

2017-11-10



Till
Regionstyrelsen och kollektivtrafiknämnden för svar
Regionfullmäktige för kännedom

Granskning av kollektivtrafiken

PwC har på uppdrag av Region Västmanlands förtroendevalda revisorer granskat kollektivtrafiken. Granskningsobjekt är regionstyrelsen samt kollektivtrafiknämnden.

Revisionsfrågan har varit: bedriver regionen ett ändamålsenligt arbete med kollektivtrafik i enlighet med fullmäktiges beslutade mål?

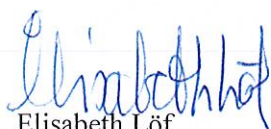
Vår samlade revisionella bedömning är att regionen bedriver ett i huvudsak ändamålsenligt arbete med kollektivtrafik, i enlighet med fullmäktiges mål.

Iakttagelser och bedömningar framgår i bifogad rapport. I rapporten ges följande rekommendationer:

- Vi rekommenderar att uppföljning av mål, indikatorer och målnivåer i årsredovisning, delårsrapporter samt av det regionala trafikförsörjningsprogrammet tydliggörs, så att uppföljningen blir mer transparent.
- Vi noterar att rådande taxesystem inte är helt ändamålsenligt utifrån regionens övergripande mål. Vi ser positivt på det utvecklingsarbete som pågår inom sälj- och marknadsområdet, samt avseende prissättning i förhållande till kommunerna, och rekommenderar att detta fortsätter. Vi vill särskilt understryka vikten av att taxesystemet har en tydlig koppling till övriga mål.

Revisorerna önskar svar från regionstyrelsen och kollektivtrafiknämnden senast 2018-02-28.

FÖR REGIONENS REVISORER



Elisabeth Löf
Vice ordförande



Hans Petersson
Revisor

Revisionsrapport

Granskning av kollektivtrafiken

Region Västmanland

*Peter Söderman,
auktoriserad revisor
och certifierad
kommunal revisor*

*Felix Miranda
Thyrén*

Marcus Alustrand

November/2017

pwc

Innehåll

Sammanfattning och revisionell bedömning.....	2
1.1. Rekommendationer.....	3
2. Inledning	4
2.1. Bakgrund	4
2.2. Syfte och Revisionsfråga.....	4
2.3. Revisionskriterier	4
2.4. Kontrollmål	5
2.5. Avgränsning.....	5
2.6. Metod.....	5
3. Organisation och nuläge	6
3.1. Organisation	6
3.1.1. Bolag	7
4. Iakttagelser och bedömningar	9
4.1. Finns en ändamålsenlig styrning och vidtas åtgärder för att nå ett ökat resande med kollektivtrafik?.....	9
4.1.2. Bedömning.....	13
4.2. Uppföljning.....	14
4.2.2. Bedömningar	15
4.3. Är taxesystemet utformat på ett ändamålsenligt sätt?.....	16
4.3.2. Bedömning.....	17
4.4. Hur hanteras eventuella målkonflikter som kan uppstå mellan olika mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik?	18
4.4.2. Bedömning.....	20
4.5. Tas hänsyn till resenärernas och medborgarnas synpunkter/nytta i beslutsfattandet?	21
4.5.2. Bedömning.....	21
4.6. Finns fungerande forum för dialog och samverkan med andra aktörer?	22
4.6.2. Bedömning.....	23
Bilaga 1 – Dokument och statistik	24
Bilaga 2 – Kollektivtrafikbarometern	25

Sammanfattning och revisionell bedömning

PwC har på uppdrag av Region Västmanlands förtroendevalda revisorer granskat kollektivtrafiken. Granskningsobjekt är regionstyrelsen samt kollektivtrafiknämnden. Följande revisionsfråga ska besvaras:

Bedriver regionen ett ändamålsenligt arbete med kollektivtrafik i enlighet med fullmäktiges beslutade mål?

Vår samlade revisionella bedömning är att regionen bedriver ett i huvudsak ändamålsenligt arbete med kollektivtrafik, i enlighet med fullmäktiges mål.

Vi grundar vår bedömning på följande kontrollmål:

Finns en ändamålsenlig styrning och vidtas åtgärder för att nå ett ökat resande med kollektivtrafik?

Kontrollmålet bedöms vara uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att det finns en tydlig styrning avseende de övergripande målen om ett ökat resande. Vi noterar att det finns en förhållandevis stor mängd styrdokument och mål, och att målen i viss mån står i konflikt med varandra (för ytterligare diskussion om detta se avsnitt 4.4). Sammantaget bedöms dock målen ha brutits ned på ett tydligt sätt i organisationen, och det finns underlag och strategier för hur dessa ska uppnås. Vi noterar vidare att regionens måluppfyllelse sammantaget är god, och att målupplevs realistiska i förhållande till tilldelade resurser.

Följs vidtagna åtgärder upp och sker en ändamålsenlig uppföljning av hur kollektivtrafiken utvecklas?

Kontrollmålet följs vidtagna åtgärder upp bedöms vara delvis uppfyllt.

Kontrollmålet sker en ändamålsenlig uppföljning av hur kollektivtrafiken utvecklas bedöms vara uppfyllt.

Vi grundar våra bedömningar på att uppföljning sammantaget sker i den omfattning som framgår av regionens egna dokument. Vi bedömer vidare att det finns en utvecklad uppföljning och ett samlat grepp om utvecklingen av kollektivtrafiken på sikt.

Vi noterar dock att uppföljning av mål samt aktiviteter/åtgärder inte alltid skett. Vi noterar vidare att uppföljningen i viss mån är "sparsam", särskilt i årsredovisning och delårsrapporter, samt att vissa indikatorer från trafikförsörjningsprogrammet är svåra att följa upp, och att underlag för bedömning av dessa är sparsamt.

Är taxesystemet utformat på ett ändamålsenligt sätt?

Kontrollmålet bedöms vara delvis uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att det finns styrprinciper för prissättning, och att dessa sammantaget följs. Rådande taxesystem bedöms dock inte helt ändamålsenligt utifrån regionens övergripande mål. Vi noterar dock att regionen i flera fall inte har rådighet över prissättning, vilket begränsar möjligheten att inarbeta taxesystemet i den övergripande målstrukturen.

Hur hanteras eventuella målkonflikter som kan uppstå mellan de olika målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik?

Kontrollmålet bedöms vara uppfyllt.

Kontrollmålet avseende hur eventuella målkonflikter hanteras bedöms vara uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att medvetenhet och diskussion kring målkonflikter finns, och framgår i regionens dokument, framförallt avseende ekonomiska frågor. Vi bedömer också att detta fått genomslag i regionens mål- och resurssatsning.

Tas hänsyn till resenärernas och medborgarnas synpunkter/nytta i beslutsfattandet?

Kontrollmålet bedöms vara uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att det förekommer insatser på olika nivåer för att inhämta resenärer och medborgares synpunkter och i den mån det är möjligt anpassa trafiken. Vi noterar regionens goda utveckling avseende kundnöjdhet.

Finns fungerande forum för dialog och samverkan med andra aktörer?

Kontrollmålet bedöms vara uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att systematisk dialog sker med relevanta aktörer, och att de olika dialog- och samverkansformerna som finns även har utvecklats i närtid.

1.1. *Rekommendationer*

- Vi rekommenderar att uppföljning av mål, indikatorer och målnivåer i årsredovisning, delårsrapporter samt av det regionala trafikförsörjningsprogrammet tydliggörs, så att uppföljningen blir mer transparent.
- Vi noterar att rådande taxesystem inte är helt ändamålsenligt utifrån regionens övergripande mål. Vi ser positivt på det utvecklingsarbete som pågår inom sälj- och marknadsområdet, samt avseende prissättning i förhållande till kommunerna, och rekommenderar att detta fortsätter. Vi vill särskilt understryka vikten av att taxesystemet har en tydlig koppling till övriga mål.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

I regionplan och budget 2017-2019 anges kollektivtrafiken som ett prioriterat utvecklingsområde för Region Västmanland och regionens ambition är ”att kollektivtrafikens marknadsandel successivt ska öka och att tågtrafiken utvecklas”. Mål och styrande program på området är att trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik följs och måluppfyllelse nås enligt plan. I regionplanen åläggs även kollektivtrafiknämnden att säkerställa att dess förvaltning genomför åtgärder som bidrar till måluppfyllelse samt fullmäktiges prioriterade utvecklingsområden, samt att redovisa till fullmäktige hur nämnden bidragit till måluppfyllelse.

Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik (2015) utgör den långsiktiga strategiska planeringen för kollektivtrafik i länet. I programmet framgår fem övergripande mål för kollektivtrafiken:

1. Tillgänglighet för regional utveckling
2. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning
3. Långsiktigt hållbar resa
4. Trygg och säker resa
5. Enkel och attraktiv resa

Varje mål kompletteras av ett antal delmål. Samtliga delmål ska vara genomförda senast 2030. De mål som framgår är förhållandevis ambitiösa och fordrar därmed ett långsiktigt arbete från regionen. I trafikförsörjningsprogrammet konstateras dessutom att vissa mål står i konflikt med varandra, vilket kräver avvägningar. Vidare är målen beroende av samverkan med flera externa parter, däribland kommuner, andra regioner samt staten.

Med anledning av ovanstående har region Västmanlands förtroendevalda revisorer utifrån sin samlade riskbedömning valt att granska huruvida kollektivtrafiknämnden samt regionstyrelsen säkerställer ett ändamålsenligt arbete avseende kollektivtrafik.

2.2. Syfte och Revisionsfråga

Syftet är att granska vilka strategier som finns för att uppnå de mål som framgår i trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik.

Revisionsfråga: *Bedriver regionen ett ändamålsenligt arbete med kollektivtrafik i enlighet med fullmäktiges beslutade mål?*

2.3. Revisionskriterier

Regionplan och budget 2017-2019, Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik samt andra styrande dokument.

2.4. *Kontrollmål*

- Finns en ändamålsenlig styrning och vidtas åtgärder för att nå ett ökat resande med kollektivtrafik?
- Följs vidtagna åtgärder upp?
- Sker en ändamålsenlig uppföljning av hur kollektivtrafiken utvecklas?
- Är taxesystemet utformat på ett ändamålsenligt sätt?
- Hur hanteras eventuella målkonflikter som kan uppstå mellan olika mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik?
- Tas hänsyn till resenärernas och medborgarnas synpunkter/nytta i beslutsfattandet?
- Finns fungerande forum för dialog och samverkan med andra aktörer?

2.5. *Avgränsning*

Granskningsobjekt är kollektivtrafiknämnden samt regionstyrelsen.

2.6. *Metod*

Granskningen har genomförts genom dokumentstudier, insamling av beslutsunderlag och statistik samt genom intervjuer med berörda tjänstemän och politiker. För lista över granskade dokument, se Bilaga – 1.

Följande funktioner har intervjuats:

- Regionstyrelsens presidium
- Kollektivtrafiknämndens presidium
- Tf. förvaltningsdirektör, kollektivtrafikförvaltningen
- Verksamhetschef Trafikförsörjning, kollektivtrafikförvaltningen
- Verksamhetschef Kommunikation, kollektivtrafikförvaltningen
- Försäljningschef, kollektivtrafikförvaltningen
- Ekonom, kollektivtrafikförvaltningen
- Utredare, Kollektivtrafikförvaltningen
- VD, AB Västerås Lokaltrafik

Antalet intervjuade personer uppgår till tolv. Rapporten har varit föremål för sakavstämning av de intervjuade.

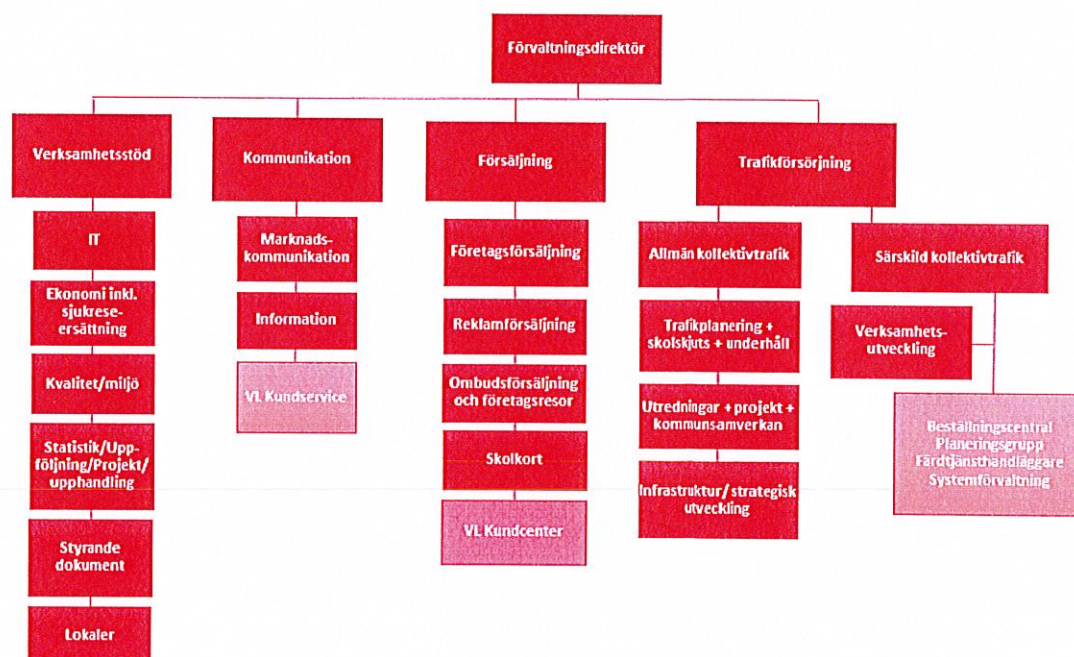
3. Organisation och nuläge

3.1. Organisation

Den kollektivtrafiklag som började gälla 2012 slog fast att varje län ska ha en regional trafikförsörjningsmyndighet och att denna ska upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram, i vilket mål och behov av kollektivtrafik för länet framgår.

Ansvar för att verkställa Region Västmanlands uppgifter avseende kollektivtrafiken åligger Kollektivtrafiknämnden. Nämndens verksamhet drivs i sin tur av kollektivtrafikförvaltningen, som ansvarar för att driva och utveckla den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i regionen. Det externa arbetet avseende kollektivtrafik drivs främst inom varumärket VL.¹

Kollektivtrafikförvaltningen för Region Västmanland är sedan 2016 uppdelad på fyra verksamhetsområden: Trafikförsörjning, Försäljning, Kommunikation och Verksamhetsstöd. Nedan redogörs för förvaltningens organisation:



Kollektivtrafiken i regionen är uppdelad i två delar, allmän trafik och särskild trafik. Allmäntrafiken är i sin tur indelad i stomtrafik (tågtrafik och regional busstrafik), landsbygdstrafik samt stadstrafik.

¹ Varumärket VL ägs av Region Västmanland, och det är inom kollektivtrafikförvaltningen som varumärket utvecklas. Bolaget AB Västerås Lokaltrafik använder varumärket externt mot kunder.

Då regionen och kommunerna inte har skatteväxlat² så beställer och betalar varje kommun sin egen landsbygds- och stadstrafik. Regionen tilldelar trafiken och detta görs via kollektivtrafikförvaltningen. Regionen ansvarar i sin tur för Stomtrafiken. Nedan redogörs för ansvarsfördelningen mellan regionen och kommunerna.

Trafik	Ansvar
Stomlinjer, tåg & regional busstrafik	Region Västmanland
Landsbygdslinjer med anslutning till stomlinjer och skolor i tätorter	Kommunerna
Stadstrafik (i Västerås, Sala, Fagersta och Köping)	Kommunerna

Tågtrafiken i regionen administreras genom de gemensamt ägda bolagen Tåg i Bergslagen samt Mälardalstrafik AB (MÄLAB). Under hösten 2017 lanserades inom ramen för MÄLAB även den nya pendlarbiljetten *Movingo*, som är en följd av ett samarbete mellan trafikhuvudmän i Mälardalsregionen och SJ.³

3.1.1. Bolag

Delar av verksamheten bedrivs i bolagsform. Av regionens budget framgår dess ägarförhållanden i bolag som bedriver eller på annat sätt påverkar kollektivtrafiken som följer (ägarandel inom parentes):

- AB Västerås Lokaltrafik (100 procent)

Bolaget AB Västerås Lokaltrafik (ABVL) bedriver linje- och stadstrafik med buss i Västmanlands län på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten samt genomför viss skolskjutsverksamhet. Bolaget har även upphandlat trafiktjänster och delar av trafikutbudet köper bolaget från privata entreprenörer. Under 2017 beslutades det även att Region Örebro län köper 50 procent av bolaget ABVL. Det gemensamt ägda bolaget kommer från och med 1 januari 2018 att ombildas till Sveatrafiken AB och kommer under hösten 2019 börja köra stadstrafik i Örebro tätort samt den regiontrafik som utgår från bussdepåerna i Örebro och Odensbacken. Syftet med köpet är att gemensamt förbättra och utveckla utbudet av och formerna för kollektivtrafiken.

