

REMISSAMMANSTÄLLNING PRINCIPER FÖR PLANERING OCH FINANSIERING AV KOLLEKTIVTRAFIK I VÄSTMANLANDS LÄN

Kollektivtrafikförvaltningen har under 2021 och 2022 arbetat fram ett förslag för principer avseende planering och finansiering som avser att förtydliga hur det avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län avses att tillämpas.

I enlighet med beslut vid Kollektivtrafiknämndens sammanträde den 7 april 2022 sändes förslaget ut på remiss till samtliga länets kommuner. Remissen sändes ut den 12 april enligt sändlista nedan.

Remissinstans	Utsicksadress	Svar inkommit
Arboga kommun	arboga.kommun@arboga.se	Ja
Fagersta kommun	info@fagersta.se	Ja
Hallstahammar kommun	kommun@hallstahammar.se	Ja
Kungsör kommun	info@kungsor.se	Ja
Köping kommun	kopings.kommun@koping.se	Ja
Norberg kommun	info@norberg.se	Nej
Sala kommun	kommun.info@sala.se	Nej
Surahammar kommun	kommunen@surahammar.se	Ja
Västerås Stad	info@vasteras.se	Ja
Skinnskattebergs kommun	kommun@skinnskatteberg.se	Nej

Svarstiden för remissen sattes till senast 31 maj 2022. Den 15 juni 2022 hade svar inkommit från sju av tio kommuner.

Föreliggande remissammanställning beskrivs och bemöts de större och mer återkommande synpunkterna som har inkommit under remissperioden och utifrån dialog i samband med kollektivtrafiknämndens sammanträde den 22 juni 2022.

Inkomna synpunkter

Förslaget innebär att kommunens kostnader kommer att öka vilket kommer göra det svårare för kommunerna att utveckla kollektivtrafiken samt riskerar att trafik läggs ner.

Kommunen anser att förslaget behöver ta mer hänsyn till kommuner som inte har tillräckligt resandeunderlag för att öka trafikeringen på befintliga linjer

Denna risk är reell och identifierad. Förvaltningens bedömning är att dock att nuvarande situation där linjer med mer trafik finansierar linjer med begränsad trafik är en större risk när det gäller utveckling av trafiken och kollektivtrafikens marknadsandel. För flera kommuner har också identifierats förutsättningar att utföra trafiken mer effektivt. Ett förstärkt utredningsbehov kommer sannolikt finnas under kommande år vilket resurser behöver säkerställas för.

Ingen åtgärd

Kommunen ställer sig frågande av punkt 17 och 21 som ger kollektivtrafikförvaltningen möjlighet att neka tillköp och beställning av inomkommunal trafik.

Förvaltningen ser ett behov att förtydliga punkt 21 som beskriver att det ska gå att neka beställning av inomkommunal trafik. Förutsatt att förslagets principer gällande finansiering av trafiken finns i princip inget skäl att ifrågasätta en kommuns beställning av trafik. Däremot ser förvaltningen ett behov att kunna neka beställningar av inomkommunal trafik som går över kommungräns då det kan påverka trafiksystemets helhetsfunktion.

När det gäller tillköp (punkt 17) finns ett behov att kunna neka beställning då det öppnar för exempelvis ändrad linjesträckning.

Åtgärd: punkt 21 omformuleras (i ny version punkt 18).

Inomkommunal trafik ska i första hand tillgodose resandet inom en kommun. Region Västmanland har rätt att neka beställning av inomkommunal trafik som korsar kommungräns, i det fall det påverkar trafiksystemet i sin helhet negativt.

Kommunen ser det inte som lämpligt att principerna ska träda i kraft till år 2024 då kommunen har för kort tid att förbereda för nödvändiga trafikändringar.

Tillämpningen av principerna har föreslagit träda i kraft till år 2024. Planeringen inför 2024 behöver generellt genomföras under 2022 när det gäller större förändringar av trafiken. Förvaltningen bedömer att år 2024 bör kvarstå som tidplan för principernas genomförande och kommer vara öppna för att arbeta tillsammans med kommunerna under hösten och vintern 2022/2023 för trafiköversyner.

Ingen åtgärd

Det är inte tydligt hur principerna och avtalet förhåller sig till varandra. Då principerna behandlar fördelning av kostnader och andra principiellt viktiga frågor bör regionen överväga att i stället infoga dessa i avtalet.

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. Exakt hur fördelningen görs av dessa kostnader är frågan vi hanterar här. Frågan är viktig att belysa vidare.

Åtgärd: Förslaget med identifierade förändringar tas upp som ärende vid sammanträdet för Strategisk Regional Beredning.

Kommunen önskar ha en fortsatt dialog med Kollektivtrafikförvaltningen kring de fulla effekterna av principen om medfinansiering (punkt 9).

