

Förstudie Kollektivtrafiken

Region Västmanland

Förstudie
Oktober 2023



*Peter Aschberg, projektledare
Caroline Löfstedt, projektmedarbetare*

Innehållsförteckning

1. Inledning	3
2. Iakttagelser	6
- Styrning	7
- Organisering	13
- Avtal och ansvarsförhållanden	18
- Ägande	21
3. Sammanfattning och slutsatser	23

1

Inledning

Inledning

Bakgrund

Sedan år 2012 är Region Västmanland en regional kollektivtrafikmyndighet och tog över ansvaret från dåvarande Länstrafiken Mälardalen. Unikt i detta fall är att den inomkommunala busstrafiken ej är skatteväxlad.

Enligt reglemente ska kollektivtrafiknämnden fullgöra de uppgifter som följer av Region Västmanlands ansvar för den regionala kollektivtrafiken, när uppgiften inte enligt lag eller regionfullmäktiges beslut ska fullgöras av någon annan. I ansvaret ingår bland annat att;

- ansvara för beställarstyrningen av regional kollektivtrafik för länsinvånarna,
- svara för strategiskt arbete inom området kollektivtrafik
- samverka med länets kommuner, organisationer, resenärer, företag och berörda myndigheter i kollektivtrafikfrågor

Av Region Västmanlands regionplan och budget 2023 – 2025, målområde 2; "Ett tillgängligt Västmanland", framgår intentionen att hela länet ska ha tillgång till en god kollektivtrafik. Kollektivtrafiken har en betydande roll för människors möjlighet att resa mellan bostad, studier och jobb, men även för möjligheten att ta del av kultur och annan fritidssysselsättning.

Region Västmanland äger tillsammans med Region Örebro län bolaget Svealandstrafiken AB som är utförare av all regional busstrafik inom länet.

Utifrån denna bakgrund och revisorernas bedömning av risk- och väsentlighet för år 2023, har revisorerna beslutat att genomföra en förstudie avseende kollektivtrafiken.



Inledning

Syfte och frågeställningar

Syftet med förstudien är att genom en kartläggning identifiera eventuella riskområden som kan utgöra en grund för revisorerna att genomföra en fördjupad granskning. Förstudien inriktas mot att kartlägga följande områden:

- Styrning
- Organisering av kollektivtrafiken
- Avtal och ansvarsförhållanden inom regionen och gentemot andra aktörer
- Ägande

Avgränsning och metod

Förstudien avser revisionsår 2023 och avgränsas till den allmänna kollektivtrafiken och ovanstående områden. Granskningsobjekt är kollektivtrafiknämnden.

Förstudien har genomförts huvudsakligen genom dokumentstudier kopplat till ovanstående fokusområden. Intervjuer har genomförts med representanter från kollektivtrafikförvaltningen och representanter från Svealandstrafiken AB.

De intervjuade har beretts möjlighet att sakgranska rapporten.

Rapporten är även kvalitetssäkrad enligt PwC:s rutiner.



2

lakttagelser

Styrning

Utgångspunkter för styrningen

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik § 8 och § 10, anger bland annat att:

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram redovisa behovet av regional kollektivtrafik samt mål för kollektivtrafikförsörjningen. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP) ska omfatta all regional kollektivtrafik, både kommersiell och upphandlad.

Trafikförsörjningsprogrammet ska vara ett integrerat program för trafik, infrastruktur, samhällsbyggnad, regional utveckling och tillväxt.

För det samlade arbetet med kollektivtrafiken lyfter de intervjuade främst det regionala trafikförsörjningsprogrammet som det ytterst styrande. Det nu gällande trafikförsörjningsprogrammet antogs av regionfullmäktige den 21 september 2021. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och behov för länets invånare och utveckling, med riktning mot och bortom 2030.

Figur 1 till höger visar målmodellen för Västmanlands kollektivtrafik. Den övergripande visionen är *"Kollektivtrafik för ett livskraftigt Västmanland"* och utgår från den regionala utvecklingsstrategins vision.

Utifrån visionen har ett övergripande mål formulerats om att öka marknadsandelen för kollektivtrafik, där nuvarande mål är att uppnå en andel på 30 procent år 2030.

Kollektivtrafik för ett livskraftigt Västmanland

Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka och år 2030 uppnå 30 procent



Figur 1, Målområden för kollektivtrafiken från Trafikförsörjningsprogrammet sida 23.

För att arbeta mot ökad marknadsandel, samtidigt som kollektivtrafiken kan bidra till hela länets utveckling och livskraft, har tre centrala målområden identifierats. De tre målområdena är:

- Smart kollektivtrafik,
- Användbar kollektivtrafik och
- Attraktiv region.

Av kollektivtrafiknämndens protokoll 2023-01-18, framgår att det pågår ett arbete med att ta fram en genomförandeprogram till trafikförsörjningsprogrammet. Detta innebär, enligt uppgift, en revidering av den trafikplan som antogs av kollektivtrafiknämnden år 2018. I intervju anges att arbetet fortskrider och bygger på ett nära samarbete med länets kommuner men det framgår också att arbetet kan påverkas av kommunernas olika ambition inom området. Tidplanen är enligt uppgift att genomförandeplanen ska vara färdig under kvartal fyra år 2023.

Styrning

Andra centrala styrdokument för arbetet med kollektivtrafiken

Regionala utvecklingsstrategin (RUS). På regeringens uppdrag, enligt förordningen (2017:583) om regionalt tillväxtarbete, ska samtliga regioner ta fram en regional utvecklingsstrategi (RUS). Region Västmanland har ansvaret för det regionala tillväxtarbetet i länet och ska "utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling och samordna insatser för att genomföra strategin".

I Region Västmanlands RUS 2030, fastställd av regionfullmäktige 2020-06-16, framgår regionens vision och övergripande målområden:

- Ett välmående Västmanland
- Ett tillgängligt Västmanland
- Ett nyskapande Västmanland genom hållbar tillväxt

I RUS anges att kollektivtrafiken ses som en viktig del för att övergripande mål ska kunna nås. *"Ur ett länsperspektiv är det prioriterat med en kollektivtrafik som möjliggör resande inom hela länet. År 2030 ger kollektivtrafiken möjligheter att resa till såväl arbete, utbildning, idrotts- och fritidsaktiviteter som för att ta del av kulturutbud och länets attraktioner."*

I RUS anges olika delmål för 2030 – Delmål # 7 anger att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka. Det är detta delmål som utgör det övergripande målet i Region Västmanlands trafikförsörjningsprogram på föregående sida.

Till RUS finns även handlingsplan 2022 – 2024.

I tabell 1 till höger redovisas kopplingen mellan de övergripande målen i den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och de övergripande målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP).

RUS, Vision - Ett livskraftigt Västmanland	RTFP, Övergripande mål i Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka och år 2030 uppnå 30 procent
Ett välmående Västmanland	Smart kollektivtrafik - Kollektivtrafiken är effektiv och drar nytta av digital och teknisk utveckling
Ett tillgängligt Västmanland	Användbar kollektivtrafik - Kollektivtrafiken utgår från medborgares och besökares behov av resor inom och utanför regionen
Ett nyskapande Västmanland genom hållbar tillväxt	Attraktiv region Kollektivtrafiken har god tillgänglighet och bidrar till regionens utveckling

Tabell 1. Kopplingen mellan mål i RUS och övergripande mål i TFP.

I intervjuerna nämns ytterligare ett antal styrdokument som har direkt relevans för arbetet med kollektivtrafikverksamheten. Dessa presenteras nedan.