- Västmanlands Lokaltrafik AB (100 procent)

Bolaget förvaltar endast långsiktigt ingångna avtal, exempelvis Citybaneavtalet.

² Regionen och kommunerna har dock genomfört en mer begränsad skatteväxling avseende finansiering av kollektivtrafikens administration.

³ Movingo gäller på SJs tågavgångar med Movingogiltighet, TrosaBussen samt i all lokaltrafik i Mälardalen som bedrivs av SL, Sörmlandstrafiken, UL, VL, Länstrafiken Örebro och Östgötatrafiken.

- Tåg i Bergslagen AB (25 procent)

Bolaget samordnar och har upphandlat tågtrafiken i Bergslagsområdet, med viktiga anslutningar till knutpunkter som till exempel Västerås, Örebro, Falun och Borlänge. Avtal har tecknats med SJ AB om att ta över trafiken från och med december 2016. Bolaget ägs av regionerna Västmanland, Gävleborg och Örebro samt landstinget Dalarna (25 procent vardera).

- MÄLAB (13 procent)

Bolagets uppdrag är förvaltning och utveckling av regional tågtrafik i Mälardalsregionen. Trafiken utförs av SJ under SJ:s eget varumärke. Bolaget ägs gemensamt av Stockholms läns landsting (35 procent), Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (13 procent), Landstinget i Uppsala län (13 procent), Region Västmanland (13 procent), Region Örebro län (13 procent) och Region Östergötland (13 procent).

4. *Iakttagelser och bedömningar*

4.1. *Finns en ändamålsenlig styrning och vidtas åtgärder för att nå ett ökat resande med kollektivtrafik?*

4.1.1. *Iakttagelser*

Nedan redogörs för de styrande dokument inom Region Västmanland som har bäring på kollektivtrafiken och de mål för kollektivtrafiken som finns i dessa. Dessa är:

- Regionalt utvecklingsprogram
- Länsplan för transportinfrastruktur
- Trafikförsörjningsprogram
- Regionplan och budget
- Verksamhetsplan och förvaltningsplan

Utöver dessa tillkommer förvaltningens egna dokument, främst Trafikplan 2030. Detta följs av en sammanfattning av nuläget i regionen, främst med avseende på resandeutveckling.

4.1.1.1. *Regionalt utvecklingsprogram*

Regionalt utvecklingsprogram för Västmanlands län 2014-2020 innehåller sex insatsområden. Det område som främst berör kollektivtrafiken är "Västmanland har effektiva kommunikationer som ger långsiktigt hållbar tillväxt i hela länet". Under detta insatsområde finns ett antal indikatorer som ska följas upp årligen:

- Minskad restid med tåg mellan Stockholm och Västerås. År 2023 ska restiden vara 45 minuter.
- Minskad körsträcka med bil i genomsnitt per invånare och år.
- Ökad andel kollektivtrafikresor.
- Ökad tillgänglighet till omgivande storregionala stadskärnor.

Vid intervjuer framgår att det hos berörda tjänstemän finns ett visst missnöje med de mål som finns i det regionala utvecklingsprogrammet, då det togs fram av länsstyrelsen och inte av regionen, vilket fått till följd att de inte helt stämmer överens med övriga mål. Exempelvis framhåller de intervjuade att målen ovan upplevs som ospecifika och svåra att mäta. Vidare framhålls att det mål som berör restid med tåg är svårt för regionen att påverka. I samband med regionbildningen 1:e januari 2017 övertog Region Västmanland det regionala utvecklingsansvaret från länsstyrelsen.

4.1.1.2. *Länsplan för regional transportinfrastruktur*

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 pekar ut inriktningen för Västmanlands läns regionala infrastruktur. Denna är uppdelad i fyra punkter varav en: "utveckla satsning på infrastruktur för kollektivtrafik", berör kollektivtrafiken. Avseende specifika åtgärder hänvisas primärt till då gällande trafikförsörjningsprogram (som antogs

2012). Av länsplanen framgår även fördelning av ekonomisk ram för Västmanlands infrastrukturplan för planperioden 2014-2025.

4.1.1.3. Trafikförsörjningsprogram

Som diskuteras i avsnitt 3.1 ska den regionala trafikförsörjningsmyndigheten i varje län upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik, beslutat i november 2015, är Region Västmanlands kollektivtrafikförsörjningsprogram. Dokumentet tar sin utgångspunkt i det regionala utvecklingsprogrammet samt länsplanen för regional transportinfrastruktur.

I trafikförsörjningsprogrammet framgår fem övergripande mål för kollektivtrafiken:

1. Tillgänglighet för regional utveckling
2. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning
3. Långsiktigt hållbar resa
4. Trygg och säker resa
5. Enkel och attraktiv resa

Dessa kompletteras i sin tur av ett antal delmål under respektive övergripande mål. Samtliga delmål ska vara genomförda 2030. I tabellen nedan redogörs för samtliga delmål under respektive övergripande mål:

Tillgänglighet för regional utveckling

Det ska vara möjligt att dagpendla till Stockholms arbetsmarknadsområde från samtliga kommunhuvudorter.

Alla kommunhuvudorter i länet ska vara integrerade i ett gemensamt arbetsmarknadsområde för Västmanland.

Arbetsmarknaderna i och gränsande till Västmanland ska vara en gemensam arbetsmarknadsregion, vid en nivå på minst 10 procents arbetspendling.

Invånarna ska ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken för att nå ett större utbud av jobb, offentlig service, handel, fritidsaktiviteter och bostäder alla veckans dagar.

Tågens och bussarnas punktlighet ska öka.

Restidskvoten⁴ ska uppnå: 0,8 mellan tåg och bil, 1,0 mellan tätortstrafik och bil, 1,2 mellan expressbuss och bil, 1,3 mellan regionbuss och bil

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Den byggda miljön på resecentrum, bytespunkter och hållplatser samt hela linjer ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning. Resande ska kunna ta sig på egen hand eller med ledsagare till länets hållplatser.

Samtliga fordonen ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning.

Informationssystem ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning.

Barn med funktionsnedsättning ska ges samma möjligheter som andra barn att resa med kollektivtrafiken.

Långsiktigt hållbar resa

Användandet av fossila bränslen ska upphöra inom hela verksamheten.

Andel förnyelsebart bränsle av kilometerproduktionen med buss ska vara 60 procent år 2017. År 2030 ska hela länet trafikeras till 100 procent av fordon med fossilfria bränslen.

Den byggda miljön och ny bebyggelse ska anpassas till kollektivtrafikens framkomlighet och linjeläggning.

⁴ För att mäta skillnaden mellan bil och kollektivtrafik används vanligen så kallade restidskvoter. Restidskvoten beräknas genom att dividera bussens eller tågets tid med bilens, givet samma start- och målpunkt.

Bränsleförbrukningen hos kollektivtrafikens fordon ska minska.

Buller från kollektivtrafikens fordon ska minska.

Trygg och säker resa

Invånarna ska uppfatta kollektivtrafiken som pålitlig och säker.

Resenärernas upplevda trygghet under hela resan ska öka.

Den fysiska utformningen av hållplatser, buss och tågstationer samt gång- och cykelvägar till hållplatsen ska år 2030 vara tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt och trygghetsaspekter. Särskilt barnens specifika förutsättningar ska beaktas.

År 2030 ska länets hållplatser som lägst ha den standard som Trafikverkets hållplatshandbok anger.

Enkel och attraktiv resa

Det ska vara enkelt för alla att finna information om resmöjligheter.

Det ska vara enkelt för alla att förstå prismodellen, boka och betala resan.

Betalsystem för resan ska vara oberoende av länsgränser och operatörer.

All kollektivtrafik ska upplevas som attraktiv.

Störningsinformation och realtidsinformation ska utvecklas och bli enkel att få ta del av.