Princip nio avser att regional trafik där en linje tydligt gör ett inomkommunalt uppdrag ska medfinansiering ske utifrån skillnaden mellan kommunal biljettprisinivå och regional prisinivå. Förvaltningen ser ett behov att principerna för hur denna medfinansiering ska beräknas utvecklas tydligare och kommer under hösten 2022 ta fram ett mer tydligt beräkningsunderlag för de fall där en sådan medfinansiering är aktuell.

Åtgärd: Formuleringen för princip nio kvarstår men fortsatt dialog och underlag krävs.

Kommuner som gör tillköp bör få ta del av intäkter (punkt 16).

Skälet till punkt 16 var att inte hamna i en situation att fördela intäkter på avgångsnivå. Förvaltningen håller dock med om att det inte är rimligt att en kommun betalar alla kostnader för tillköpet utan hänsyn till de intäkter som tillköpet genererar tas. Merkostnaden föreslås därför vara en förväntad nettokostnad där schablonmässigt (men transparent) avdrag görs av kostnaden för de intäkter som tillköpet beräknas innebära.

Åtgärd: Punkt 16 slopas och punkt 15 som beskriver kostnaderna för tillköp formuleras om för att beskriva att tillköp görs utifrån en nettokostnadsprincip enligt nedan:

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. Hänsyn ska tas till de utökade intäkter som tillköpet kan bidra till vilket i förekommande fall ska avdras från kostnaden. Då intäkter är starkt beroende av område, omfattning och tider sker detta enligt särskild redovisning i samband med respektive tillköp efterfrågas.

Beräkningsgrunder/finansieringslösningar bör beskrivas bättre exempelvis när det gäller kostnader för fordon och mellanskillnad zon- och länstaxa.

Kostnaden per dimensionerat fordon är i remissen satt till 500 000 kr. Avsikten med detta har mer varit kopplat till att illustrera effekter av förslaget snarare än att exakt slå fast en viss kostnad. Att i principerna så exakt ange beloppet är också problematiskt då kostnaderna för fordon förändras över tid. Kostnaden bör därför spegla Svealandstrafikens kostnad och också kunna förändras över tid. Därför föreslås att själva beloppet tas bort från dokumentet och istället hänvisas till att schablonbeloppet tas fram årligen och utgår från beräkning av Svealandstrafiken.

Åtgärd: Punkt 7 omformuleras enligt nedan:

För samtliga linjer, läggs därutöver till en kostnad per dimensionerande fordon. För kostnaden per fordon används ett schablonbelopp med utgångspunkt från Svealandstrafikens årliga kostnad per fordon av karaktär "normalbuss" för landsbygdstrafik.

Kommun som har avgiftsfri kollektivtrafik bör på samma sätt som övriga kommuner få ta del av regiontrafikens intäkter.

Synpunkten avser att en resa som exempelvis startat i Västerås och går till en annan kommun där byte skett till en inomkommunal linje som är avgiftsfri bör en del av biljettintäkten ändå gå till den inomkommunala linjen. Förvaltningen ser att detta är något som de kommuner som inför avgiftsfri kollektivtrafik behöver beakta som en del av förlorade intäkter vid beslut om avgiftsfri kollektivtrafik. I och med att trafiken är avgiftsfri görs inga valideringar ombord på dessa linjer och därmed finns ingen statistik heller att använda för fördelning.

Ingen åtgärd

Övriga justeringar

Utifrån dialog med Kollektivtrafiknämnden föreslås att punkt 1 och 2 justeras då förslaget skrivning delvis ändrar den balans som gäller i Västmanlands län mellan Region Västmanland och länets kommuner där kollektivtrafiken är ett gemensamt ansvar men att överenskommelse finns att Region Västmanland är ansvarig regional kollektivtrafikmyndighet. Som följd av att Trafikförsörjningsprogrammet beslutas ensidigt av Region Västmanland kan heller inte kommunerna krävas att stå bakom programmets mål och strategier.

Punkt 1 och 2 justeras därför för att tydliggöra att trafiken är ett gemensamt ansvar men som myndighet är det Regionen som har det övergripande ansvar för trafiksystemet samt att planering i möjligaste mån ska (tidigare skall) utgå ifrån Trafikförsörjningsprogrammet

Åtgärd: Punkt 1 och 2 omformuleras och skiftar också ordning.

1. *Kollektivtrafiken i Västmanland är, i enlighet Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län (RF 2017-09-27), ett gemensamt ansvar mellan Region Västmanland och länets kommuner. I egenskap av Regional kollektivtrafikmyndighet har Region Västmanland det övergripande ansvaret för all kollektivtrafik inom ramen för allmän trafikplikt inom Västmanland*
2. *Planering av all kollektivtrafik ska i möjligaste mån utgå från de mål och strategier som sätts upp i Trafikförsörjningsprogrammet.*

Därutöver har punkt 19 och 20 i remissversionen slagits samman till en punkt (i ny version punkt 19).