

Kollektivtrafikförvaltningen
Oskar Jonsson
Tel: 021-48 18 329
oskar.jonsson@regionvastmanland.se

Datum
2022-04-08

Diariernr
KTM220017

REMISS ÖVERSYN PRINCIPER FÖR PLANERING OCH FINANSIERING AV KOLLEKTIVTRAFIK I VÄSTMANLANDS LÄN

I enlighet med beslut av Kollektivtrafiknämnden, 2022-04-07, samt utifrån dialog vid Kollektivtrafikförvaltningens länsdelssamråd under våren 2022, sänds härmed förslag på justeringar avseende principer för planering och finansiering av kollektivtrafik i Västmanlands län ut på remiss till samtliga länets kommuner.

Synpunkter på förslaget önskas Kollektivtrafikförvaltningen till handa senast 2022-05-31. För eventuella frågor och behov av förtydliganden se kontaktperson i sidhuvudet ovan. Svaret skickas via e-post till remisser.ktf@regionvastmanland.se. Vänligen ange diarienummer KTM 220017 i ämnesraden.

Bakgrund

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

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

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

Trafikutveckling

Under 2010-talet har satsningar gjorts i Västmanlands kollektivtrafik. Vid jämförelse mellan rambudget 2011 och 2022 har antalet utbudskilometer i länets busstrafik ökat med 40 procent medan kostnaderna för busstrafiken ökat med drygt 70 procent. Därutöver har satsningar under perioden gjorts i utökad tågtrafik.

Utvecklingen är ojämnt fördelad. Regionen (tidigare Landstinget), Västerås, Sala, Norberg och Kungörs kommun har gjort utökningar medan Köping, Arboga, Skinnskatteberg och Fagersta kommun har reducerat trafiken. För kommunerna utanför Västerås omfattar förändringarna främst att linjer med tidigare skolskjutsuppdrag har gjorts om till allmän linjetrafik eller vice versa.

Hallstahammars och Surahammars kommuner har fram till och med augusti 2021 organiserat den inomkommunala trafiken inom eget avtal och jämförs därför inte här. Den trafik som numera beställs via Regionen är dock relativt oförändrad 2022 jämfört med 2011.

Datum
2022-04-11

 Diariennr
KTM

Tabell 1 Utveckling utbudskilometer linjelagd busstrafik 2011 mot 2022

PART	2011	2022	FÖRÄNDRING
Region Buss	2 385 996	3 440 985	44%
Västerås	4 356 545	6 390 171	47%
Skinnskatteberg	72 555	37 658	-48%
Sala	516 811	812 700	57%
Norberg	51 740	101 358	96%
Köping	154 854	<i>Ej linjelagd</i>	-100%
Kungsör	39 232	53 684	37%
Fagersta	153 822	93 840	-39%
Arboga	98 748	15 658	-84%
<i>Surahammar</i>	<i>Egen trafik</i>	112 906	
<i>Hallstahammar</i>	<i>Egen trafik</i>	180 911	

Tabell 2 Kostnadsutveckling (brutto) 2011 mot 2022, kostnader i respektive års prisnivåer

PART	2011	2022	FÖRÄNDRING
Region Buss	60 101 382	102 055 000	70%
Västerås	170 944 913	313 267 900	83%
Skinnskatteberg	2 001 665	1 222 000	-39%
Sala	13 610 903	26 120 920	92%
Norberg	1 743 527	4 097 180	135%
Köping	5 551 372	1 270 000	-77%
Kungsör	1 348 963	1 762 530	31%
Fagersta	4 606 846	4 262 220	-7%
Arboga	3 602 643	1 545 470	-57%
<i>Surahammar</i>	<i>Egen trafik</i>	3 812 780	
<i>Hallstahammar</i>	<i>Egen trafik</i>	6 793 000	
<i>Region Tåg (nettokostnad)</i>	48 707 890	124 466 000	156%

Problembeskrivning

Inomkommunal busstrafik har i flera fall inte fokus och uppdrag att öka kollektivtrafikens marknadsandel, utan planeras främst för skolornas behov eller andra särskilda grupper. Resandet utanför skoltider är lågt och trafiken blir därmed inte kostnadseffektiv för kommunerna och användbar för medborgarna. Samtidigt gör regional stomtrafik flera uppdrag som enligt de rådande planeringsprinciperna är att betrakta som inomkommunala. I flera kommuner står den regionala stomtrafiken för större delen av trafikutbudet.