4.1.1.4. Trafikplan 2030

Trafikförsörjningsprogrammet kompletteras i sin tur av dokumentet *Kollektivtrafik för Västmanland - Trafikplan 2030*. Dokumentet har vid granskningstillfället varit på remiss, och därefter överlämnats till Centrum för regional utveckling inom regionen för ytterligare beredning.

Trafikplan 2030 tar sin utgångspunkt i trafikförsörjningsprogrammet och ska utgöra en fördjupad kunskapsbild om hur kollektivtrafikens trafiksystem bör utvecklas på sikt. Syftet med Trafikplan 2030 är att ge kollektivtrafikförvaltningen ett styrdokument som riktar in det långsiktiga arbetet med trafikförsörjning av kollektivtrafik i regionen. Dokumentet pekar ut nio prioriterade områden och innehåller inom dessa ett stort antal konkreta förslag på linjedragningar och åtgärder som ska genomföras.

Vissa intervjuade uttrycker att det upplevs oklart vart trafikplanen passar in i den övriga målstrukturen. Vid intervjuer framgår att Trafikplanen inte är resurssatt. Vidare framgår att delar av åtgärderna som finns i planen är beroende av externa parter.

4.1.1.5. Regionplan och budget 2017-2019

I regionens Regionplan och budget 2017-2019 framgår ett specifikt mål kopplat till kollektivtrafiken, "andel invånare som är nöjd med kollektivtrafiken". Vidare framkommer en ambition om att bygga ut kollektivtrafiken, samt att öka dess andel av resorna i regionen. Vidare åläggs i regionplanen regionens aktörer att arbeta för att program och styrdokument följs enligt plan, däribland trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik samt det regionala utvecklingsprogrammet. Nämnden för kollektivtrafik ska vidare även redogöra till regionfullmäktige hur nämnden bidragit till måluppfyllelse.

4.1.1.6. Verksamhetsplan och förvaltningsplan

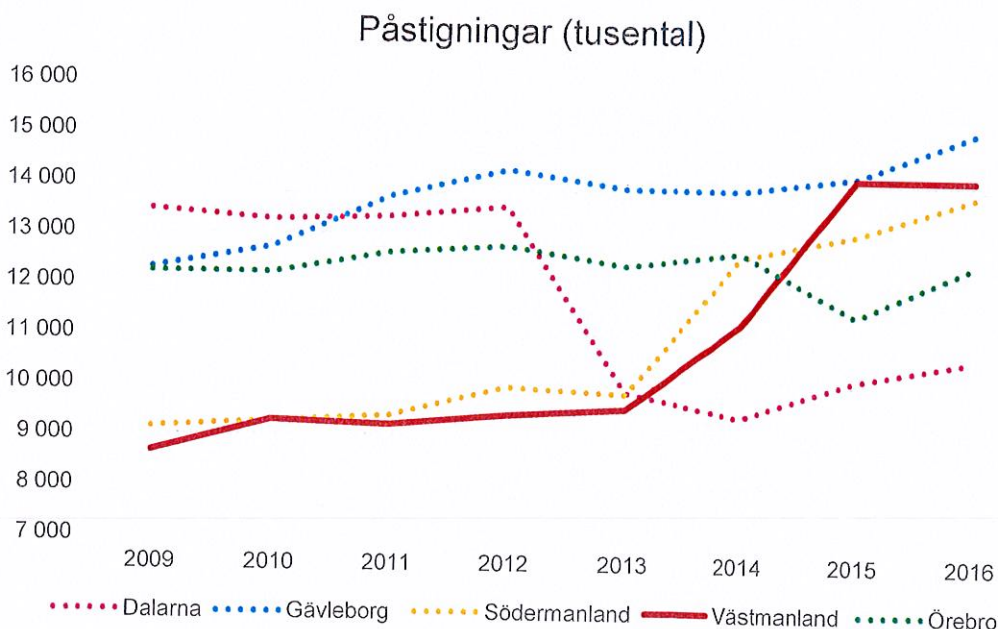
Kollektivtrafiknämnden antar årligen en verksamhetsplan. I Verksamhetsplan 2017-2019 framgår målen, med utgångspunkt i de sex övergripande mål som finns i Regionplan 2017-2019 samt i de fem övergripande mål som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Motsvarande struktur återfinns även i Verksamhetsplan 2016-2018.

Vidare antas årligen en förvaltningsplan. Även denna har regionplanens samt trafikför-sörjningsprogrammet sex respektive fem övergripande mål som utgångspunkt. Detta följs av resultat- respektive processmål inom varje målområde, där resultatmålen beskriver det som ska uppnås i regionen i stort, och processmålen vilka delmål som krävs för att nå dit. Totalt återges för 2016-2018 tolv resultat- samt tre processmål. För 2017-2019 finns åtta resultat- samt fem processmål.

Vidare framgår i förvaltningsplanen för 2016-2018 ett antal uppdrag samt aktiviteter utifrån de fyra perspektiv som regionen tillämpar i den övergripande styrningen: medborgare (kund), process/produkt, medarbetare samt ekonomi. Totalt framgår 21 aktiviteter. I förvaltningsplanen för 2017-2019 återfinns samma struktur, med undantag för att aktiviteterna kallas åtgärder. Totalt framgår i förvaltningsplanen för 2017-2019 18 åtgärder.

4.1.1.7. Nuläge

Nedan redogörs för resandeutveckling i Region Västmanland, jämfört med kringliggande län. Region Uppsala har utelämnats ur jämförelsen på grund av dess storlek i förhållande till övriga.⁵



Som framgår av tabellen har Region Västmanland haft en god resandeutveckling, jämfört med andra närliggande regioner. Det bör även noteras att Region Västmanland också har ett jämförelsevis begränsat utbud (se även avsnitt 4.4.1).

De intervjuade upplever sammantaget att de mål som styr verksamheten är realistiska utifrån tilldelade resurser. Underlag för mål tas fram av tjänstemän, och de upplevs därför

⁵ Region Uppsala har haft en mycket god resandeutveckling under perioden, för ytterligare detaljer hänvisas till Trafikanalys, www.trafikanalys.se

vara väl förankrade i förvaltningen. De intervjuade framhåller vidare att de är på rätt riktning mot 2030, även om vissa saker är beroende av externa faktorer och extern finansiering.

Den samlat positiva bilden understryks av den uppföljning av det regionala trafikförsörjningsprogrammet som sker, där regionen måluppfyllelse av de mål som berör resande är god. Detta diskuteras vidare i avsnitt 4.2.

De intervjuade framhåller även fördelarna med att driva trafik i egen regi, genom bolaget ABVL, främst för att det möjliggör snabbare omställningar i trafiken, jämfört med att vara bunden av avtal. Flera intervjuade framhåller även att det finns utvecklingsområden avseende styrningen gentemot ABVL. Exempelvis saknas idag ekonomiska incitament för bolaget att öka antalet resenärer, då bolaget i dagsläget fakturerar kollektivtrafikmyndigheten för antalet körda kilometer. Vidare efterfrågas även att ABVL i högre utsträckning används som bollplank vid framtagandet av måldokument, så att målen på ett tydligt sätt förankras i hela verksamheten. Slutligen framkommer också en farhåga kring att ABVL och regionen inom vissa områden, exempelvis upphandling, har överlappande kompetenser, och att det finns effektiviseringsvinster om ansvar mellan regionen och ABVL tydliggörs.

Styrningen försvåras enligt de intervjuade också av att regionen och kommunerna inte skatteväxlat. Detta gör i sin tur att det är svårare att göra samlade satsningar för att nå ett ökat resande. Samtidigt framhåller de intervjuade fördelar med detta, främst att det blir mer transparent för kommunerna vilket kollektivtrafikutbud de får, då de själva betalar för det.

Flera intervjuade framhåller även att nuvarande styrningsmodell är förhållandevis arbetskrävande, exempelvis att ta fram underlag till både regioner och kommuner. Generellt upplevs också förvaltningen ha genomgått en omställning, och av årsredovisningen framgår att medarbetarantalet växt från ett tiotal 2012 till över 60 i dagsläget. Förvaltningen har också enligt sin årsredovisning för 2016 haft en förhållandevis hög sjukfrånvaro jämfört med regionen i stort, även om den minskat något enligt delårsrapporten för 2017 (januari-augusti).

