljö förväntas kunna ge stor utdelning för regionen.

Västsverige, bestående av Västra Götaland, Halland och Skåne, tillsammans med delar av södra Norge har också uppmärksamats nyligen i en rapport av OECD⁴⁵. I den studien understryks möjligheten att med transporter binda samman arbetsmarknad, kultur och väl fungerande infrastruktur i hela västra Skandinavien för att stärka tillväxt och utveckling.



Källa: <http://www.exempelbanken.se/examples/3187>; 2018-06-30

Kollektivtrafik och infrastruktur är beroende av varandra. Kollektivtrafiken är viktig där människor reser mest för att frigöra kapacitet på vägar och för att minska klimatavtrycket från varje enskild resenär. En god kollektivtrafik bidrar också till att utveckla såväl näringslivet som attraktionskraften för en ort.

Vid en utvärdering av kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål framhölls som första punkt vikten av att kollektivtrafiken behöver få en central roll i den kommunala bebyggelseplaneringen och en mer normerande status i övriga samhällsbyggnadsprocesser⁴⁶.

Kollektivtrafiken i Sverige bedöms skapa samhällsnytta motsvarande mer än 14 miljarder

kronor varje år⁴⁷. Restidsnyttan (värdet av bland annat korta restider, hög turtäthet och korta eller avsaknad av väntetider) för resenären utgör den största posten och har i samma studie uppskattats till drygt 6,5 miljarder kronor.

⁴⁴ OECD Territorial Review, Skåne 2012

⁴⁵ OECD Territorial Reviews, The Megaregion of Western Scandinavia 2018

⁴⁶ Färdplan – kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling. Svensk kollektivtrafik & K2, Kunskap och kompetens för attraktiv kollektivtrafik, 2013.

5. Utgångspunkter för en storregional kollektivtrafik i Sydsverige

Kollektivtrafiken medverkar bland annat till att göra det enkelt för människor att ta sig mellan hemmet och arbetsplatsen. På det sättet kan kollektivtrafiken bidra till en bättre matchning mellan den kompetens som en arbetsgivare efterfrågar och den kompetens och erfarenhet som människor erbjuder. Den här "matchningseffekten" är särskilt märkbar i storstadsområden där behovet av spetskompetens generellt är som störst. Att snabbt kunna resa mellan Sydsveriges tillväxtmotorer och de tre storstadsregionerna är därför av största vikt.

Den svenska marknaden för kollektivtrafik har av hävd delats in i två huvudsakliga segment⁴⁸:

- Korta resor till och från arbete, skola, service, inköp och fritidsändamål där merparten görs regelbundet till vardags. Denna kollektivtrafik kallas i Sverige traditionellt för lokal eller regional.
- Längre resor som domineras av färder som görs i tjänsten eller sällanresor på fritiden. Inom detta marknadssegment finns förutom tåg och buss även flyget som ett alternativ för vissa resor. Detta marknadssegment har av tradition benämnts interregional kollektivtrafik.

En utvecklingstrend i dagens samhälle är att vissa yrkeskategorier och då främst de med en specialiserad arbetsmarknad inte behöver arbetspendla varje dag. Även inom den eftergymnasiala utbildningen är det idag relativt vanligt med kurser som bedrivs på deltid och/eller distans och där den studerande inte behöver besöka själva kursorten regelbundet. Här har den digitala teknikutvecklingen gjort det möjligt att arbeta eller studera vissa dagar på hemorten.

För den här gruppen torde restid i princip vara detsamma som arbetstid så länge som digitaliseringen erbjuder stabil och snabb uppkoppling för mobil och dator. Även gruppen tjänsteresenärer kan räknas till den här kategorin av ökande restyper som samtidigt är mindre restidskänsliga. Det kan vara rimligt att som en första ansats sätta 2 timmar som övre gräns för den här typen av resor.

Den här gruppen, vars yrkesmässiga aktionsradie omfattar södra Sverige, skulle kunna bli den som agerar spjutspets när det gäller att initiera en ökad sammanvävning av de existerande arbetsmarknaderna i Sydsverige. Om hypotesen stämmer borde den här gruppen vara högtintressant för ett nytt kollektivtrafiksegment – en storregional gränsöverskridande trafik för arbets- och studiependling. För den enskilde individen ökar nåbarheten till ett större antal arbetsplatser medan en arbetsgivare i sektorn får tillgång till ett större utbud av kompetens.