Västmanlands länstransportplan 2022 – 2033, fastställd av regionfullmäktige 2022-09-20. Länstransportplanen utgör tillsammans med den nationella transportinfrastrukturplanen den ekonomiska planeringen för den statliga infrastrukturen i länet. Länstransportplanen ska bidra till att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås. Länstransportplanen anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod. Länstransportplanen är också ett medel för att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin för Västmanlands län. Länstransportplanen kompletteras av *Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan för Västmanlands län 2022-2029*, som innehåller åtgärder inom kollektivtrafiken med fokus på vägnätet.

När det gäller det mer operativa arbetet lyfter de intervjuade framför allt fram Region Västmanlands budget och den egna förvaltningsplanen som ytterst styrande.

Styrning

Målstyrning

Region Västmanlands regionplan och budget 2023 – 2025. Enligt regionplanen är planen starten på den styrning och aktivitet som sker hela vägen genom alla beslutsnivåer och verksamheter och som ska leda fram till att beslut och uppdrag verkställs inom regional utveckling, hälso- och sjukvård, kollektivtrafik och övrig samhällsservice som regionen ansvarar för eller utvecklar i samverkan med olika aktörer i länet. Regionens styrning utgår ifrån följande logik med mål och uppdragsstyrning.

Beslut/dok	Steg 1	Perspektiv	Målområde	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5	Steg 6*	Steg 7
Fullmäktige Regionplan	Vision	Perspektiv	Målområde	Resultatmål	Indikatorer	Program	Uppdrag	-	Mätning och uppföljning
Styrelse/nämnd Förvaltningsplan				Resultatmål Processmål	Indikatorer Indikatorer	Program Handlingsplan	Uppdrag	Åtgärd/aktivitet	Mätning och uppföljning
Driftnivå Verksamhetsplan				Resultatmål Processmål	Indikatorer Indikatorer	Program Handlingsplan	Uppdrag	Åtgärd/aktivitet	Mätning och uppföljning

Figur 2. Bild över Region Västmanlands styrmodell, som visar hur regionens modell med mål- och uppdragsstyrning inklusive program tillämpas för planering och uppföljning och hur styrkedjan löper mellan de tre beslutsnivåerna.

Med koppling till den regionala utvecklingsstrategins målområde 2 "Ett tillgängligt Västmanland" anger regionens budget 2023 – 2025, intentionen att hela länet ska ha tillgång till en god kollektivtrafik. Prioriterade utvecklingsområden enligt regionplanen, är att trafiksystemet behöver fortsätta att utvecklas och anpassas i möjligaste mån till efterfrågan samtidigt som effektiv hushållning av resurser måste beaktas. Regionen måste fortsatt verka för att viktiga infrastruktursatsningar i nu gällande nationell plan för transportinfrastruktur kommer till stånd både i länet och i övriga Mälardalen och att de förslag som tagits fram inom ramen för En Bättre Sits (EBS) prioriteras i kommande plan. (En Bättre Sits är ett transportpolitiskt samarbete mellan tio regioner i Stockholm-Mälardalen). En större andel av de statliga medlen till infrastruktur behöver även fördelas till den regionala planen för transportinfrastruktur för att få till nödvändiga åtgärder för länets utveckling. Bland annat krävs förstärkningar till det enskilda vägnätet.

Styrning

Målstyrning

Kollektivtrafikförvaltningens förvaltningsplan 2023-2025. Av planen framgår att den utgår från "Regionplanen 2023 - 2025" samt "Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram". Förvaltningsplanen beskriver förvaltningens grunduppdrag samt mål, uppdrag, åtgärder för att nå målen och ekonomisk ersättning som gäller för kommande planperiod. Förvaltningens verksamhet ska bidra till att uppnå de mål som finns i Regionplanen, Regionala utvecklingsstrategin och Trafikförsörjningsprogrammet samt förverkliga nämndens uppdrag och verkställa nämndens beslut. I förvaltningsplanen framgår mål, uppdrag och åtgärder förvaltningen ska arbeta med utgångspunkt i de strategiska dokument som styr på övergripande nivå, där de flesta har berörts ovan.

Tabell 2 till höger redovisar mål med tillhörande indikatorer och uppdrag från fullmäktige och nämnd inom ramen för det övergripande målet om "Ett tillgängligt Västmanland". Förvaltningen har för år 2023 även formulerat totalt 16 åtgärds punkter i sin plan för genomförande av uppdrag och måluppfyllelse kopplat till målområdet.

Tabell 3 nere till höger visar kollektivtrafiknämndens budgetram år 2021 – 2023. Av förvaltningsplanen 2023-2025, framgår att resultatreglering tillämpas för bland annat Kollektivtrafiknämnden. 100 % av över- och underskott stannar i verksamheten, där ingående balans för år 2023 var 24,6 mnkr.

Kollektivtrafiknämndens internkontrollplan utgör en del av förvaltningsplanen.

Mål och uppdrag	Regionfullmäktige	KTN
Mål	Invånarna ska ha stort förtroende för regionens tjänster inom kollektivtrafiken	- Invånarna ska vara nöjda med KTFs tjänster - Resenärerna ska vara nöjda med KTFs tjänster
Måldokument	- Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik - Länstransportplan för infrastruktur - RUS	
Indikatorer	Andel invånare som är nöjd med kollektivtrafiken	- Kollektivtrafikens marknadsandel totalt i länet (enligt Kollbar) - Andel av invånarna som är nöjda med den allmänna Kollektivtrafiken - Andel resenärer som är nöjda med den allmänna Kollektivtrafiken
Uppdrag	- Arbeta för att öka tryggheten inom kollektivtrafiken - RS och KTN ska arbeta för en effektiv och utvecklad kollektivtrafik och initiera en genomlysning av Svealandstrafiken - RUN, i dialog med RS och KTN, ska med övriga intressenter arbeta vidare med kort- och långsiktiga trafiklösningar för Finnsletten, inklusive tågstopp	- Undersöka möjligheter till mer flexibel kollektivtrafik - Underlätta för resenären att åka med kollektivtrafik.

Tabell 2. Beskrivning av hur regionfullmäktiges mål bryts ned i kollektivtrafikförvaltningens förvaltningsplan.

	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Budgetram KTN, mnkr	324,6	332	349

Tabell 3. Kollektivtrafiknämndens budgetram år 2021 – år 2023.

Styrning/uppföljning

Fortsättning styrning

I intervju framgår att förvaltningen följer de direktiv som följer av regionens styrmodell. Kollektivtrafikförvaltningen bryter ned de övergripande målen till nämndsmål och aktiviteter som grund till genomförande. Som helhet anges att det finns en tydlig styrlogik, vilket även är en åsikt som delas av de intervjuade inom Svealandstrafiken utifrån den grad de framför allt berörs av Trafikförsörjningsprogrammet. Det som framför allt anges saknas idag är ett genomförandeprogram till trafikförsörjningsprogrammet.

Förutsättningar för uppföljning

Som framgår av steg 7 i figur 2 på sida 9, omfattar regionens styrmodell även uppföljning. I kollektivtrafikförvaltningens förvaltningsplan beskrivs hur uppföljning ska genomföras. Uppföljning ska ske genom såväl tertiärrapporter som årsrapport, vid arbetsplatsträffar och samverkansmöten med fackliga organisationer samt andra intresseorganisationer. Externt sker uppföljning bland annat via tjänstemannadialoger och länsdelssamråd samt samverkansmöten.