4.1.2. *Bedömning*

Kontrollmålet som rör huruvida det finns en ändamålsenlig styrning och vidtas åtgärder för att nå ett ökat resande med kollektivtrafik bedöms vara uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att det finns en tydlig styrning avseende de övergripande målen om ett ökat resande. Vi noterar att det finns en förhållandevis stor mängd styrdokument och mål, och att målen i viss mån står i konflikt med varandra (för ytterligare diskussion om detta se avsnitt 4.4). Sammantaget bedöms dock målen ha brutits ned på ett tydligt sätt i organisationen, och det finns underlag och strategier för hur dessa ska uppnås. Vi noterar vidare att regionens måluppfyllelse sammantaget är god, och att mål upplevs realistiska i förhållande till tilldelade resurser.

4.2. Uppföljning

I detta avsnitt redogörs för följande kontrollmål:

- Följs vidtagna åtgärder upp?
- Sker en ändamålsenlig uppföljning av hur kollektivtrafiken utvecklas?

Bedömningen av respektive kontrollmål utgår från de iakttagelser som presenteras nedan.

4.2.1. Iakttagelser

Uppföljning av kollektivtrafiknämndens verksamhets- och förvaltningsplaner sker inom ramen för regionens övergripande process. Av Årsredovisning 2016 framgår en beskrivning av nuläge samt framtidsbedömning. Vidare beskrivs verksamheten utifrån regionens fyra perspektiv: medborgare (kund), process/produkt, medarbetare samt ekonomi.

Som diskuteras i avsnitt 4.1.1.6 återges i förvaltningsplanen resultat- respektive processmål inom varje målområde, där resultatmålen beskriver det som ska uppnås i regionen i stort, och processmålen vilka delmål som krävs för att nå dit.

Av tolv angivna resultatmål i förvaltningsplanen 2016-2018 följs tre upp specifikt i årsredovisningen 2016, dessa är främst de som uttryckligen har bäring på kollektivtrafik samt ekonomi. Det bör dock noteras att fem av dessa resultatmål inte ska följas upp årligen. Av tre angivna processmål följs ett specifikt upp i årsredovisningen. De 21 aktiviteter/åtgärder som återges i förvaltningsplanen 2016-2018 följs inte upp specifikt i årsredovisningen, även om ett fåtal nämns i löpande text.

Vi har som del av granskningen även tagit del av förvaltningens delårsrapport för perioden januari-augusti 2017 med tillhörande verksamhetsrapport. Denna följer i stort samma struktur som årsredovisningen, och utgår från regionens fyra perspektiv. I förvaltningsplanen för 2017-2019 finns åtta resultat- samt fem processmål. För resultatmålen framgår inte hur dessa ska följas upp på samma sätt som i förvaltningsplanen från föregående år. Av processmålen följs två av fem mål upp i delårsrapporten. Det bör dock noteras att det inte specificeras i förvaltningsplanen huruvida dessa mål ska följas upp i delårsrapporten. I förvaltningsplanen för 2017-2019 återges även 18 aktiviteter/åtgärder. I delårsrapporten framgår att sju anses vara helt klara, åtta har fått skjutas till 2018/2019. Tre aktiviteter/åtgärder är osäkra vid tillfället för delårsrapporten.

Trafikförsörjningsprogrammet följs även upp i form av en Årsrapport. Uppföljningen för respektive mål består av:

- Måltal, där det specificeras vad som ska uppnås.
- Bedömning av måluppfyllelse för året samt bedömning av måluppfyllelse till 2030.
- Vilka indikatorer som finns för målet.
- Trend från 2011, samt utveckling under aktuellt och föregående år (exempelvis 2015-2016 i Årsrapport 2016).

Bedömningsskalan för detta består av fyra steg, som följer:

 Går åt rätt håll
  Går åt fel håll
  Oförändrad
  Går inte att bedöma/inte aktuellt att bedöma

Av 24 delmål från trafikförsörjningsprogrammet (för tabell se avsnitt 4.1.3) är, i årsrapporten 2016, 19 bedömda som "går åt rätt håll", 2 som "oförändrad" samt 3 som "går inte att bedöma/inte aktuellt att bedöma". Detta avser förändringen 2015-2016. Avseende trenden från 2011 är 20 mål bedömda som "går åt rätt håll", 1 som "oförändrad" samt 3 som "går inte att bedöma/inte aktuellt att bedöma". Det bör noteras att detta är en förbättring jämfört med motsvarande resultat från årsrapport 2015.

De intervjuade framhåller att uppföljning inom vissa variabler i årsrapporten är komplicerad, och i viss mån bygger på "magkänsla". Flera mål är enligt de intervjuade även sådana där det är svårt att se årlig förändring. Vidare framhåller de intervjuade att exempelvis marknadsaktiviteter är svåra att följa upp, och att fokus i viss mån riktas mot det som går att följa upp kvantitativt. Detta illustreras även av att bedömningarna av måloppfyllelse i årsrapporten, både för året samt mot 2030, är förhållandevis sparsamt underbyggda. Vissa indikatorer bygger även på data från Kollektivtrafikbarometern, för ytterligare detaljer, se Bilaga 2.

Av årsrapporten framgår också förändring i entreprenadkostnader under året. För 2016 har detta påverkats av drivmedelspriser och förändringar i utbud. Vidare framgår kostnad och kostnadstäckning för en majoritet av stom- och landsbygdsbussar, detta redogörs för i avsnitt 4.4.

Intervjuade politiker framhåller att information samt uppföljning från verksamheten generellt anses vara tillfredsställande. Medarbetare på förvaltningen deltar vid kollektivtrafiknämndens sammanträden och redogör för olika ämnen. Flera av nämndens ledamöter är även med i andra forum, exempelvis Svensk Kollektivtrafik samt Mälardalsrådet, där de erhåller omvärldsbevakning och övergripande utveckling inom kollektivtrafikområdet.

Inom regionstyrelsen sker uppföljning av ABVL inom ordinarie process för ägarstyrning. Styrelsen tar del av dokument från bolaget och ägarmöten sker i enlighet med ABVL:s ägardirektiv. Vissa intervjuade framhåller dock att en ökad synkronisering mellan kollektivtrafikförvaltningens och ABVL:s uppföljning, exempelvis vilka indikatorer som följs upp, skulle gagna båda och förebygga dubbelarbete.

De intervjuade framhåller slutligen att det generellt är svårt att jämföra sig med andra län vad gäller kollektivtrafiken, del på grund av länens olika förutsättningar. Vidare används olika mått och variabler i olika regioner.

4.2.2. *Bedömningar*

Kontrollmålet följs vidtagna åtgärder upp bedöms vara delvis uppfyllt.

Kontrollmålet sker en ändamålsenlig uppföljning av hur kollektivtrafiken utvecklas bedöms vara uppfyllt.

Vi grundar våra bedömningar på att uppföljning sammantaget sker i den omfattning som framgår av regionens egna dokument. Vi bedömer vidare att det finns en utvecklad uppföljning och ett samlat grepp om utvecklingen av kollektivtrafiken på sikt.

Vi noterar dock att uppföljning av mål samt aktiviteter/åtgärder inte alltid skett. Vi noterar vidare att uppföljningen i viss mån är "sparsam", särskilt i årsredovisning och delårsrapporter, samt att vissa indikatorer från trafikförsörjningsprogrammet är svåra att följa upp, och att underlag för bedömning av dessa är sparsamt. Vi rekommenderar att indikatorer och målnivåer tydliggörs, så att uppföljningen blir mer transparent.

4.3. Är taxesystemet utformat på ett ändamålsenligt sätt?

4.3.1. Iakttagelser

Beslut om taxan i den regionala trafiken tas av regionfullmäktige. Inför 2017 antogs en höjning av priserna med i genomsnitt tre procent, utifrån föreslagen rambudget för trafiken. Detta för att täcka förväntat kostnadshöjning, bibehålla balans mellan bidrags- och intäktfinansiering samt finansiera bland annat utökad kvällstrafik (se även avsnitt 4.5.1.). Avseende den trafik som beställs från kommunerna inhämtar kollektivtrafiknämnden önskemål om trafik från respektive kommun. Kostnaden för att bedriva trafiken inhämtas från ABVL, och kommunerna betalar enligt verksamhetsplanen en nettokostnad, det vill säga trafik kostnad minus intäkter. Respektive kommun beslutar taxorna i den trafik de beställer.

Prissättningen av kollektivtrafikresor i Västmanland följer enligt Trafikförsörjningsprogrammet följande huvudprinciper:

1. Enhetspriser för resande inom respektive zon samt i viss tätortstrafik
2. Avståndsrelaterad prissättning mellan zonerna.
3. Mängdrabatt för frekventa resor – flerresorskort och periodkort.
4. Kategorirabatt för barn och skolungdomar upp till 20 år, samt seniorrabatt inom Västerås kommun.