En storregional kollektivtrafik måste för att nå uppsatta mål utvecklas i samklang med den interregionala trafiken. För att åstadkomma funktionella lösningar är det nödvändigt med en helhetssyn där ledstjärnan är optimal samverkan mellan olika trafiksystem. Mot den bakgrunden är en fortsatt utbyggnad av höghastighetsjärnvägar av stor betydelse för utvecklingen av kollektivtrafiken i Sydsverige.

Den 1 januari 2012 trädde den nu gällande lagen om kollektivtrafik i kraft⁴⁹. Lagen omfattar regional kollektivtrafik definierad som "sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet är ägnad att tillgodose

⁴⁷ WSP Analys & Strategi. Kollektivtrafikens samhällsnytta. Rapport åt Svensk Kollektivtrafik. Juni 2017.

⁴⁸ Regeringens proposition 2009/10:200. Ny kollektivtrafiklag

⁴⁹ Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

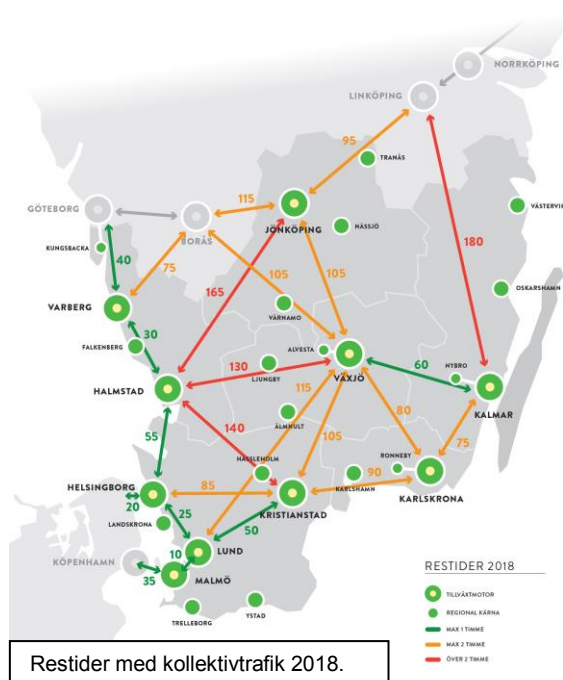
resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov”.

Enligt kollektivtrafiklagen ska RKM regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. I programmet ska varje region/län redovisa hur man avser att bedriva och utveckla kollektivtrafiken för så kallat vardagsresande inom sitt verksamhetsområde. En sammanfattning av aktuella program för vart och ett av de sex sydsvenska länen har redovisats i kapitel 3.

En storregional kollektivtrafik kan utvecklas genom fortsatt och stegvist utbyggt samarbete på nuvarande premisser. Det finns skäl, inte minst vad gäller att säkra deltagande från alla berörda aktörer och få hög genomlysning av arbetsprocessen, som talar för att i stället bedriva arbetet i riktning mot en gemensam skrivning för samtliga trafikförsörjningsprogram. En sådan gemensam del skulle självfallet enbart behandla den ömsesidiga storregionala kollektivtrafiken.

5.1 Förslag på gemensam målbild

De föregående avsnitten ger en bakgrund till uppdraget och beskriver också en ansats för det fortsatta arbetet med att ta fram en gemensam målbild för de regionöverskridande resorna. Förslaget till målbild för kollektivtrafiken i Sydsverige ska ha fokus på utvecklingen av den kollektivtrafik som är möjlig att påverka på regional och storregional nivå inom ramen för nuvarande transportinfrastruktur. För relationen Malmö – Lund – Kristianstad har dock de restidsvinster som en höghastighetsjärnväg skulle innebära använts vid framtagandet av restidsmålen.



Uppdraget satte 2050 som målsår för arbetet. Det har justerats tio år närmare i tiden för att inte komplicera relationen till en eventuell framtida höghastighetsjärnväg genom södra Sverige. En annan anledning till förändringen är att få målsåret att stämma bättre överens tidsmässigt med den tidshorisont för genomförande som är satt i gällande utvecklingsstrategier och trafikförsörjningsprogram på regional nivå.