För att kunna mäta trafikförsörjningsprogrammets mål följs det upp genom flera indikatorer. Resultatet från dessa utgör sedan grunden för att göra samlad bedömning av måluppfyllelsen. Av tabell 4 till höger framgår bland annat att marknadsandelen minskat med 1 procent i jämförelse mellan år 2019 (16 %) och år 2022 (15 %). Nedgången till 9 procent år 2021 förklaras av pandemin och innevarande år kan ge en tydligare bild av hur lång tid det kan ta för kollektivtrafiken att återhämta sig från pandemin.

I kollektivtrafikförvaltningens årsredovisning framgår att nämnden följer upp mål genom indikatorer samt fastställda åtgärder.

Indikatorer	Jämförelseår 2019	2021	2022
Marknadsandel	16%	9%	15%
Kostnadstäckning	35%	28%	38%
Påstigande per avgång buss	26	16	18
Nettokostnad per invånare	1 337 kr	1 501 kr	1 357 kr
Nöjdhet (allmänhet/ kund)	58/71	53/64	50/62
Påstigande per invånare	52	33	42
Utbudskilometer per invånare	56 km/inv	53 km/inv	56 km/inv
Pendling över kommun- respektive länsgräns	27% resp 14%	28% resp. 14%	29% resp. 15%

Tabell 4. Utfall för indikatorer år 2019, 2021 och 2022, kopplat till övergripande mål i Västmanlands trafikförsörjningsprogram.

Resultaten avseende indikatorer redovisas bland annat i en årlig rapport "Trafikbokslut". Rapporten relaterar till kravet i EU:s kollektivtrafikförordning, artikel 7 om en årlig rapport. Utöver en samlad bedömning av måluppfyllelsen, noterar vi även att trafikbokslutet 2022 bland annat innehåller en förteckning över fattade beslut om allmän trafikplikt. På regionens hemsida finns även en egen sida, där redovisning av mål #7 i den regionala utvecklingsstrategin "Öka kollektivtrafikens marknadsandel" presenteras.

Styrning/uppföljning

Fortsättning förutsättningar för uppföljning

Utöver de indikatorer som används för att följa upp måluppfyllelsen i trafikförsörjningsprogrammet framgår det av programmet, att regionfullmäktige beslutat om ett antal baskrav. Baskrav är, enligt trafikförsörjningsprogrammet, i princip överordnade målen och behöver därför inte bidra till måluppfyllelse. Baskraven presenteras i figuren nedan:

	 Effektivitet	 Miljö	 Tillgänglighet	 Kvalitet	 Trygghet och säkerhet
Baskrav	Trafikkostnad per utbudskilometer I nivå med jämförbara regioner	Fordonskilometer med förnybara och fossilfria bränslen 100 procent	Tillgänglighetsanpassade fordon 100 procent	Punktlighet 95 procent (tåg) X procent (buss)	Andel som upplever att det är tryggt att resa 75 procent
Annan indikator	Subventionsgrad	Energianvändning per fordonskilometer	Tillgänglighetsanpassade hållplatser. Andel av totalt antal samt andel i totalt antal påstigande.	Andel utförd trafik	Antal allvarliga incidenter

Figur 3. Baskrav för kollektivtrafiken enligt trafikförsörjningsprogrammet.

Utifrån våra iakttagelser kan vi konstatera att det inte sker någon samlad redovisning av utfallen för baskraven, varken i regionens trafikbokslut 2022, regionens årsredovisning 2022 eller kollektivtrafiknämndens årsredovisning 2022. Kollektivtrafikförvaltningen anger däremot att kraven kopplat till; fossilfria bränslen, punktlighet och trygghet följs upp månadsvis och rapporteras i tertialrapporter och årsredovisning.



Organisering av kollektivtrafiken

Kollektivtrafiknämnden är kollektivtrafikmyndighet

Kollektivtrafikmyndigheten

Region Västmanland är regional kollektivtrafikmyndighet (KTM) och har det övergripande ansvaret för all kollektivtrafik inom ramen för allmän trafikplikt inom Västmanland.

Till kollektivtrafiknämnden ska det finnas en beredning med representation från kommunerna och regionen. Den strategiska regionala beredningen fungerar som beredning av kollektivtrafikfrågor i länet.

Kollektivtrafiknämnden

Kollektivtrafiknämnden ansvarar för att verkställa Region Västmanlands uppdrag kring den regionala kollektivtrafiken.

Nämnden ansvarar för beställarstyrning av regional kollektivtrafik för länsinvånarna och bedriver övergripande strategiskt arbete för kollektivtrafikens utveckling i länet. Det är ett arbete som sker i samverkan med kommunerna i Västmanland.

Kollektivtrafikförvaltningen

Förvaltningens verksamhet ska bidra till att uppnå de mål som finns i Regionplanen, Regionala utvecklingsstrategin och Trafikförsörjningsprogrammet samt förverkliga nämndens uppdrag och verkställa nämndens beslut. Dessutom arbetar förvaltningen på uppdrag av länets kommuner, både gällande allmän och särskild kollektivtrafik.

Kollektivtrafikförvaltningen leds av förvaltningsdirektören. Enligt förvaltningsplan 2023 är förvaltningen organiserad i enlighet med figuren nedan. En omorganisation ska enligt uppgift genomföras under hösten 2023.



Figur 4. Organisationsschema för kollektivtrafikförvaltningen.

Organisering av kollektivtrafiken

Samverkanspartners

I kollektivtrafikförvaltningens förvaltningsplan och intervjuerna berörs olika samverkanspartners. Dessa presenteras kortfattat nedan.

Svealandstrafiken AB

Bolaget bedriver linje- och stadstrafik med buss i Västmanlands län och Örebro län på uppdrag av respektive regions kollektivtrafikmyndighet. Bolaget har även upphandlat trafik tjänster och delar av trafikutbudet köper bolaget från privata entreprenörer.

Tåg i Bergslagen AB

Bolaget samordnar och upphandlar tågtrafiken i Bergslagsområdet med viktiga anslutningar till knutpunkter som till exempel Västerås, Örebro, Falun och Borlänge. Trafiken utförs av upphandlad operatör.

Mälardalstrafik AB

Bolagets uppdrag är upphandling, förvaltning och utveckling av regional tågtrafik i Mälardalsregionen i samverkan med ägarnas regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Oslo-Stockholm 2.55 AB

Bolaget har som mål att det ska etableras tågtrafik mellan Oslo och Stockholm via Mälardalen med en restid under tre timmar. Bolagets uppgift är att verka för en bättre infrastruktur och trafikering.

Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik är en bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige.

AB Transitio

Bolaget har som huvuduppgift att stödja ägarna med anskaffning och finansiering av spårfordon och reservdelar, uthyrning till ägare samt förvaltning av fordon och högvärdeskomponenter.

Samtrafiken i Sverige AB

Samtrafikens ambition är att vara branschledande inom tre fokusområden: kollektivtrafikdata, branschstandarder och kombinerat resande. De erbjuder tjänster inom informations- och biljettlösningar för kollektivtrafikbranschen i syfte att skapa ett gemensamt mervärde för ägarna för att på så sätt gynna både trafikaktörer och resenärer.

Organisering av kollektivtrafiken

Mälardalsrådet

Mälardalsrådet består av regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsplaneupprättare och kommuner i de sju regionerna Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensfrågor, innovation, maritim samverkan och internationella jämförelser.

Västmanlands Lokaltrafik AB

Bolaget bedriver ingen verksamhet utan har förvaltat långsiktigt ingångna avtal. Bolaget ägs till 100 % av Region Västmanland. Styrelsen har fått i uppdrag att avveckla bolaget, vilket kommer att ske under år 2023.