Vidare framgår att prissystemet skall vara konsekvent och ge lika förutsättningar i hela länet. För resande på tåg inom länet gäller periodkort. Pris på enkelresor med tåg samt övriga produkter som gäller över en eller flera länsgränser beslutar respektive tågoperatör.

Av intervjuerna framgår att taxesystemet sammantaget upplevs som svårt att marknadsföra, och för resenärer att förstå. De intervjuade framhåller vidare att befintlig zonuppdelning inte upplevs optimal, exempelvis förekommer att personer som bor på gränsen till en viss zon drabbas negativt. Det finns dock planer på att se över zonstrukturen framöver. Dock beslutar kommunerna, som diskuterats ovan, egna taxor för landsbygds- och stads- trafik. Ambitionen är dock att regionen ska vara samordnande för kollektivtrafiken och att ett enhetligt taxesystem uppnås. Vid intervjuerna framgår även att ambitionen är taxo- och zonsystemet ska bli gemensamt med Örebro i samband med övergången till det gemensamma bolaget.

För att förenkla och förtydliga processen för prissättning både för politikerna och för medborgarna beslutade regionfullmäktige 2016-06-21 att införa ett index för att vägleda pris-

sättningen, något som också efterfrågats av Västerås stad enligt de intervjuade. Detta index grundas på SKL:s prisindex med kvalitetsjusterade löner för landsting, LPIK⁶. Första prisändringen som följer indexet kommer ske i samband med prisförändringen 2017/2018. Under 2016 genomfördes även en harmonisering av buss och tågpriserna. Vidare infördes ett länsövergripande skolkort. Dessa åtgärder syftade enligt beslut till att förenkla för resenärer.

Som framgår av de mål som återfinns i Trafikförsörjningsprogrammet (se avsnitt 4.1.1.3.) finns ett delmål, under målet Enkel och attraktiv resa, att "Det ska vara enkelt för alla att förstå prismodellen, boka och betala resan". Av årsrapporterna för 2015 respektive 2016 framgår att regionen "går åt rätt håll" både sedan 2011 samt under 2014-2016. Enligt en kundundersökning 2016 anser 80 procent av de tillfrågade att det är enkelt att förstå, boka och betala. Bedömningen är dock att regionen inte når målet till 2017. Av rapporten framgår inte vad önskad målnivå är.

Vidare finns även, under samma mål, delmålet "Betalsystem för resan ska vara oberoende av länsgränser och operatörer". Regionen kommer enligt årsrapporten för 2016 att vara på väg att nå delmålet under 2017, och uppvisar också en positiv trend från 2011. Det länsöverskridande biljettsystemet *Movingo* lanserades som diskuterats ovan hösten 2017 (se även avsnitt 3.3.1.).

Som framgår ovan framhåller flera intervjuade att taxesystemet upplevs som svårt för resenärer att förstå, och för regionen att marknadsföra. Inom regionen finns en ambition om att stärka marknadsföring och försäljning. Enligt de intervjuade finns två fokusområden, att behålla befintliga resenärer samt att vinna nya. Den stora målgruppen är enligt regionens dokument de resenärer som använder olika färdmedel, och som kan fås att i högre grad använda kollektivtrafik.

4.3.2. Bedömning

Kontrollmålet som rör huruvida taxesystemet är utformat på ett ändamålsenligt sätt bedöms vara delvis uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att det finns styrprinciper för prissättning, och att dessa sammantaget följs. Rådande taxesystem bedöms dock inte helt ändamålsenligt utifrån regionens övergripande mål.

Vi noterar dock att regionen i flera fall inte har rådighet över prissättning, vilket begränsar möjligheten att inarbeta taxesystemet i den övergripande målstrukturen. Vi ser positivt på det utvecklingsarbete som pågår inom sälj- och marknadsområdet, samt avseende prissättning i förhållande till kommunerna, och rekommenderar att detta fortsätter.

⁶ LPIK (Landstingsprisindex med kvalitetsjusterade löner för landsting) är tänkt att ersätta tidigare index, LPI (Landstingsprisindex), och är avsett att användas för landstingssektorn som underlag vid beräkningen av kostnaderna för löne- och prisutvecklingen i fasta löner och priser.

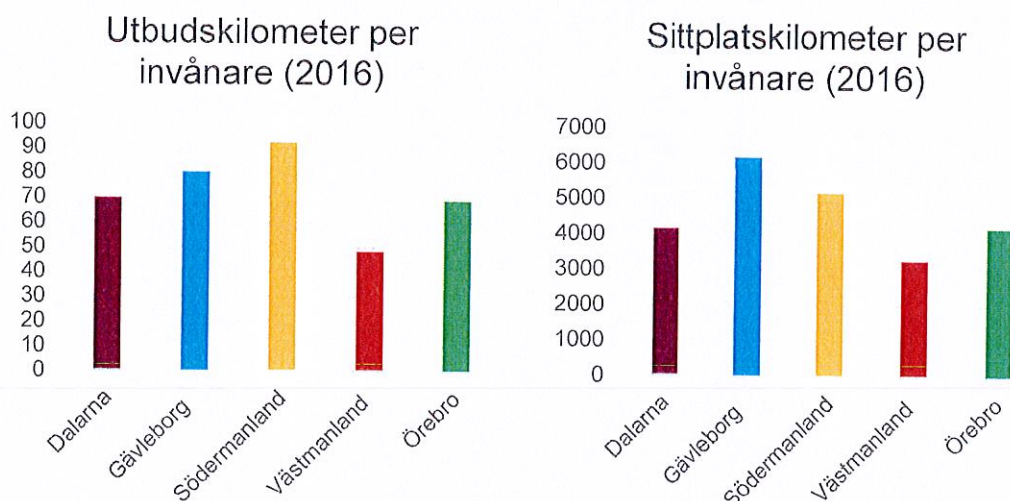
4.4. Hur hanteras eventuella målkonflikter som kan uppstå mellan olika mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik?

4.4.1. Iakttagelser

Av det regionala trafikförsörjningsprogrammet finns ett avsnitt om målkonflikter. Av detta framgår att det, för att nå de övergripande målen, krävs avvägningar mellan mål som står i konflikt med varandra. Målkonflikter som lyfts är exempelvis mellan stor geografisk täckning/många stopp och korta restider samt låg beläggning vilket medför hög kostnad och mer utsläpp. Utgångspunkten är enligt trafikförsörjningsprogrammet att erbjuda god geografisk tillgänglighet i enlighet med de övergripande målen, samt att genom ett kostnadseffektiva lösningar erbjuda ett basutbud för kollektivtrafik för de allra flesta.

Av intervjuerna framgår att målkonflikterna är en naturlig konsekvens av styrmodellen. Den stora utmaningar är sammantaget, enligt de intervjuade, vad ekonomin tillåter. Samtidigt framhåller de intervjuade att detta i slutänden är en politisk fråga.

Som diskuteras ovan är ett övergripande mål att erbjuda god geografisk tillgänglighet samtidigt som detta görs kostnadseffektivt. Enligt de intervjuade är utbudet i regionen, jämfört med andra regioner, förhållandevis lågt. Detta bekräftas även vid jämförelse av utbuds- samt sittplatskilometer⁷ med andra regioner:



⁷ Begreppet **utbudskilometer** anger antalet utförda kilometer med fordon och vagnar i den kollektiva linjetrafiken. Måttet tar hänsyn till turtäthet såväl som resmöjligheter, och målar således upp en bild av den tillgänglighet som den enskilde individen möter.

Begreppet **sittplatskilometer** anger antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken multiplicerat med fordonens sittplatskapacitet. Måttet tar till skillnad från utbudskilometer hänsyn till fordonens kapacitet.