Arbetsgruppen har varit enig i att målbilden bör utgå från tillväxtmotorerna och behovet av att koppla dem samman med en funktionell gränsöverskridande kollektivtrafik. Vidare måste en målbild kopplas till och komplettera de ställningstaganden som RSS gjort i det tidigare positionspapperet för infrastruktur och transport⁵⁰. Restiden har utifrån den analysen och den som redovisas i denna rapport bedömts vara den mest centrala parametern för en gemensam målbild.

⁵⁰ Regionsamverkan Sydsverige. 2016. Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Positionspapper infrastruktur och transport.

I kartan på denna sida redovisas förslag till restidsmål för den storregionala kollektivtrafiken till år 2040. Restidsmålen uttrycker en ambition avseende restid mellan tillväxtnotorerna som ska möjliggöra den funktionella arbetspendling på veckonivå som beskrivits i inledningen till detta kapitel.

Målen har hämtats från regionala källor (se bilaga 4) och

Restider med storregional kollektivtrafik 2040.

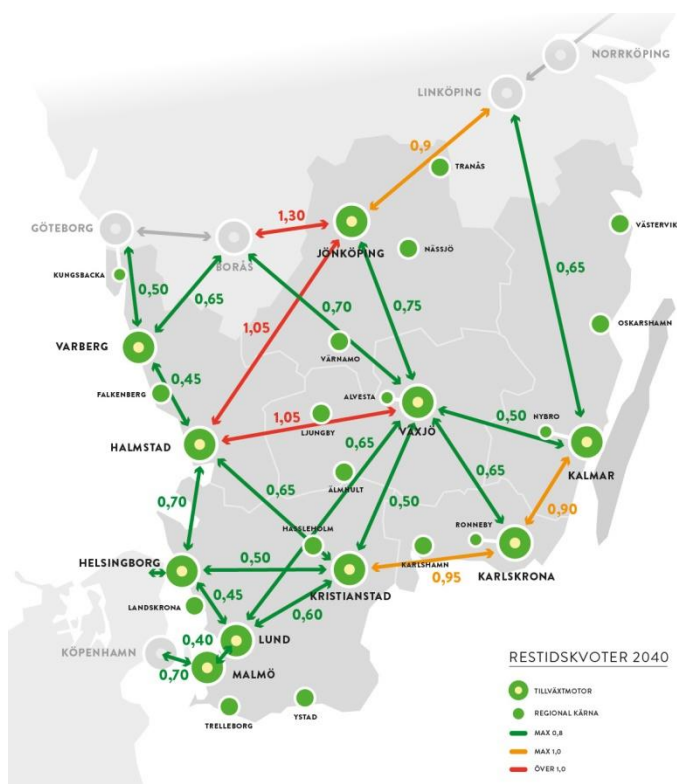
bygger för fyra av länen vidare på en tidigare genomförd studie⁵¹. I den studien bedömdes restidsmålen kunna bidra verksamt till regionförstoring och breddad arbetsmarknad.

⁵¹ WSP. Systemanalys för Sydsvertes Infrastruktur - Geografisk utvidgning av kartmaterial, 2015-12-03



Bilden till vänster visar den beräknade restidsförkortningen mellan 2018 och 2040 när förslagen till restidsmål är uppnådda. En förutsättning för den redovisade restidsvinsten är att de objekt som tidigare redovisats i en gemensam sydsvensk prioritering har realiserats⁵². En annan att objekt som därutöver prioriterats i länens regionala transportplaner och berör de aktuella stråken har genomförts.

I bilden längre ned till vänster redovisas restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil för år 2040. När restidskvoten är 1 tar resan med bil respektive kollektivtrafik lika lång tid. I de fall kvoten är under 1 går resan med kollektivtrafik fortare än samma resa med bil. En restidskvot på exempelvis 0,5 innebär att resan med kollektivtrafik går dubbelt så snabbt som samma resa med bil. Omvänt går bilresan snabbare när restidskvoten ligger över ett.



