



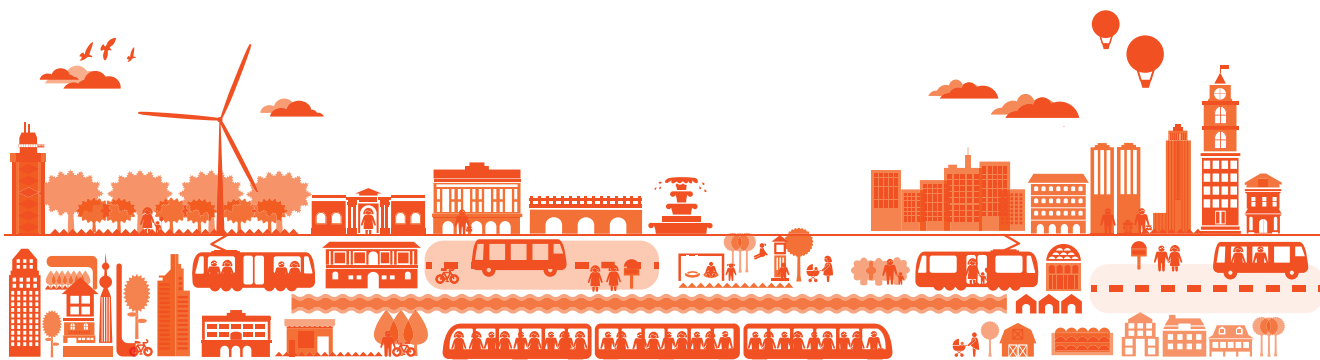
K2 WORKING PAPERS 2016:6

Styrmetoder i trafikavtal och måluppfyllelse av TFP

Analys av mål och styrmedel i tre regionala kollektivtrafikmyndigheters trafikförsörjningsprogram och i deras trafikavtal med trafikföretag

HANS DANIELSON

ANDERS WRETSTRAND



Datum: 2016-03-17

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Innehållsförteckning

Förord	4
Sammanfattning	5
1. Inledning	9
1.1. Allmänt	9
1.2. Disposition	9
1.3. Ord och förkortningar	10
2. Mål i trafikförsörjningsprogrammen	11
2.1. Stockholms län – TFP 2012.....	11
2.2. Västra Götaland – TFP 2012	23
2.3. Region Skåne – TFP 2016.....	37
2.4. Jämförelse mellan regionerna.....	47
3. Avtal med trafikföretag	52
3.1. Avtalstyper mellan RKM och trafikföretag.....	52
3.2. Trafikavtal i Stockholms län.....	53
3.3. Trafikavtal i Västra Götaland	63
3.4. Trafikavtal i Skåne	73
4. Måluppfyllelse av TFP	82
4.1. Typer av mål.....	82
4.2. Jämförelse mellan TFP och trafikavtal i Stockholms län	82
4.3. Jämförelse mellan TFP och trafikavtal i Västra Götaland.....	85
4.4. Jämförelse mellan TFP och trafikavtal i Skåne.....	86
5. Analys	88
5.1. Marknadsmål och kundmål.....	88
5.2. Kundmål	89
5.3. Tekniska mål	90

Förord

Syftet med denna arbetsrapport är att undersöka hur de översiktliga och strategiska målen i kollektivtrafikmyndigheters trafikförsörjningsprogram omvandlas till mål i uppdragsavtalen med trafikföretagen. Denna inventering utgör sedan en bas för en övergripande frågeställning: styr utformningen av uppdragsavtalen trafikföretagen så att de strategiska målen uppfylls? Urvalet är de tre storstadsregionerna, deras aktuella trafikförsörjningsprogram samt aktuella uppdragsavtal. Trafikförsörjningsprogrammets mål i sig värderas dock inte.

Med utgångspunkt från denna inventering, applicerat på ett teoretiskt ramverk, går K2-projektet Styrning vidare genom intervjuer av personer inom respektive organisation för att på ett kvalitativt sätt borra djupare i frågan: hur fungerar målstyrningen idag och hur skulle den eventuellt kunna förbättras?!

Lund 2016-03-17

Anders Wretstrand
Projektledare

Sammanfattning

Sammanfattningsvis visar inventeringen en jämförelse mellan trafikförsörjningsprogram (TFP) och trafikavtal i Stockholms och Västra Götalands län samt Region Skåne. Hur väl stämmer målen i trafikavtalen med målen i TFP? Målen i TFP är av olika karaktär och är olika svåra att bryta ner till mål och villkor i ett avtal för trafiken i ett delområde av länet.

Vi har föreslagit att målen i TFP kan delas in i tre typer beroende på beställarens, utförarens och omvärldens påverkan. Detta är att betrakta som en praktisk indelning utan koppling till något teoretiskt ramverk.