Det har också visat sig att det den inomkommunala trafiken inte fullt ut står för de kostnader som trafiken genererar. Dagens fördelning av kostnader delas mellan kommuner och regioner på depånivå och utifrån parametrarna utbudskilometer och utbudstimmar. Kostnader för fordon, tomkörningar och övriga depåkostnader fördelas på linjenivå utifrån respektive linjes produktion. Det får till följd att linjer med omfattande trafik får bära en stor del av de gemensamma kostnaderna. Detta är främst ett problem när det kommer till kostnader för fordon. En linje som har en avgång mellan 7 och 8 på morgonen dimensionerar i regel ett fordon. I den regionala trafiken utnyttjas detta fordon vanligen över hela dagen medan det i den inomkommunala trafiken övervägande används för enstaka avgångar. Effekten är i princip att linjer med stabilt utbud över dagen får bära oproportionerligt stor del av trafikens underskott. Samtidigt som det skapar det incitament för kommunerna att inte meranvända de fordon som gör uppdrag för skolans behov och utöka trafiken för arbetspendling och andra resbehov.

Sammanfattningsvis finns det en uppenbar risk att dagens principer för planering av trafik och fördelning av trafikens underskott riskerar att motverka mål om ökad marknadsandel. Det är också skillnad mellan kommunerna i vilken grad den regionala stomtrafiken tillgodoser inomkommunalt behov. Därutöver finns ett problem med att flera linjer inte står för de kostnader som trafiken genererar.

Förslag principer för planering och finansiering av kollektivtrafik

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

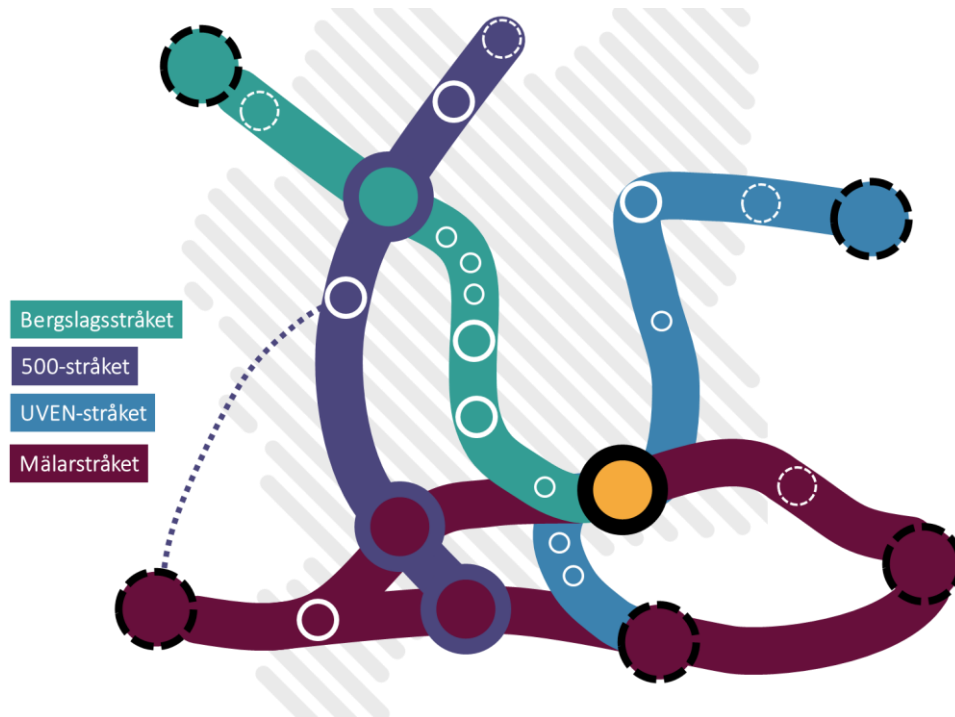
De punkter som gäller i Avtal om Kollektivtrafik i Västmanlands län ersätts inte av dessa principer.

Principerna avses träda i kraft till budgetåret 2024.