I samtliga stråk med restidskvot under 1, det vill säga där resan med kollektivtrafik går snabbare än samma resa med bil, är förutsättningen att kollektivtrafikresan sker med tåg. Det visar med önskvärd tydlighet den oomkullrunkliga betydelse järnväg och tåg med modern standard har för att åstadkomma regionförstoring.

⁵² Regionsamverkan Sydsverige. 2017. Sydsvenska prioriteringar utifrån positionspapperet "Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige".

5.2 Sammanvägning av effekten av den föreslagna gemensamma målbilden

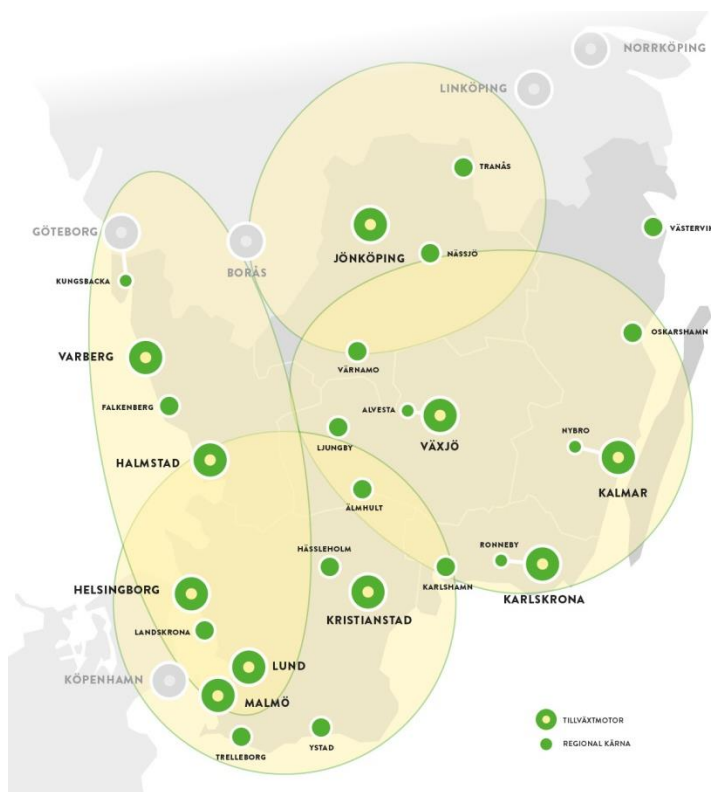


Källa: WSP. 2008. Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i östra Götaland

I en nu tio år gammal regional systemanalys av transportinfrastrukturen i östra Götaland⁵³ redovisades en gemensam bild över utvecklingsriktningar för att nå det gemensamma målet om regionförstoring (se kartbild till vänster).

Rapporten betonade vidare vikten av att inte låsa sig tankemässigt till nationella prognoser över avgränsningen av framtida funktionella regioner. Framtida utvecklingsområden ska enligt rapporten i stället betraktas som mer eller mindre tydligt avgränsade områden där funktionella samband utvecklas fortlöpande.

Ett försök har gjorts att göra en liknande sammanvägning av läget i de sex sydsvenska länen/regionerna år 2040 när den föreslagna målbilden har realiserats. Utgångspunkten är de regionala tillväxtmotorerna och hur långt deras omland kommer att sträcka sig med en timmas restid.



Restidslinjerna (isokroner) för Hallands och Skånes tillväxtmotorer uppvisar en betydande successiv överlappning, vilket innebär att flera områdesavgränsningar är möjliga att göra. Valet blev i det fallet att redovisa utifrån ett halländskt respektive ett skånskt geografiskt perspektiv.

Sydöstra Sverige, där restiden mellan de tre tillväxtmotorerna sinsemellan enligt målbilden kommer att vara en timma eller mindre år 2040, har avgränsats inom en och samma restidsisokron.

Resultatet framgår av kartbilden till vänster. De områden som avgränsades 2008 kommer att ha vidgats till år 2040 samtidigt som antalet har minskat. Sammantaget kommer en överväldigande majoritet av Sydsveriges invånare att om drygt

30 år ha högst en timmas restid med kollektivtrafiken till närmaste större stad (tillväxtmotor).

⁵³ WSP. Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i östra Götaland. Slutredovisning 30 september 2008.