Kommunerna i Region Västmanland

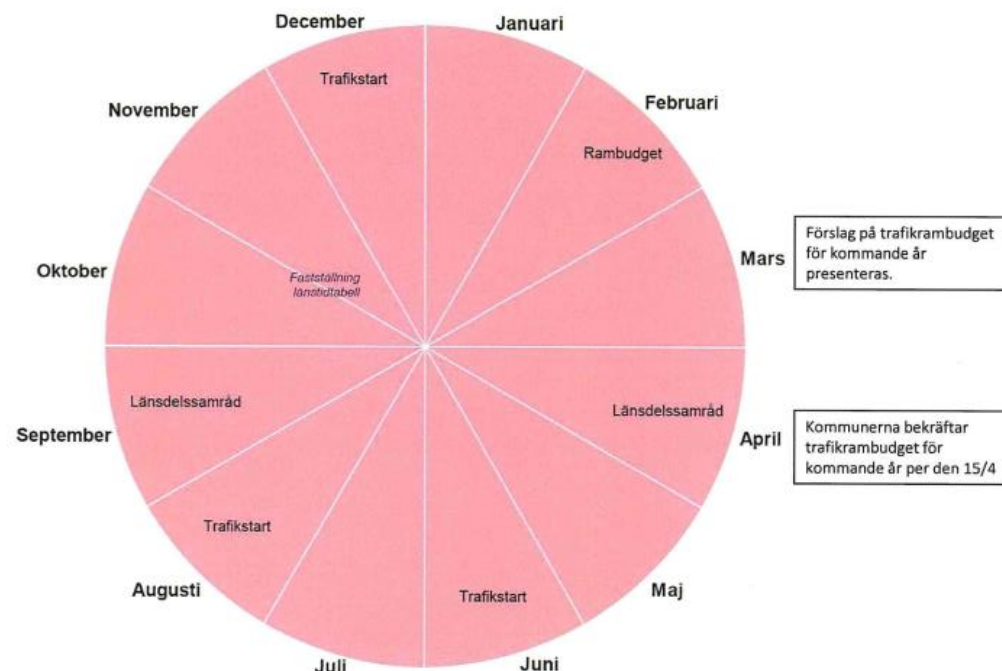
I Västmanland finns tio kommuner som utgör beställare och är finansiär av den lokala kollektivtrafiken. Kommunerna har även en viktig roll i utvecklingen av Trafikförsörjningsprogrammet och i arbetet med att nå de mål och önskade resultat i Trafikförsörjningsprogrammet.

Väsentliga processer i kollektivtrafikarbetet

Planeringsförutsättningar och beställning av kollektivtrafiken

Av avtalet med kommunerna framgår att det sedan tidigare finns ett årshjul för planeringen av kollektivtrafiken.

Planeringsprocess kollektivtrafik



Figur 5. Årshjul för planeringsprocess, från Avtal om allmän kollektivtrafik, bilaga 1.

Enligt avtalets direktiv om planeringsprocessen ovan, ska samråd ske löpande under året. Baserat på det önskade trafikutbudet, informeras respektive kommun om kommande kostnader för kollektivtrafiken under mars månad.

Kollektivtrafiknämnden fastställer sedan trafikrambudget för kommande år i månadsskiftet mars/april. Kommunerna ska sedan bekräfta trafikrambudgeten för respektive kommun senast den 15 april. Av avtalet framgår vidare att kommunerna, efter att trafikrambudgeten bekräftats, inte har möjlighet att minska volymen på den inomkommunala trafiken för nästkommande år. Tillköp för kommande år är dock möjligt.

Organisering av kollektivtrafiken

Fortsättning planeringsförutsättningar

I intervjuerna framgår att det i planeringen av trafiken finns utmaningar kopplat till när kollektivtrafikförvaltningen erhåller beställningar av önskad trafikering från kommunerna. Enligt intervju är detta, i steg två, även något som påverkar Svealandstrafikens planering som utförare. Som grund till att förtydliga, konkretisera och utveckla tillämpning av gällande avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län, men även för att stödja måluppfyllelse i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet, har ett förslag till planeringsprinciper tagits fram. Principerna har vid tillfället för intervjuerna inte godkänts av samtliga kommuner, men ambitionen är att de ska börja tillämpas från och med 1 januari 2024.

Utifrån remissynpunkter och dialog i samband med Kollektivtrafiknämndens sammanträde den 22 juni 2022 har vissa justeringar gjorts, med motivering:

- Ekonomi – säkerställa att inomkommunal trafik bär sina kostnader samt möjliggöra för regionen att genomföra framtida satsningar.
- Trafikutveckling – skapa förutsägbarhet, men också flexibilitet för trafiksystemet.
- Bidra till ökat resande – stimulera att ha större utbud där underlaget är stort – arbeta med andra lösningar såsom skolskjuts, anropsstyrd trafik eller samordnade lösningar där underlaget är begränsat.

I intervju med kollektivtrafikförvaltningen framgår att kostnadseffektiviteten kan ifrågasättas av någon kommun. Detta grundar sig då i att de har gjort en jämförelse med andra kommuner som har upphandlad trafik - alltså inte eget bolag, vilket då inte ger en direkt jämförbarhet. Från bolagets sida anges samtidigt att det i nuvarande modell saknas tydliga incitament för att stimulera till högre intäkter och fler resenärer, vilket ses som en utvecklingsmöjlighet.

Samverkan

I vår genomgång av styrdokument och avtal kan vi konstatera att samverkan lyfts som något viktigt. Hur den ska ske beskrivs dock i begränsad utsträckning.

Av intervjuerna framgår att det finns inarbetade former för samverkan kring kollektivtrafiken, på olika nivåer. I intervjuerna lyfts framför allt följande forum fram:

- På övergripande nivå hålls en strategisk regional beredning, där regionråden träffar kommunernas kommunstyrelseordföranden. I forumet behandlas olika typer av strategiska frågor, där kollektivtrafik enligt uppgifter är ett återkommande ämne. Möten hålls cirka fem till sex gånger per år.
- Inom ramen för planeringsprocessen sker avstämningar mellan tjänstepersoner och underlag tas fram i form av exempelvis statistik och färdvägsbesiktningar. Även dialog med entreprenörer nämns här.
- I länsdelssamråden träffar kollektivtrafiknämndens presidium politiker och kommunledning från länets kommuner. Fokus i dessa möten ligger på strategiska frågor och vad som händer i kommunerna. Möten hålls normalt två gånger per år.
- 1-2 dagar per år träffas kommunerna då tjänstepersoner och politiker bjuds in för att gemensamt diskutera kollektivtrafik. Kollektivtrafikförvaltningen har med koppling till arbetet med trafikförsörjningsprogrammet, sett ett behov av att stimulera till en högre grad av samsyn kring kollektivtrafikens betydelse för en hållbar utveckling, både i kommunerna och regionen som helhet.
- Personal från kollektivtrafikförvaltningen kan sitta med i tjänstemannaberedningar för att berika bolagen i deras operativa arbete. I första hand gäller det samverkan med Svealandstrafiken.
- Utöver ovanstående anges även att avstämningar sker löpande mellan olika funktioner, exempelvis ekonomi och kommunikation.

De intervjuade anser att samverkan, utifrån ett övergripande perspektiv, i stort fungerar bra. En stor utmaning är som nämnt följksamheten till planeringsprocessen, men det nämns även att det finns behov av att utveckla samverkan på tjänstepersonsnivå. 16

Organisering av kollektivtrafiken

Andra processer i verksamheten

Personal och kompetens

Av kollektivtrafiknämndens årsredovisning 2022 framgår att förvaltningen har haft flera vakanta tjänster och att det är hög efterfrågan på specialistkompetens inom branschen. Detta är en utmaning som även nämns i intervjuerna, där exempel ges om inställda turer på grund av brist på lokförare.