- *Marknadsmål* – konkurrens mål - går att ha en vision men den kan inte uppfyllas endast genom ett beslut inom organisationen.
- *Kundmål* – t.ex. kundnöjdhet – går att uppnå genom att arbeta med den befintliga organisationen. Ingen omedelbar konkurrenssituation.
- *Tekniska mål* – ofta miljömål och fordonskvalitet. Går att uppnå genom beslut i organisationen och avsättning av ekonomiska medel.

Marknadsmålen och resandemålen måste uppnås i konkurrens med andra transportmedel. Det är svårt att styra tillväxten i kollektivtrafiken så att den inte sker på bekostnad av minskad cykel- och gångtrafik. För att skapa den trafik som kan vara konkurrenskraftig, krävs samarbete med externa organisationer t.ex. kommunerna. Även om dessa har samma mål om ett hållbart samhälle, har de fler hänsyn att ta än till kollektivtrafiken.

Kundmålen koncentreras i huvudsak till frågor för att uppnå hög kundnöjdhet. Det finns ingen konflikt inom kollektivtrafiken eller med externa organisationer att ha denna typ av mål. De går att uppnå genom att arbeta inom den egna organisationen. En svårighet kan emellertid vara att kundnöjdheten till en stor del beror på förseningar och inställda tåg, vilket i sin tur kan bero på en sliten infrastruktur.

De tekniska målen – förnybara drivmedel, tillgänglighet i fordonen etc. kan uppnås genom beslut i den egna organisationen. Det är tillskottet av ekonomiska resurser, som avgör om de kan uppfyllas eller inte. Valideringsgrad kan sägas vara ett tekniskt mål. Trafikutföraren kan uppnå det genom att sätta av tillräckligt med resurser.

I TFP anges målen och speciellt måltalen som medelvärden för all trafik i hela länet. Olika delar av länet och de olika trafikslagen har olika förutsättning. I trafikavtalen behöver målen därför omvandlas till mål för just den aktuella trafiken.

Stockholms län

Visionen i trafikförsörjningsprogrammet är ”Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem”. Visionen har preciserats i de tre övergripande målen:

- Attraktiva resor
- Tillgänglig och sammanhållen region
- Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan

De övergripande målen har i sin tur brutits ner i delmål och i måltal. Det finns mål i trafikavtalen och inriktningen stämmer med den i TFP. Flera av måltalen i trafikavtalet mäter dock inte exakt samma måltal som i TFP. En anledning är troligen att trafikavtalen endast avser en del av hela SL-trafiken, medan målen i TFP avser effekterna av all trafik.

Målen för resandeutvecklingen och marknadsandelen är inte kvantifierade i trafikavtalen. Man förlitar sig på att VBP-avtalen, med större planeringsfrihet för trafikutövaren och ersättning per påstigande skall ge både fler resor och större marknadsandel. Som visats i andra studier bör så vara fallet i det långa perspektivet men inte alltid i det korta. Kravet i trafikavtalen gällande maximalt antal stående

stämmer med trängselmålet i TFP och mätmetoden är densamma. Kundmålet – Nöjda resenärer – är specificerat i respektive trafikavtal. Tyvärr mäts det inte på exakt samma sätt som i TFP. För de tekniska målen i TFP finns motsvarande mål och skyldigheter för trafikutövaren trafikavtalen. De flesta uppfylls målen i TFP redan vid trafikstart. Osäkrast är om målen för energieffektivitet uppnås. Anledningen är att detta mål förutom trafikproduktionen är beroende av antalet resor.

Västra Götaland

Visionen i trafikförsörjningsprogrammet är att ”Kollektivtrafiken skall öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region”. För att uppfylla denna vision har formulerats fem delmål:

- Resandet fördubblas
- Nöjdheten 85 – 90 %
- Förbättra för alla resenärsgupper
- Miljöpåverkan minskas
- Självfinansieringsgraden minst 50 %

Några kvantifierade mål för resandeökningen finns inte i trafikavtalen. Den efterfrågande trafikvolymen är också i stort sett densamma som i befintlig trafik. För att uppnå målen i TFP förlitar man sig på ersättningen per resa skall leda till målet. Målet för ökad kundnöjdhet är högt i TFP. I trafikavtalen är målen för kundnöjdhetsökningen betydligt lägre. En anledning är troligen att kunderna i de upphandlade trafikområdena är betydligt nöjdare än medelvärdet i Västra Götaland. Målen i TFP för tillgängligheten till fordonen och information samt för miljöpåverkan uppfylls i stort sett vid avtalsstart.

I trafikavtalen nämns inte självfinansieringsgraden. Självfinansieringsgraden beror på trafikutbudet, antal resor och biljettpriserna. Över trafikutbudet och antal resor har trafikföretaget en viss påverkansmöjlighet. Biljettpriserna däremot bestäms helt av kollektivtrafikmyndigheten. Att sätta mål för självfinansieringsgraden i ett trafikavtal är därför inte relevant.