Det bör återigen påpekas att det bara är tillväxtmotorer belägna inom RSS verksamhetsområde som använts i denna analys. Det innebär bland annat att den norra delen av Kalmar län, där Linköping/Norrköping är närmaste tillväxtmotor, saknar avgränsning i den uppdaterade kartbilden. Om även tillväxtmotorer utanför Sydsverige tas med i analysen kommer i princip alla boende inom området att år 2040 kunna nå en större ort inom en timma med kollektiva färdmedel.

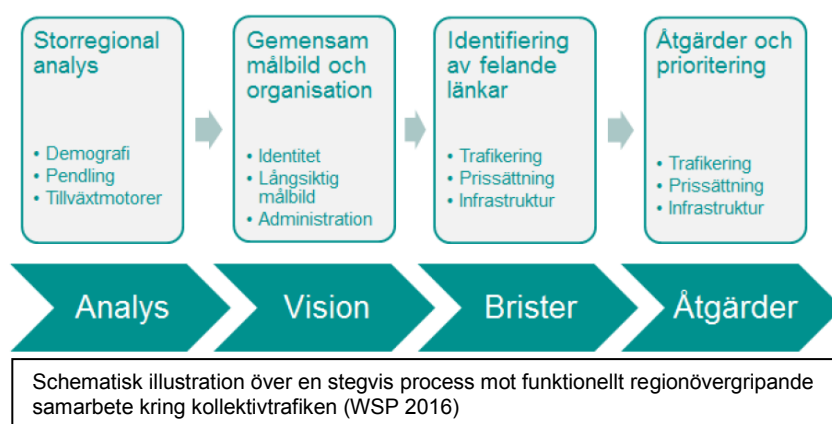
Under förutsättning att de föreslagna restidsmålen uppnås kommer den preliminära ansatsen om högst två timmars restid mellan varje par av tillväxtmotorer också vara möjlig att nå för flertalet av de aktuella förbindelserna. Undantagen är dels några öst-/västliga relationer som exempelvis Halmstad – Kalmar och Varberg – Växjö, dels några av sambanden från Jönköping och söderut.

6. Fortsatta vägar till en storregional kollektivtrafik

En gemensam målbild bör på samma sätt som gjorts för transportinfrastrukturen omsättas i en för RSS gemensam prioritering. Under arbetet med detta dokument har ett antal frågor kommit upp som bör behandlas i ett sådant andra steg.

- Gemensam prioritering mellan olika kollektivtrafikstråk!
Överenskommelse inom RSS vad gäller samsyn i prioritering av nödvändiga standardhöjningar i transportinfrastrukturen. Nästa steg efter restidsmålen bör vara att nå enighet om utbud och turtäthet. Inriktningen vad gäller restider och turtätheter för den storregionala trafiken läggs fast i en gemensam text som infogas i samtliga trafikförsörjningsprogram.
- Kom i mål med översynen av prissättningen!
Gemensamt biljettprissystem som inte missgynnar resande över de befintliga länsgränserna. Priset för en resa av en viss längd ska vara detsamma oavsett om en länsgräns korsas eller inte. Inledningsvis under en övergångsperiod kan intäktsbortfall för en part behöva kompenseras.
- Satsa på att eliminera mentala barriärer!
En gemensam identitet i marknadsföring av den nya storregionala trafiken kan vara ett sätt att bryta ned mentala barriärer. Kan detta lösas inom ramen för befintliga strukturer eller behövs en gemensam trafikorganisatör likt Öresundståg AB för den storregionala trafiken?
- Breda synen på kollektivtrafikens samhällsnytta!
En av utgångspunkterna för denna studie har varit att beskriva en trafik som skulle kunna bidra till en funktionell regionförstoring i Sydsverige. Nästa led bör vara att analysera samhällsnyttan med den föreslagna trafiken. En del i det arbetet är att försöka hitta gemensamma nyckeltal. Samtidigt fångas inte en förbättrad tillgänglighet för arbetsresor inom en högspecialiserad arbetsmarknad in av gängse samhällsekonomiska analyser⁵⁴.

Det hittillsvarande arbetet har i princip följt de två inledande stegen i nedanstående modell presenterad av Svensk Kollektivtrafik⁵⁵. Det fortsatta arbetet kan förslagsvis fortsätta att följa modellen.