Av årsredovisningen framgår även att den totala sjukfrånvaron inom förvaltningen ökade från 6,3 % år 2021 till 8,5 % 2022. Det framgår även att resultatet för totalindex för Hållbart Medarbetar Engagemang (HME) har minskat.

Av intervju framgår att analys av sjukfrånvaron har skett och att den arbetsrelaterade sjukfrånvaron är låg. Vid tillfället för intervju anges att sjukfrånvaron ska ha minskat under våren 2023. Verksamheten staben inom förvaltningen anges arbeta med HR-frågor på en övergripande nivå och vid behov finns stöd att få av regionens HR-enhet. Som grund till att förbättra arbetet med personal- och kompetens-försörjning har en kompetensförsörjningsplan enligt uppgift tagits fram. För att stimulera arbetsmiljöarbetet anges att en förvaltningsövergripande plan för arbetsmiljöarbetet har upprättats samt att enheterna arbetar med enhetsspecifika handlingsplaner och åtgärder.

I intervju med Svealandstrafiken framgår att bolaget ser samma utmaningar som förvaltningen, främst när det gäller bristen på kompetens. För att förbättra situationen anges att bolaget arbetar nära branschföretag och har en egen körskola. När det gäller bristen på lokförare är det en nationell utmaning och personal kommer ofta från bemanningsföretag.

När det gäller kompetens anges att det inom Svealandstrafiken finns kompetens, som i högre grad skulle kunna nyttjas för att berika Region Västmanlands kollektivtrafikarbete som helhet. I steg ett handlar det framför allt att komma in tidigare i de processer som påverkar bolaget.

PwC

Här nämns arbetet med Trafikförsörjningsprogrammet som exempel. I steg två handlar det om att se bolaget som en del av Region Västmanland, där resurser möjligtvis i högre grad skulle kunna samnyttjas av både bolaget och kollektivtrafikförvaltningen, som grund till effektivisering. Ett exempel som ges är att upphandlingskompetens finns inom både förvaltningen och bolaget.

Som helhet redogör de intervjuade att det kan finnas förbättringsmöjligheter i nuvarande verksamhet och i samarbetet mellan regionerna och Svealandstrafiken. Enligt uppgift ska en genomlysning genomföras på uppdrag av regionledningen för att utreda effektiviseringsmöjligheter.

Systemstöd och digitalisering

I kollektivtrafikförvaltningens årsredovisning 2022 redovisas åtgärder utifrån regionfullmäktiges uppdrag om att digitalisera verksamhet. Av redovisningen framgår exempelvis att:

- En ny plattform för trafikinformation blev klar under våren.
- Möjligheten att betala lokalresor med betalkort lanserades under september något som kommer att utvecklas även rörande länsbiljetter under 2023. Färdbiljetten sparas då i betalkortet.
- Arbete pågår med att utveckla en ny VL-app.

I intervju redogörs för att en större utredning om ett regiongemensamt (Västmanland - Örebro) biljettsystem genomfördes år 2017. Utredningen visade, enligt uppgift, att det fanns för stora variationer i målbilder och priser för att det skulle vara genomförbart. Förvaltningens ambition är att i framtiden om möjligt kunna komma längre i frågan om gemensamma biljettsystem, både på regional- och nationell nivå. Från Svealandstrafikens sida ges också exempel på initiativ till digitalisering, där bolaget bland annat medverkar i ett utvecklingsprojekt hos Vinnova och undersöker förutsättningar för självkörande bussar.

Avtal och ansvarsförhållanden

Avtal kopplat till kollektivtrafiken, Region Västmanland

I förstudien har vi tagit del av nedanstående aktuella avtal rörande den allmänna kollektivtrafiken per 2022-12-31 som redovisas i kollektivtrafikmyndighetens årsrapport 2022.

Avtal	Avtalspart	Avtalstyp	Avtalsperiod
Kollektivtrafik i Västmanlands län	Region Västmanland och kommunerna i regionen.	Övrigt	Löpande
Busstrafik Västmanland	Svealandstrafiken AB	Egen regi	Löpande
Tåg i Bergslagen	Tåg i Bergslagen AB	Tjänstekoncession	2016-12 – 2023-12
Mälartåg	Mälardalstrafik AB	Bruttoavtal	2021-12 – 2029-12
Periodkortsavtal Mälarbanan	SJ AB	Övrigt	Löpande

Tabell 4. Aktuella avtal allmän kollektivtrafik 2022.

I avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län, är Region Västmanland och samtliga kommuner i Västmanlands län överens om att regionen ska bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i länet. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar bland annat för att planera all regional kollektivtrafik i enlighet med kollektivtrafiklagen. I planeringsansvaret ingår att i största möjliga utsträckning samordna och anpassa den inomkommunala trafiken med den regionala buss- och tågtrafiken. Kommunerna ska beredas ett stort inflytande över den trafik man själva beställer och finansierar. De i förstudien tidigare nämnda planeringsprinciperna syftar att tydliggöra denna process.

Kollektivtrafikmyndigheten har också ansvar för tekniska stödsystem exempelvis biljettmaskinsystem och realtidssystem, som behövs för att bedriva kollektivtrafiken i.

Kommunernas ansvar avser beställning av bland annat stadstrafik, lokaltrafik och kompletteringstrafik, men ska beredas ett stort inflytande över den trafik de beställer och finansierar. Skatteväxling mellan regionen och kommunerna har enbart gjorts avseende finansiering av kollektivtrafikens administration. Varje kommun beställer och betalar därför sin landsbygds- och stadstrafik. Avtalet gäller från och med den 1 juli 2017 och därefter tillsvidare med 18 månaders uppsägningstid.

Avtal mellan Västmanlands Lokaltrafik AB och AB Västerås Lokaltrafik stads- och landsvägstrafik Västmanland, trädde i kraft den 1 januari 2008 och gäller tillsvidare med en uppsägningstid om 24 månader.

Av avtalet framgår att huvudmannen, i nuläget kollektivtrafiknämnden, har det övergripande planeringsmässiga, ekonomiska och informationsmässiga ansvaret för kollektivtrafiken i länet. I avtalet åtar sig AB Västerås Lokaltrafik (numera Svealandstrafiken AB) att utföra linjetrafik för person- och godstransporter. Vidare framgår att planeringsprocessen ska utgöras av ett interaktivt arbete mellan kollektivtrafikförvaltningen och Svealandstrafiken med stor framförhållning. Av intervju framgår att avtalet inte riktigt tillämpas utan att det i praktiken mer handlar om ett-åriga överenskommelser.

Av intervjuerna framgår att synen på Svealandstrafikens roll varierar. Det finns de som anser att bolaget enbart är en utförare på beställning medan andra, inklusive bolaget själva, anser att de som ett, av Region Västmanland, delägt bolag i högre grad skulle kunna bidra i både strategiska och operativa frågor.

Avtal och ansvarsförhållanden

Fortsättning avtal kopplat till kollektivtrafiken, Region Västmanland

I intervjuerna anges en samsyn om att de relativt korta uppsägnings-tiderna medför en stor risk, då det hämmar ett långsiktigt arbete. Som exempel nämns risk kopplat till långsiktiga investeringar. Från Svealandstrafikens sida redogörs för att avtalsförhållandena med Region Örebro län skapar betydligt bättre förutsättningar för ett långsiktigt och hållbart samarbete. Gällande förutsättningar påtalas det även från KTF att skatteväxling skett för kollektivtrafiken i Region Örebro.