Samtidigt som utbudet är mindre än i andra regioner så har Region Västmanlands kollektivtrafik, som framgår av årsredovisningen, en god ekonomi. I den årsrapport som följer upp trafikförsörjningsprogrammet framgår en redogörelse för linjenätet under 2016, i denna redogörelse för del linjer som körs med tåg samt stom-, landsbygds- och tätortsbuss. Detta i syfte att tydliggöra vad linjer kostar för beslutsfattare. För majoriteten av alla landsbygds- och stombusslinjer och redogörs för kostnad samt kostnadstäckning (den andel av kostnaden som täcks av biljettintäkter):

Landsbygds trafik⁸

Linje	Kostnad/år (mkr)	Kostnadstäckning	Kommentar
21 Skultuna-Västerås-Hökåsen-Tillberga	25,8	29 %	
22 Barkarö-Västerås-Irsta	15,1	16 %	
23 Tidö-Lindö-Västerås Central	7,9	10 %	
32 Törunda - Västerås Central	0,5	8 %	
36 Östanbro-Irsta-(Västerås central)	0,08	9 %	
49 Kungsör-Valskog	0,5	54 %	
53/253 Kungsör-Torpa-Östertibble	0,4	54 %	
54 Norrby-Medåker-Arboga	0,6	9 %	
59 Arboga-Tyringe-Herrfallet-Lillebo	0,5	-	Kostnadstäckning saknas. Ej inräknad i summa nedan.
60 Sala-(Ösby)-Saladamm-Jugansbo	2,7	37 %	
61 Sala-Salbohed-Västerfärnebo	3,1	25 %	
461 (Sala)-Salbohed-Hedåker-Västerbykil	1,3	15 %	
62 Sala-Sätrabrunn-Fläckebo-Salbohed-Västerfärnebo	3,9	19 %	
63 Sala-Broddbo-Möklinta-(Vivastbo/Bännbäck)	3,2	19 %	
64 Sala - Saladamm - Möklinta - Rosshyttan	1,1	15 %	
464 Rosshyttan-Brobacke-Kilbo skola	0,3	-	Kostnadstäckning saknas. Ej inräknad i summa nedan.
65 Sala-Kumla-Ransta-Tomta/Vallrum	3	21 %	
66 Varmsätra-Sala	0,8	25 %	
252 Arboga-Kungsör	0,4	40 %	
56 Skinnskatteberg-Färna-Bernshammar	1,1	9 %	
80 Skinnskatteberg-Långviken-Baggbron-Malingsbo	1	22 %	
81 Skinnskatteberg-Riddarhyttan	1,5	22 %	
82 Fagersta-Ängelsberg-Virsbo	1,6	14 %	
83 Fagersta-Åvestbo-Färna	1	13 %	
84 Fagersta-Hedkärre-Söderbärke	1,2	11 %	
85 Norberg-Kärrgruvan-Norberg	1,5	12 %	
86 Norberg-Karbenning-Västerfärnebo	1,8	17 %	
87 Norberg-Flängan-Karsbo	0,7	23 %	
Summa	81,78	41,4 %	

⁸ För följande linjer framgår ej kostnadsinformation: 9 Virsbo fellingvägen-Virsbo järnvägsstation, 24 Kärsta/Orresta-Tortuna-Västerås Central, 31 Sevalle-Tillberga-(Västerås central), 33 Gäddeholm-Irsta-(Västerås central), 111A Västerås-Hallstahammar, 113A Surahammar-Ramnäs-Virsbo, 114A Västerås-Kranshällarna, 221 Götunda-Lunger, 361 Smedjebacken-Fagersta, 362 Smedjebacken-Hedkärre samt Brukslinjen (Kvicksund – Kolbäck – Hallstahammar – Surahammar – Ramnäs – Virsbo).

Stombuss⁹

Linje	Kostnad/år (mnkr)	Kostnads- täckning	Kommentar
321 Örebro-Glanshammar-Götlunda	0,4	-	Bedrivs av länstrafiken Örebro, kostnad är endast för Västmanland
351 Lindesberg-Frövi-Fellingsbro-Arboga	-	-	Bedrivs av länstrafiken Örebro
500 Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg-Avesta/Krylbo	17,7	30 %	
511 Västerås-Hallstahammar	15,4	47 %	
514 Västerås-Surahammar	12,2	29 %	
515 Västerås-Köping	10,5	33 %	
550 Skinnskatteberg-Köping-Kungsör-Eskilstuna	22,9	24 %	
551 Köping-Valskog-Arboga	5,4	35 %	
552 Kungsör-Arboga-Götlunda	4,8	10 %	
569 Västerås-Sala	10,7	24 %	
869 Västerås-Sala	4,3	26 %	Upphörde 1 sep 2016
874/774 Västerås-Enköping-Uppsala	-	-	Bedrivs av UL. KTM ersätter med 5 mnkr för samtliga UL-linjers trafikering
880 Skinnskatteberg-Västerås	1,3	1 %	Linjen upphörde 1 sep 2016
Summa	105,2	31,12 %	

Det ska dock noteras att stadstrafiken, som finansieras av kommunerna, men som även står för den största resandevolymen, inte ingår i ovanstående tabeller. För dessa linjer redovisas ej kostnad eller kostnadstäckning. Kostnadsinformation redovisas heller inte för tågtrafiken.

Som framgår av tabellen varierar kostnadstäckningsgraden, det vill säga den andel som finansieras av biljettintäkter, kraftigt. Den samlade kostnadstäckningen, utifrån de kostnader som återges i årsrapporten är 31,12 procent för stombussar, och 41,4 procent för landsbygdstrafik. De intervjuade framhåller att det inte finns någon fastställd lägstanivå eller motsvarande för att en linje ska bedrivas. Vid intervjuerna framgår dock att det förekommit nedläggningar av linjer med mycket låg lönsamhet. Det har även förekommit att nedläggning av linjer som kommuner inte vill finansiera.

4.4.2. Bedömning

Kontrollmålet avseende hur eventuella målkonflikter hanteras bedöms vara uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att medvetenhet och diskussion kring målkonflikter finns, och framgår i regionens dokument, framförallt avseende ekonomiska frågor. Vi bedömer också att detta fått genomslag i regionens mål- och resurssatsning.

⁹ Vidare tillkommer de kommersiellt drivna linjerna 700 Ludvika-Fagersta-Västerås-Arlanda-Stockholm, 800/850/900 Oslo-Karlstad-Örebro-Köping-Västerås-Arlanda/Stockholm, 866 Örebro-Västerås-Enköping-Arlanda, 888 Västerås-Eskilstuna samt 927 Västerås-Eskilstuna. Dessa bedrivs av Nettbus respektive Swebus. För dessa redogörs ingen kostnadsinformation.

4.5. *Tas hänsyn till resenärernas och medborgarnas synpunkter/nytta i beslutsfattandet?*

4.5.1. *Iakttagelser*

Medborgarnas och resenärernas synpunkter inhämtas främst via VL:s sidor på sociala medier samt via de två resebutikerna i Västerås. Till viss del inkommer även synpunkter på stads- och landsbygdstrafik, vilket Regionen inte ansvarar för. I dessa fall hänvisas till respektive kommun.

Vidare används Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som genomförs av Svensk Kollektivtrafik¹⁰. Kollektivtrafikbarometern beskrivs av de intervjuade som den bäst lämpade undersökningen för att höra resenärer och medborgares synpunkter. Regionens resultat i Kollektivtrafikbarometern redogörs för i Bilaga 2. Som framgår av denna har nöjdheten för resenärer och medborgare i Region Västmanland inom samtliga variabler sammantaget ökat under de senaste fem åren.

På förekommen anledning, exempelvis inför inköp av nya bussar, tas även synpunkter in. Detta görs då av ABVL. Andra exempel på insatser är den så kallade *conceptbussen*, vilkens syfte är att testa nya lösningar för en förbättrad reseupplevelse. Under varumärket VL så körs denna buss som anpassats efter medborgarna/resenärernas förslag och önskemål, vilka inhämtas via mail.

Synpunkter har i vissa fall lett till att trafiken förändrats, exempelvis efter önskemål om fler resor på kvällstider för att möjliggöra kollektivt resande till kvällsaktiviteter i angränsande orter, vilket i sin tur ska möjliggöra för invånare att tillgodogöra sig ett större utbud av bland annat kultur och idrott.

Enligt de intervjuade har det, som diskuteras i avsnitt 4.4.1 även förekommit nedläggningar av linjer. Detta har föregåtts av kommunikation med berörda kommuner och till medborgare.

4.5.2. *Bedömning*

Kontrollmålet huruvida hänsyn tas till resenärernas och medborgarnas synpunkter/nytta i beslutsfattandet bedöms vara uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att det förekommer insatser på olika nivåer för att inhämta resenärer och medborgares synpunkter och i den mån det är möjligt anpassa trafiken. Vi noterar regionens goda utveckling avseende kundnöjdhet.