⁵⁴ Kollektivtrafikens samhällsnytta. En vägledning. Fördubblingsprojektet. Stockholm 2011.

⁵⁵ WSP. Kollektivtrafik för funktionella storregioner. Fallstudie för Smålands-Östergötlandsregionen. 2016-07-01.

7. Bilagor

Bilaga 1

Definitioner av regionala kärnor och tillväxtmotorer

Regional kärna

För att en ort ska räknas som regional kärna i Skåne krävs att orten har minst 14 000 invånare, att orten har ett positivt pendlingsnetto samt att kommunen har en branschbredd med över 200 branscher.

Vid beräkning av regionala kärnor för Blekinge, Kalmar och Kronobergs län har Ramböll utgått från befolkningsmängden i varje läns centralorter. Med centralort avser vi centralorten i respektive kommun. 12 av 33 centralorter i Skåne har en befolkning som överstiger 14 000, vilket motsvarar 36 procent av samtliga centralorter. För övriga län har det bedömts vara rimligt att peka ut en lika stor andel av centralorterna som regionala kärnor, då befolkningsmängder och funktioner är annorlunda.

I den här rapporten har utgångspunkten varit att behandla alla orter utifrån samma premisser, vilket gjort att Rambölls avgränsning använts för klassning av tillväxtmotorer. Det innebär att indelningen för Skånes del avviker från den klassning som normalt används i det regionala planeringsarbetet. Följden blir att Kristianstad i den här rapporten räknas som en regional tillväxtmotor medan Hässleholm räknas som en regional kärna med koppling till tillväxtmotorn Kristianstad.

Tillväxtmotor

Tillväxtmotorer definieras som de regionala kärnor som har en starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i regionen, vilket ger spridningseffekter och skapar tillväxt för omlandet.

Vid beräkning av tillväxtmotorer utgick Ramböll från kommunernas tillväxt mellan 2003 och 2013. Den genomsnittliga tillväxten av befolkning respektive sysselsättning i sydregionen 2003-2013 uppgick till 3 respektive 6 procent.

Källa: Ramböll. Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. 2015-06-29.

Bilaga 2

Förteckning över genomförda samråd

Uppdraget har varit förenat med en omfattande dialog- och förankringsprocess som inkluderat följande steg:

2017

- Uppdrag från Kollektivtrafikutskottet, 26 jan
- Förtydligande av uppdrag från RSS, 16 feb
- Samråd med Kollektivtrafikmyndigheterna, 18 april
- Delredovisning för Kollektivtrafikutskottet, 26 juni
- Samråd med Kollektivtrafikmyndigheterna, 25 augusti
- Avstämning med arbetsgruppen (Direktörsgruppen), 28-29 augusti
- Avstämning med Kollektivtrafikutskottet, 5 sep
- Delredovisning för RSS, 20 sep
- Redovisning för Kollektivtrafikutskottet, 26 sep
- Förankring med Kollektivtrafikmyndigheterna, 25 okt
- Rapport till Kollektivtrafikutskottet, 6 dec

2018

- Arbetsmöte med Kollektivtrafikutskottet och Infrastrukturutskottet, 5 feb
- Förankring trafikutskott, infrastrukturutskott, trafikdirektörerna och RKM, 19 april
- Remiss tjänstemän trafik-, infrastrukturutskott och myndigheterna, 24 april
- Avstämning med Kollektivtrafikutskottet och Infrastrukturutskottet, 7 maj
- Redovisning RSS, 17-18 maj
- Remiss hos RKM i länen 16 juli – 6 augusti

Bilaga 3

Länkar till offentligt finansierade tågtrafiksystem i Sydsverige

Krösatåg

<http://www.krosatagen.se/>; 2018-07-12

Kustpilen

<https://www.klt.se/Reseinfo/Fardsatt/Kustpilen/>; 2018-07-12

Pågatåg

<https://www.skanetrafiken.se/>; <https://www.skanetrafiken.se/sa-reser-du-med-oss/bra-att-veta/tag/>; 2018-07-12

Västtåg

<https://www.vasttrafik.se/>; 2018-08-09

Öresundståg

<https://www.oresundstag.se/>; 2018-07-12

Bilaga 4

Källförteckning till använda restidsmål

Blekinge

* Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019. Version B, beslutad av Regionstyrelsen 2016-03-16. Dnr 503-66-2014.