Av kollektivtrafikförvaltningens förvaltningsplan för 2023 framgår att det finns ett uppdrag om att upprätta ett nytt avtal med Svealandstrafiken. Arbetet sker i samverkan med Region Örebro. Enligt uppgift avvaktas uppdraget i väntan på att resultat från regionledningens genomlysning av kollektivtrafikverksamheten ska slutföras. När det gäller avtalet med kommunerna är en revidering av avtalstid eller uppsägnings-tid enligt uppgift i nuläget inte en prioriterad fråga.

I intervjuerna lyfts frågan om en ny bussdepå i Västerås som en utmaning, då det funnits oklarheter om vem som ska ansvara för att driva frågan. Västerås stad har för avsikt att nyttja fastigheten, där bussdepån nu är belägen, för annat ändamål från och med år 2030.

Kollektivtrafikförvaltningen har tagit det sammanhållande ansvaret i samarbetet för att driva frågan framåt, men anger att det finns utmaningar i samarbetet med Västerås stad. En statusrapportering för arbetet ska enligt uppgift presenteras under hösten 2023.

Aktieägaravtal mellan Region Västmanland och Region Örebro län.

Region Örebro län trädde in som delägare i Svealandstrafiken den 1 januari 2018. Aktieägaravtalet gäller till och med 2027 och ska gälla före bolagsordningen.

Av avtalet framgår bland annat att part har rätt och skyldighet att beställa sådan kollektivtrafik av bolaget som respektive part i sin egenskap av kollektivtrafik-myndighet beslutar om.

Bolagets verksamhet ska finansieras och säkerställas dels genom dess egna kapital samt i övrigt genom upptagande av lån, för vilka ägarna ställer solidarisk borgen. Därutöver är parterna inte skyldiga att tillskjuta ytterligare kapital till bolaget.

Aktieägaravtal Tåg i Bergslagen AB. Av avtalet framgår bland annat att bolaget på uppdrag av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska upphandla, organisera och samordna spårbunden regional kollektivtrafik för Bergslags-regionens fyra län: Dalarna, Gävleborg, Västmanlands och Örebro län. Sedan december 2016 och fram till december 2023 är det SJ som är ansvariga för trafiken och som kör tågen på uppdrag av Tåg i Bergslagen. Enligt bolagets årsredovisning 2022 har ett nytt trafikavtal tecknats med start i december 2023. det nya avtalet är ett produktionsavtal, vilket kommer att medföra att nuvarande modell med koncessionsavtal lämnas för att gå in i ett produktionsavtal. Detta innebär att affärsrisken flyttas från operatören till Tåg i Bergslagen och dess ägare. Tåg i Bergslagen kommer att ansvara för bland annat prissättning, försäljning, planering och marknadsföring. Enligt KTF:s förvaltningsplan ska en kundservicefunktion införas för Tåg i Bergslagen under kvartal 3.

I intervju anges att det funnits utmaningar genom inställda tågturer men även med infrastruktur, ett ansvar som ligger hos Trafikverket. För att skapa bättre förutsättningar för att ägarna ska kunna förverkliga sina långsiktiga ambitioner och planer, har ett långsiktigt program med fokus på fordonsbehov tagits fram.

Avtal och ansvarsförhållanden

Uppdragsavtal tillika ägardirektiv MÄLAB AB m.m. Av avtalet framgår Mälardalstrafikens roll och uppdrag gentemot sina ägare regionerna; Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Östergötland och Örebro. Ansvarsfördelningen mellan länen berörs också. Trafik som berörs avser järnvägssträckor och stationer. Ansvar mellan länen anges vara gemensamt och bolaget planerar och utför den trafik som ägarna beslutat. Ägarna överlåter till bolaget att upphandla och träffa avtal med tågoperatörer och andra tjänsteleverantörer. Avtalet förlängs med fem år i taget om avtalet ej sägs senast 18 månader före avtalets utgång.

Till avtalet finns ett antal bilagor som bland annat innefattar trafikplan, affärsplan, finansiering, principer för prissättning och anskaffning av fordon. Utöver detta har vi även tagit del av ett *samverkansavtal* som reglerar genomförandet av regionernas åtaganden i arbetet med att genomföra och utveckla ett storregionalt stamnät med samordnad trafikering, garanterad fordonsförsörjning, samordnat pris och biljettsystem och gemensam information och marknadsföring.

Av bolagets årsredovisning 2022 framgår att bolaget har utmaningar med kompetensbrist bland framför allt lokförare, vilket bland annat medfört inställda avgångar och lägre punktlighet. Bolaget har även haft utmaningar infrastrukturbrister och sin IT-utveckling. Bristerna anges ha påverkat förtroendet för kollektivtrafiken.

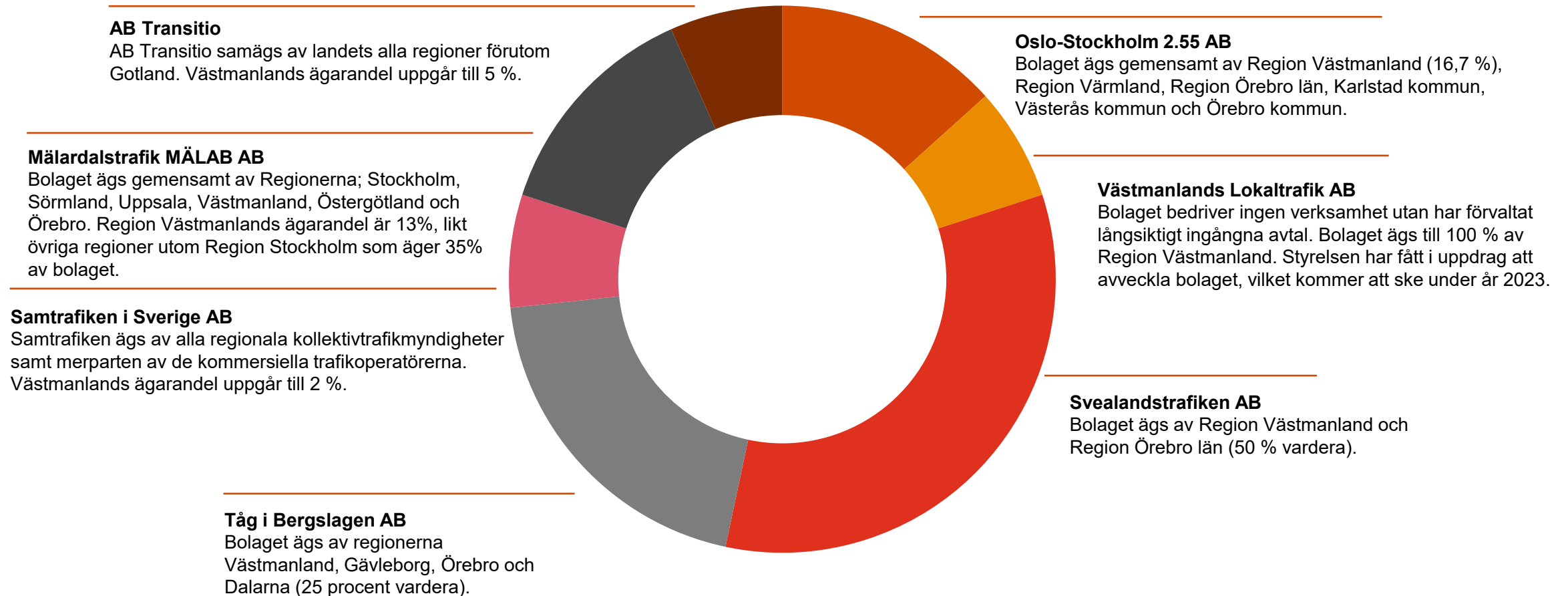
SJ AB Periodkortsavtal Mälardalstrafik, Sedan 2005 samverkar Region Västmanland och SJ AB genom avtal om periodkortgiltighet ("Periodkortsavtal"), för giltighet för biljetter och periodbiljetter ombord på SJ:s tåg på ett antal berörda linjer. Avtalet justerar SJ:s rätt till ersättning.