Röd kursiv text är endast avsett som förklarande kommentarer.

Grundprinciper

1. Planering av all kollektivtrafik ska utgå från och bidra till de mål och strategier som sätts upp i Trafikförsörjningsprogrammet.
2. Region Västmanland har ett helhetsansvar för all kollektivtrafik inom ramen för allmän trafikplikt inom Västmanland.
3. Region Västmanland har därutöver särskilt ansvar för och finansiering av, **regional stomtrafik**, vilket omfattar kollektivtrafik inom definierade **regionala stråk** vilka förbinder kommunhuvudorter/nodstäder.
4. **Regionala stråk** definieras utifrån att det ska finnas ett tydligt befintligt eller potentiellt pendlingsunderlag alternativt annan viktig regional funktion (såsom exempelvis behov av förbindelse till ort med sjukvård).
5. Trafik som inte definieras som **regional stomtrafik**, definieras som **inomkommunal trafik** och beställs av respektive kommun.



Figur 1 Regionala stråk

Principer för finansiering

6. Finansiering sker utifrån kostnad per km och timme utifrån Svealandstrafikens prissättning
7. För samtliga linjer, läggs en kostnad på 500 000 kr per dimensionerande fordon. Denna kostnad läggs på depånivå och innebär att kostnader per km och timme per depå reduceras med motsvarande belopp.

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

8. Biljettintäkter allokeras på linjenivå. För kommuner som i sin inomkommunala trafik har avgiftsfri taxa, så kallad nolltaxa, erhålles inga intäkter för trafiken.
9. Kommun som önskar att annan taxa än regional taxa ska gälla inom kommunen även för regional stomtrafik betalar mellanskillnaden mellan ordinarie och kommunens prissättning enligt en upprättad schablon.

Punkt nio avser att jämna ut obalansen i länet att kommuner på vissa håll gör inomkommunala uppdrag. Punkten innebär att det görs en beräkning av mellanskillnad mellan zon och länstaxa som kommuner ska kompensera regionen med för att resenären nyttjar den inomkommunala trafiken. Det innebär också att principen ger möjlighet för att låta nolltaxa gälla i inomkommunal busstrafik. Ersättningen föreslås vara en schablon baserat på verkligt resande och uppdateras inför varje rambudgetår. Däremot ska inte ersättningens nivå ändras efter det att budget beslutats förutsatt att det inte skett väsentliga händelser som påverkat resandet. För att punkt nio ska vara aktuell bör det finnas ett tydligt inomkommunalt resandeunderlag.

Principer för Regional stomtrafik

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

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

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

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

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

Principer för tillköp av regional stomtrafik

14. Tillköp kan omfatta utökning av utbud i regional stomtrafik utöver uppdragsbeskrivning på hel eller del av sträcka.
15. Den beställande kommunen(kommunerna) betalar alla merkostnader som tillköpet innebär. Detta inkluderar tillkommande kostnader för dimensionerande fordon, tillkommande extra km och tillkommande extra körtid men exkluderar eventuella kostnader som gäller under princip 9.

Ett tillköp av trafik förändrar därmed inte den schablonmässiga ersättning som beräknats fram i enlighet med punkt nio.

16. Tillköp berättigar inte att ta del av intäkter för den aktuella linjen.
17. Region Västmanland kan avfärda begäran av tillköp om det kan innebära negativ påverkan på trafiksystemet i sin helhet eller för aktuell linjes uppdrag och funktion.

Ett exempel kan vara att tillköpet har tydlig negativ påverkan på exempelvis resande och intäkter för den regionala stomtrafiken. En avfärdan av tillköp ska vara tydligt motiverad och transparent. Det bör också vara tydligt formulerat vilken nivå som ett sådant beslut kan tas på.

Principer för Inomkommunal trafik

18. Beställare av inomkommunal trafik ska definiera vilken uppgift som respektive linje ska ha och planeras utifrån och ska tillsammans med Region Västmanland ta fram uppdragsbeskrivning för respektive linje.
19. Inomkommunal trafik finansieras av den beställande kommunen.
20. Inomkommunal trafik som berör mer än en kommun finansieras av beställande kommun(er) utifrån andel produktion om inte annat finns överenskommet.