Halland

* Bedömning RKM juni 2018.

Jönköpings län

* Regionalt trafikförsörjningsprogram Jönköpings län. 2018-01-22. Dnr LJ 2012/1077 (restidskvoter).

Kalmar län

* Kollektivtrafikstrategi 2050. Samhällsstödd trafik för funktionella regioner. Antagen av landstingfullmäktige 2017-05-31.

* Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2017-2025. Antaget av landstingfullmäktige 2017-05-31.

Kronoberg

* Bedömning RKM juni - juli 2018.

Skåne

* Region Skåne och Sverigeförhandlingen. Diarienummer 1500318. (*Malmö – Lund och Lund-Kristianstad*)

* Sweco. Underlagsrapport tågstrategi 2050. Underlag till en tågstrategi 2050 för Region Skåne med fördjupande analyser 2023, 2035 och 2050, förslag till trafikupplägg och fordonsanalys. Uppdragsnummer: 7001800000. 2017-02-01. (*Helsingborg – Halmstad*)

* Trivector Traffic för Pågatåg Nordost 2.0. Markarydsbanan. Trafikeringsupplägg. December 2017. (*Kristianstad – Halmstad*)

* Tyréns Ab för Region Skåne, Trafikverket, Helsingborgs stad, Hässleholms kommun och Kristianstad kommun. Åtgärdsvalsstudie Skånebanan. Slutversion 2015-10-02. (*Helsingborg – Kristianstad*).

Kurs och konferens 2018

11

18RGK98



Transportsektorns roll för social hållbarhet

Datum och tid: 24 september kl 13-16 (lunch ingår och serveras kl 12)

Plats: Konserthuset

Vi reser på olika sätt beroende på vem vi är. Några exempel på vad som påverkar hur och när vi reser är var vi bor, var vi går i skola, var vi jobbar, vad vi gör på fritiden och var vi lämnar och hämtar på förskola och skola. Vilken inkomst vi har och vilken tillgång till kollektivtrafik, bil och cykel vi har spelar också en stor roll för våra valmöjligheter i vardagen.

Hur kan transportplaneringen möta olika gruppers resvanor, förutsättningar och behov och stärka den sociala hållbarheten i regionen? Region Kronoberg utvecklar ett nytt verktyg för att inkludera sociala perspektiv i transportplanering. Vi bjuder in till ett seminarium för att presentera verktyget och föra ett samtal kring transportsektorns roll för social hållbarhet.

Under seminariet kommer vi att ta upp vad social hållbarhet i transportsektorn är och vilka nationella och regionala mål vi har att förhålla oss till när det gäller sociala perspektiv och transportplanering. Vi kommer också att ta upp vilka särskilda utmaningar som finns i Kronoberg. Arbetet med att utveckla verktyget är i sin slutfas, därför kommer du som deltar att få möjlighet att lämna inspel till slutversionen av verktyget.

Save the date eller anmäl dig redan nu [här!](#)

Kort bakgrund...

Region Kronoberg driver sedan 2016 ett arbete för att inkludera sociala perspektiv i transportplaneringen. Arbetet finansieras av Tillväxtverket via regeringsuppdraget Jämställd regional tillväxt. White Arkitekter och Trivector har bidragit med expertkunskap.

I september 2017 höll Region Kronoberg en inspirationsföreläsning om kopplingen mellan transportplanering, social hållbarhet och miljö. Sedan dess har en arbetsgrupp utvecklat ett konkret verktyg för planering, genomförande och uppföljning av transportplanering. Detta arbete är nu i sitt slutskede.

Seminarier riktar sig till en bred målgrupp av tjänstepersoner och politiker som arbetar med transportinfrastrukturfrågor, trafikplanering, folkhälsa och social hållbarhet.

För mer information kontakta Camilla Ottosson, Samordnare samhällsplanering, camilla.ottosson@kronoberg.se.

Välkomna!



Vänliga hälsningar,

Christel Gustafsson, Regional utvecklingsdirektör