¹⁰ Svensk Kollektivtrafik är en branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter, se även <http://www.svenskkollektivtrafik.se>. Kollektivtrafikbarometern har genomförts årligen sedan år 2000. 2016 genomfördes 48 158 intervjuer för totalt 20 deltagande organisationer.

4.6. *Finns fungerande forum för dialog och samverkan med andra aktörer?*

4.6.1. *Iakttagelser*

4.6.1.1. *Inom regionen*

Kollektivtrafiknämnden kommunicerar sin verksamhet till regionstyrelsen inom ramen för ordinarie styrnings- och uppföljningsprocess, exempelvis årsredovisningar. På förekommen anledning har nämnden även skickat ärenden av mer övergripande karaktär till regionstyrelsen, exempelvis fattade regionstyrelsen (2017-03-29 § 73) beslut om vidare utredning angående övergång till elfordon i regionen.

Vidare upplevs delegationen, och nämndens ansvar enligt de intervjuade som tydligt i förhållande till regionstyrelsen. Vissa intervjuade framhåller dock att det finns en viss otydlighet i de frågor som hanteras av regionstyrelsen, men som påverkar kollektivtrafiknämnden, framförallt avseende infrastrukturfrågor. Flera intervjuade har även kopplat till detta uttryckt osäkerhet kring var dokumentet Trafikplan 2030 hör hemma i den övergripande målstrukturen. Se även avsnitt 4.1.1.4.

Dialog med ABVL sker inom ramen inom ordinarie ägastyrning, se även avsnitt 4.2.1. Flera intervjuade understryker särskilt vikten av dialog, och samverkan, mellan regionen, särskilt kollektivtrafikförvaltningen, och ABVL för att undvika överlappning i ansvarsområden.

4.6.1.2. *Kommunerna*

Regionen genomför två gånger per år (april samt september) länsdelssamråd då dialog förs med kommunerna. ABVL deltar också vid dessa dialoger. Vid dessa diskuteras kollektivtrafiken på kort- och lång sikt, och regionen samt kommunerna representeras av såväl politiker som tjänstemän. Enligt de intervjuade anses detta bra, och av särskild vikt då kommunerna i regel har mer begränsad tillgång till kompetens när det gäller trafikfrågor. Flera intervjuade framhåller att dessa dialoger, och den övergripande kommunikationen med kommunerna, förbättrats, men att utvecklingsområden kvarstår.

En tjänsteman från Västerås stad deltar även i förekommande fall på nämndsammanträden, något som de intervjuade lyfter fram som värdefullt då Västerås stad står för en förhållandevis stor del av resorna i länet, och samverkan med kommunen är av vikt.

Sedan årsskiftet har även en ny dialogform införts i regionen, Strategisk regional beredning. Beredningen pekades också specifikt ut som ansvarig i att bereda kollektivtrafikfrågor i regionfullmäktiges beslut om nytt avtal om kollektivtrafik mellan regionen och kommunerna (2017-09-27 § 106). Beredningen ansvarar för att, inför regionstyrelsens sammanträden, samråda, samordna och lämna förslag i de ärenden som berör strategiska regionala frågor, där regionen och kommunerna har sina respektive ansvarsområden. Av mötesprotokollen framgår att beredningen diskuterat kollektivtrafikfrågor, däribland Trafikplan 2030. Tidigare hölls enligt de intervjuade istället möten med representanter från kommunstyrelsen i respektive kommun i samband med nämndssammanträden. Arbetsformen med Strategisk regional beredning kommer enligt de intervjuade troligen utvärderas efter valet 2018.

Kommunerna är även delaktiga i den övergripande målprocessen, och finns med som remissinstans vid revidering av exempelvis Trafikförsörjningsprogrammet, vilket ska göras varje mandatperiod. Kommunerna har även funnits med som remissinstans för dokumentet Trafikplan 2030.

Representanter från Kollektivtrafiknämnden åker enligt de intervjuade under varje år, tillsammans med kollektivtrafikförvaltningen runt i kommunerna för att hålla dialog kring de behov kommunerna har samt kring framtida utveckling. Detta har också lett samordningsvinster, exempelvis att kommunerna anpassar skoltider på ett sätt som möjliggör optimering av busstrafiken. De intervjuade framhåller också att gemensamt ägda bolag, så som MÅLAB, ger en naturlig samverkan över läns-/regiongränserna då bolaget ägs gemensamt. En produkt av detta är exempelvis det gemensamma biljettsystemet *Movingo* (se även avsnitt 3.1.).

4.6.1.3. Övriga

De intervjuade framhåller att samverkan med Trafikverket överlag är god, även om det går att utveckla kommunikationen ytterligare. Vidare understryks vikten av samverkan med Trafikverket, då regionen i hög grad är beroende av dem, bland annat avseende finansiering av infrastruktur.

Vid revidering av trafikförsörjningsprogrammet ges även angränsade regionala kollektivtrafikmyndigheter ges möjlighet att lämna yttranden. De intervjuade framhåller vidare att det finns många informella kontaktvägar mellan tjänstemän och deras motsvarigheter inom andra regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Flera intervjuade framhåller slutligen även vikten av ytterligare kommunikation med Region Örebro län inför bildandet av det gemensamma trafikbolaget (se avsnitt 3.1.).

4.6.2. Bedömning

Kontrollmålet avseende om det finns fungerande forum för dialog och samverkan med andra aktörer bedöms vara uppfyllt.

Vi grundar vår bedömning på att systematisk dialog sker med relevanta aktörer, och att de olika dialog- och samverkansformerna som finns även har utvecklats i närtid.

Bilaga 1 – Dokument och statistik

Dokument	Kommentar
Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025, Västmanlands län	Länsstyrelsen Västmanlands län
Regionalt utvecklingsprogram för Västmanlands län 2014-2020	Region Västmanland
Regionplan och budget - 2017-2019	Region Västmanland
Årsredovisning 2016	Region Västmanland
Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik Västmanlands län (RTP)	2015-11-18
Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik Västmanlands län (RTP)	2012
Trafikplan 2030 - Kollektivtrafik för Västmanland	Remissversion
Årsrapport 2016 Kollektivtrafikmyndigheten	Region Västmanland
Årsrapport 2015 Kollektivtrafikmyndigheten	Region Västmanland
Delårsrapport 2017 - Förvaltningstotalt Kollektivtrafikförvaltningen	
Verksamhetsrapport 2017 - jan-aug	Region Västmanland
Förvaltningsplan kollektivtrafikförvaltningen 2016-2018	Region Västmanland
Förvaltningsplan kollektivtrafikförvaltningen 2017-2019	Region Västmanland
Verksamhetsplan kollektivtrafikförvaltningen 2016-2018	Region Västmanland
Verksamhetsplan kollektivtrafikförvaltningen 2017-2019	Region Västmanland
Planeringsförutsättningar för Kollektivtrafikförvaltningen 2017-2019	Dokumentnummer 31711-1
Ägardirektiv AB Västerås Lokaltrafik	2014-06-30, Dokumentnummer 11312-1
Bolagsordning AB Västerås Lokaltrafik	2014-06-30, Dokumentnummer 11375-1
Årsredovisning för räkenskapsåret 2016	ABVL

Bilaga 2 – Kollektivtrafikbarometern

I tabellen nedan redogörs för de fyra samlade variabler som presenteras i Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2016 på länsnivå:

	2012	2013	2014	2015	2016
Sammanfattande nöjdhet bland allmänhet	43 %	46 %	52 %	52 %	55 %
Sammanfattande nöjdhet bland bilister	27 %	31 %	36 %	37 %	37 %
Sammanfattande nöjdhet bland kollektivtrafikresenärer	76 %	84 %	79 %	82 %	83 %
Sammanfattande nöjdhet bland växlare	63 %	65 %	73 %	70 %	77 %

I årsrapporten redogörs även för kundnöjdhet på länsnivå. Resultaten bygger på en sammanfattning av respondenternas nöjdhet med kollektivtrafikleverantören utifrån totalt 19 variabler, däribland kvalitet, trygghet, personalens uppträdande och punktlighet.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nöjdhet med senaste resan kunder, per deltagare	80 %	83 %	80 %	83 %	84 %	86 %	85 %	85 %

För ytterligare information och fördjupning, se även Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2016, www.svenskkollektivtrafik.se

2017-11-10

Tobias Bjöörn

Uppdragsledare

Peter Söderman

Projektledare