Punkt 19 och 20 innebär att Inomkommunal trafik kan ske över kommungräns men kommer endast belasta den kommun som beställt trafiken.

21. Region Västmanland kan välja att avfärda beställning av inomkommunal trafik om det innebär negativ påverkan på trafiksystemet i sin helhet.

En avfärdande av beställd inomkommunal trafik är enbart avsedd att användas vid de fall en beställd trafik skulle ha direkt konkurrens med regional stomtrafik och innebära tydligt negativ påverkan för denna. Ett sådant beslut måste vara tydligt motiverat och transparent. Det bör också vara tydligt formulerat vilken nivå som ett sådant beslut kan tas på.

BILAGA 1 – BEDÖMNING EKONOMISKA KONSEKVENSER

Nedan redovisas beräkning av ekonomiska konsekvenser av princip 7 och 9. Då kostnaderna för trafiken påverkas av flera faktorer är de här redovisade effekterna endast gjorda för att översiktligt beskriva och grovt illustrera effekter av förslaget.

I takt med att mer detaljerade beräkningar kan göras och utifrån förändringar i beställd trafik kommer siffrorna att justeras.

Beräknade effekter av princip 7

Tabellen nedan redovisar effekt där rambudget 2022 justerats med att innehålla kostnad för dimensionerande fordon. Beräkningen av antal dimensionerande fordon är i detta läge inte fullständig och kan komma att justeras.

Effekten av principerna för fördelning av kostnader berör enbart den trafik som utförs genom Svealandstrafiken

Tabell 3 Kostnader rambudget 2022 (mkr) utan och med princip 7

	BRUTTO RAM 2022	MED PRINCIP 7	FÖRÄNDRING
Arboga	0,6	1,1	95%
Fagersta	4,2	5,3	28%
Hallstahammar	6,8	6,6	-3%
Kungsör	1,7	2,7	53%
Norberg	3,7	4,7	29%
Köping			
Regionen	96,7	89,6	-7%
Sala	25,3	28,5	13%
Skinnskatteberg	1,1	1,3	20%
Surahammar	3,8	4,1	9%
Västerås	0,2	0,0	
S:a	144	144	

Vid principernas införande kommer trafikutbudet se annorlunda ut.

Kungsörs kommun har beslutat att lägga ner linje 53 samt 252 som även belastar Arboga kommun. Effekten av detta skulle bli att Kungsörs kostnad reduceras till runt 1 miljon kr och Arboga kommuns kostnad reduceras till runt 800 000 kr.

Norbergs kommun har beslutat att avveckla linje 87 vilket skulle ge en ny kostnad på 4,0 miljoner kr per år.

Datum

2022-04-11

Diariernr

KTM

Därutöver planerar region Västmanland för fortsatt satsning på den regionala trafiken vilket innebär att det minskade kostnad som anges i tabellen ovan kommer att användas för att finansiera dessa utökningar av trafiken.

Modellen ger incitament att arbeta med effektiviseringar av trafiken och även se över möjligheten att meranvända de fordon som respektive kommun kommer att betala för.

Beräknade effekter av princip 9

Punkt nio föreslås användas där det inomkommunala resandet är omfattande och har en tydlig påverkan på trafikens utformning. Beräkningen görs då utifrån mellanskillnaden mellan priserna för zon- och länstaxa i enlighet med Kundkoll.

Exempelvis men inte uteslutande linje 550A på sträckan Kolsva-Köping, linje 515 och Bergslagspendeln mellan Dingtuna och Västerås och UVEN-trafiken mellan Kvicksund och Västerås. I de fall en kommun önskar att nolltaxa ska gälla ska alltid en kompensation göras.

För linje 550A mellan Kolsva och Köping bedöms mellanskillnaden, baserat på resande i mars 2022 uppgå till omkring 800 000 kr per år.

För linje 515 och Bergslagspendeln Dingtuna-Västerås beräknas motsvarande mellanskillnad uppgå till 250 000 kr per år.

För sträckan Kvicksund-Västerås (UVEN) beräknas motsvarande mellanskillnad uppgå till ca 200 000 per år.

Om nolltaxa skulle införas på linje 569 inom Sala kommun beräknas effekten vara runt 450 000 kr baserat på resandet på linje 62 på delsträckan och nuvarande resande på linje 569.