PwC



Ägande

Nedan presenteras Region Västmanlands ägarförhållanden kopplat till kollektivtrafiken. I förstudien fokuseras iakttagelserna på ägandet av Svealandstrafiken.



Figur 6, Ägarförhållanden kollektivtrafik Region Västmanland.

Ägande

Svealandstrafiken AB

Som framgår av föregående sida äger Region Västmanland och Region Örebro län vardera 50 procent av Svealandstrafiken AB.

Av bolagsordningen, antagen av bolagsstämman den 1 januari 2018, framgår att bolaget ska driva trafikrörelse avseende kollektivtrafik samt idka därmed förenlig verksamhet i Västmanlands län och Örebro län. Bolaget är skyldigt att utföra de uppdrag som bolagets tilldelas av sina ägare.

Av intervju framgår att bolagsstyrelsens ledamöter inte består av förtroendevalda politiker, utan av specialister inom respektive kompetensområde, vilket anges ha sin bakgrund i tradition inom Region Västmanland.

Bolagets syfte är att med iakttagande av de kommunala likställighets-, lokaliserings- och självkostnadsprinciperna bedriva den ovan angivna verksamheten, såvida inte lag, förordning eller praxis för viss verksamhet medger undantag.

Vidare ska bolaget i enlighet med vad ägarna beslutar, bidra till att utbud och former för kollektivtrafiken utvecklas och förbättras och därmed bidra till att kollektivtrafiken i sin helhet utvecklas i respektive län. Bolaget ska bedriva sin verksamhet med god kvalitet och styrning samt verka för en god arbetsmiljö.

Verksamheten ska bedrivas åt ägarna och i ägarnas ställe. Enligt ägardirektivet fastställt av bolagsstämman den 1 januari 2018 punkt 2, erhåller bolaget sitt uppdrag via tilldelning från kollektivtrafiknämnderna i Region Västmanland och Region Örebro.

Av det på sida 19 nämnda aktieägaravtalet mellan Region Västmanland och Region Örebro framgår att samråd ska ske minst en gång per år. Detta framgår även av bolagets ägardirektiv, tillsammans med andra direktiv kopplat till information och ägardialog under punkt 14.

I intervju framgår att detta utgör en del av ägarnas uppföljning men bolaget lämnar även en årlig bolagsstyrningsrapport i enlighet med ägardirektivet punkt 8. I rapporten för år 2022 framgår bland annat att "Gemensamma ägarträffar har hållits fyra gånger under 2022. Under året har också fyra presidieträffar hållits med kollektivtrafikmyndigheten i Region Örebro län och fyra presidieträffar med kollektivtrafikmyndigheten i Region Västmanland." Regionstyrelsens ordförande är enligt uppgift ägarrepresentant från Region Västmanland.

Med koppling till vad som nämnts tidigare rörande vissa oklarheter kring bolagets roll i relation till kollektivtrafikförvaltningen, framgår det av ägardirektivet punkt 3 att "Bolaget är en del av respektive regions verksamhet. Bolaget ska i sin verksamhet beakta detta." I intervju utvecklas de möjligheter som kan finnas genom en tydlig och ökad samverkan men att det samtidigt finns en komplexitet i att bolaget styrs av både aktiebolagslagen och kommunallagen och att det inte alltid finns en förståelse för detta utanför bolaget.

Styrningen av bolaget anses vara tydlig utifrån ägardirektivet men även i detta sammanhang påtalar de intervjuade den risk kopplat till avtalstider som ligger till grund för kollektivtrafikverksamheten i Region Västmanland.

Som grund till att utveckla kollektivtrafikverksamheten som helhet nämns att det är viktigt att ha med perspektivet att kommunerna, bolaget och kollektivtrafiknämnden måste vara effektiva tillsammans, som grund till att skapa bättre förutsättningar för att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet.

3

Sammanfattning, slutsatser
och riskområden

Sammanfattning och slutsatser

Förstudiens kontrollerade områden	Sammanfattande iakttagelser
Styrning	Utifrån våra iakttagelser kan vi konstatera att Region Västmanland fastställt ett trafikförsörjningsprogram som utgör en väsentlig utgångspunkt för styrningen av kollektivtrafikverksamheten. Andra väsentliga styrdokument som exempelvis länstransportplan, är också beslutad. Det finns en tydlig koppling mellan kollektivtrafikförsörjningsprogrammets övergripande mål och målen i den regionala utvecklingsstrategin. Med utgångspunkt i Region Västmanlands styrmodell, bryts målen i trafikförsörjningsprogrammet ned till aktiviteter i kollektivtrafikförvaltningens förvaltningsplan. Det pågår enligt uppgift ett arbete med att ta fram ett genomförandeprogram till trafikförsörjningsprogrammet och genomförandeprogrammet ska enligt uppgift vara klart för beslut under kvartal fyra år 2023.tilläggs För att kunna följa upp målen i trafikförsörjningsprogrammet finns fastställda indikatorer. Vi har i förstudien dock inte kunna se att det sker en sammanställd redovisning av de baskrav som framgår i trafikförsörjningsprogrammet.
Organisering	I förstudien redovisas de huvudsakliga aktörerna med koppling till kollektivtrafikverksamheten i och med koppling till Region Västmanlands kollektivtrafikverksamhet. Huvudaktörer är kollektivtrafiknämnden, som även är regionens kollektivtrafikmyndighet, Svealandstrafiken AB och kommunerna. Samarbete sker även med andra organisationer som har olika typer av uppdrag, kopplat till utförande och utveckling av kollektivtrafiken. För planering av kollektivtrafiken finns ett årshjul. Förstudien visar dock att det finns utmaningar kopplat till när kommunerna inkommer med sina tilläggsbeställningar av trafikering. För att förtydliga processen har förslag till planeringsprinciper tagits fram, men samtliga kommuner har ännu inte godkänt dem. Förstudien redogör för att det utifrån ett övergripande perspektiv finns en etablerad samverkansstruktur som enligt uppgift dock i högre grad skulle kunna formaliseras. Av intervjuerna framgår även att det kan finnas organisatoriska utmaningar, främst med koppling till roller och ansvar, som skulle kunna påverka trafikverksamhetens effektivitet negativt. Svealandstrafiken redogör för att de har en mer framträdande roll i Region Örebro än i Region Västmanland. En genomlysning ska enligt uppgift genomföras för att identifiera effektiviseringsmöjligheter. Av kollektivtrafikförvaltningens årsredovisning 2022 framgår att det finns stora utmaningar med personal- och kompetensförsörjning samt en relativt hög sjukfrånvaro. Av förstudien framgår att åtgärder vidtas för att förbättring ska ske. Utmaningen med kompetensförsörjning lyfts även i Mälardalstrafikens årsredovisning 2022. När det gäller utveckling av systemstöd och digitalisering framgår att det inom Region Västmanland finns ett övergripande uppdrag om att arbeta med digitalisering. Exempel på genomförda och pågående utvecklingsåtgärder ges, men det framgår även att det finns utmaningar att till exempel införa ett gemensamt biljettsystem mellan regioner.

Sammanfattning och slutsatser

Förstudiens kontrollerade områden	Sammanfattande iakttagelser
Avtal och ansvar	Förstudien redogör för de avtal Region Västmanland har inom kollektivtrafikverksamheten, där kollektivtrafiknämnden har rollen som länets kollektivtrafikmyndighet. Svealandstrafiken är i grunden utförare av den trafik som beställs av kommunerna och regionen via kollektivtrafikförvaltningen och som kollektivtrafikmyndigheten beslutar om. Även om både Region Västmanlands avtal med kommunerna och med Svealandstrafiken är tillsvidareavtal innehåller de en uppsägningstid som i sammanhanget är mycket kort, vilket medför risker. Av kollektivtrafikens förvaltningsplan för år 2023 framgår att det finns ett uppdrag om att ta fram ett nytt avtal med Svealandstrafiken. Ett reviderat avtal med kommunerna anges idag inte vara en aktuell fråga. Västerås stad har deklarerat att den fastighet som idag nyttjas för bussdepå i Västerås ska användas för annat ändamål från och med år 2030. Behovet av en ny bussdepå är därför högaktuellt och det har funnits oklarheter om vem som ska driva frågan. Region Västmanland har tagit ansvar för att driva frågan framåt och en lägesrapportering ska enligt uppgift lämnas under hösten 2023.
Ägande	Förstudien redogör för Region Västmanlands ägarförhållanden i olika kollektivtrafikbolag. Svealandstrafiken AB ägs av Region Västmanland och Region Örebro län (50 % vardera) och är den huvudsakliga utföraren av den allmänna kollektivtrafiken i Region Västmanland. Bolaget styrs av bolagsordning, ägardirektiv och de uppdrag som ges från kollektivtrafiknämnden i Region Västmanland. Utifrån intervjuerna framgår att ägarsamråd sker med regelbundenhet. I bolagsstyrelsen sitter av tradition inte förtroendevalda politiker. Styrningen av bolaget anses vara tydlig utifrån ägardirektivet men även i detta sammanhang påtalas risken kopplat till avtalstider som ligger till grund för kollektivtrafikverksamheten i Region Västmanland.

Samlad slutsats och riskområden

Vår sammanfattande slutsats utifrån förstudiens syfte och resultat är att det finns risker som revisorerna behöver bevaka vidare inom ramen för sin grundläggande granskning och utifrån sin samlade riskbedömning eventuellt granska fördjupat.

De främsta riskområdena vi ser utifrån berörda fokusområden är:

- 1. Avsaknad av genomförandeprogram till trafikförsörjningsprogrammet** - För att skapa bättre förutsättningar för att målen i trafikförsörjningsprogrammet ska nås anser vi att det är av stor vikt att det tas fram ett genomförandeprogram med tydligt specificerade och tidsatta åtgärder. Genom att även klargöra ansvar för åtgärderna är vår bedömning att samsyn och samverkan mellan främst kollektivtrafikförvaltningen, Svealandstrafiken och kommunerna kan stimuleras och att behov av resursallokering kan underlättas. Genomförandeprogrammet ska enligt uppgift vara klart för beslut under senare delen av 2023 och vi anser att det är viktigt att revisorerna bevakar arbetet noggrant. En fördjupad granskning av genomförandet och uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet kan längre fram vara motiverad. Detta även då vi inte kunnat se att trafikförsörjningsprogrammets baskrav följs upp på ett samlat sätt.
- 2. Utmaningar med planeringen av kollektivtrafiken** - Utifrån de utmaningar som identifierats rörande planeringen av kollektivtrafiken anser vi att det är positivt att det tagits fram förslag till planeringsprinciper. Vår bedömning är att de utmaningar som finns även bör rikta fokus på kommunernas egna trafikplanering. Det ligger inte i regionrevisorernas uppdrag att granska det men vi anser att det är ett riskområde som kan kommuniceras till revisionsgrupperna i länets kommuner, som grund till att skapa förutsättningar för en mer välfungerande planeringsprocess som helhet. Alternativt är det ett område där samgranskning mellan regionens revisorer och de kommunala revisionsgrupperna skulle kunna ske. Regionens revisorer bör bevaka om planeringsprinciperna fastställs.
- 3. Möjliga organisatoriska utmaningar inom kollektivtrafikverksamheten** - Med utgångspunkt i att Svealandstrafiken, som delägt bolag, är en del av Region Västmanland anser vi att det är viktigt att samordnings- och effektiviseringsmöjligheter, även i relation till den andra delägaren Region Örebro län, identifieras. Då det av förstudien framgår att det kan finnas utmaningar som kan begränsa optimering av den gemensamma kollektivtrafikverksamheten, anser vi att det är positivt att det enligt uppgift ska genomföras en genomlysning för att belysa området. I en möjlig utvecklad samverkan mellan kollektivtrafikförvaltningen och Svealandstrafiken AB är det av vikt att även upphandlingslagstiftning och skatterättslig lagstiftning beaktas. Revisorerna bör avvakta resultatet från genomlysningen för att utifrån det beakta behovet av eventuell granskningsinsats.
- 4. Utmaningar med personal- och kompetensförsörjning** - I förstudien konstateras att det finns stora utmaningar med personal- och kompetensförsörjning, både inom kollektivtrafikförvaltningen och Svealandstrafiken. Det framkommer att åtgärder vidtas, men vår erfarenhet är att arbetet med personal- och kompetensförsörjning inte alltid sker på ett fullt ut ändamålsenligt sätt. En samgranskning, mellan regionrevisorerna och lekmannarevisor i Svealandstrafiken, av personal- och kompetensförsörjning anser vi kan vara motiverad. Detta med beaktande av att det på uppdrag av lekmannarevisorerna i Svealandstrafiken genomfördes en fördjupad granskning avseende ledarskap och medarbetarskap år 2021.
- 5. Lägre värde för HME** – Kollektivtrafiknämndens årsredovisning år 2022 visar att HME-värdet har minskat från år 2021. Åtgärder har enligt uppgift vidtagits. Revisorerna bör bevaka området och behovet av en granskning av nämndens systematiska arbetsmiljöarbete bör beaktas framåt.

Samlad slutsats och riskområden

Fortsättning riskområden

6. **Högre sjukfrånvaro** – Vidare visar årsredovisningen 2022 att sjukfrånvaron har ökat från år 2021. Sjukfrånvaron ska enligt uppgift ha minskat under våren 2023. Revisorerna bör bevaka området och behovet av en granskning av arbetet med sjukfrånvaro och rehabilitering bör beaktas
7. **Oklarheter kring planering av ny bussdepå** - Utveckling av en ny bussdepå kräver ett tydligt förarbete tillsammans med berörda intressenter för att i slutänden maximera nyttan av den investering som görs. Förstudien visar att det i nuläget finns utmaningar i planeringsarbetet, vilket medför risker. Revisorerna bör bevaka frågan framåt.
8. **Avtalstider skapar risker för ett långsiktigt och hållbart arbete med kollektivtrafiken** - Även om regionens avtal med kommunerna och Svelandstrafiken är tillsvidareavtal innehåller de i sammanhanget korta uppsägningstider, vilket skapar stora risker. Ett nytt avtal med Svealandstrafiken ska tas fram men det kommer enligt uppgift inte att ske förrän resultat från regionledningens genomlysning av kollektivtrafiken är färdig. Revisorerna bör bevaka kollektivtrafikförvaltningens uppdrag om att ta fram ett nytt avtal med Svelandstrafiken. I eventuellt möte med kollektivtrafiknämnden bör frågan om avtalstider med kommunerna beröras.

2023-10-12

Henrik Fagerlind

Uppdragsledare

Peter Aschberg

Projektledare