Region Skåne

Region Skåne har i TFP preciserade mål och måltal som är aktuella i ett trafikavtal. Dessa är:

- Antalet resor ska fördubblas till år 2020 jämfört med 2006
- Marknadsandelen ska uppgå till minst 40 procent år 2030 – en fördubbling jämfört med 2006
- År 2020 ska minst åtta av tio kunder vara nöjda eller mycket nöjda
- Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2020
- Resandeincitament i trafikavtalen

I de tre stora trafikavtalen finns utöver produktionsersättningen en ersättning per påstigande, vilket stämmer med intentionerna i TFP. Resandeincitamentets andel av den totala ersättningen varierar dock och därmed också betydelsen för trafikföretaget av resandeutvecklingen. Anledningen till skillnaden mellan resandeincitamentets storlek framgår inte i förfrågningsunderlaget. Om marknadsmålen skall uppnås, måste kollektivtrafikutbudet med största sannolikhet öka. Över detta bestämmer Region Skåne. Trafikavtalen ger möjlighet att utöka trafiken med 50 % till relativt förutsägbara kostnader. En viktig anledning är att de produktionsrelaterade förändringspriserna tar hänsyn till att trafikföretaget även har en ersättning per påstigande, vilket innebär att Skånetrafiken inte behöver betala dubbelt vid resandeökningar som också innebär produktionsökningar.

Trafikavtalet reglerar väl kvaliteten i trafikproduktionen och samarbetet mellan parterna. Kundnöjdheten är redan i befintlig trafik relativt hög och avtalet ger ett incitament att öka denna än mer. De tekniska målen i TFP uppfylls av målen i trafikavtalen.

Måluppfyllelse – marknad

Stockholms har det minst ambitiösa målet för resandeutvecklingen och marknadsandelen men har skrivit in i avtalen med entreprenörerna att resandet skall öka. För att trafikföretaget skall arbeta mot ett ökat antal resor är andelen rörlig ersättning i trafikavtalen hög eller mycket hög. Västra Götaland och Skåne har fördubblat antal resor men har inte skrivit in något om dessa mål i trafikavtalen. Både i Västra Götaland och i Skåne har man för avsikt att sätta upp mål löpande under avtalsperioden. Andelen rörlig ersättning till trafikföretagen är lägre än i Stockholm men i de flesta avtal hög. Skåne har en mindre andel rörlig ersättning än Västra Götaland.

Stockholm och Västra Götaland har mål för restidskvoten. Något motsvarande mål finns inte i trafikavtalen. Skåne har inget sådant mål.

Alla tre har mål för skattesubventionen i TFP men detta nämns inte i trafikavtalen. Trafikföretagen har inget inflytande över biljettpriserna, men de är en viktig faktor för att reglera skattesubventionen. Höjda biljettpriser minskar antalet resor och påverkar trafikföretagens intäkter i VBP avtalen. Att ha ett mål för skattefinansieringen även i trafikavtalen skulle kunna påverka trafikföretagens prognoser och anbudspriser. I Västra Götaland kan resandeökningar som medför produktionsökningar bli dyra för RKM eftersom trafikföretaget har full ersättning för produktionsökningar och en ersättning per resa. I Stockholm och Skåne skall de båda ersättningarna tillsammans finansiera produktionsökningen.

Sammantaget kan sägas att måluppfyllelsen eller överensstämelsen mellan marknadsmålen i TFP och trafikavtalen är låg. Stockholm har den lägsta ambitionsnivån men har tagit upp målen i trafikavtalen. Västtrafik och Skånetrafiken bilägger TFP i avtalen men sätter inte upp några mål i trafikavtalen. I Skånetrafikens avtal står att man skall komma överens om detta i Samverkansavtalet, som skall slutas efter det att trafikavtalet har slutits. Alla tre betalar en varierande andel av ersättningen till trafikföretagen som ersättning per påstigande. Avsikten är främst att öka antalet resor i kollektivtrafiken.

Måluppfyllelse – kund

Målet för andelen nöjda kunder finns i alla tre TFP och återfinns i alla trafikavtalen. Problemet är dock att man inte alltid mäter den på samma sätt i TFP och i trafikavtalen. Inställda turer och punktlighet vilka mäts i alla trafikavtal kan sägas vara ett medel för att nå hög kundnöjdhet.

Målet för regional tillgänglighet som visserligen uttrycks olika men finns i alla TFP men inte i trafikavtalen. Stockholm och Skåne mäter inte regional tillgänglighet på samma sätt. Stockholm sätter upp ett relativt restidsmått i form av en restidskvot medan Skåne har ett absolut restidsmått. Detta är anledningen till att det ena finns i kategorin kundmål och det andra under tekniska mål.

I Västra Götaland är trafikutbudet mindre än rekommenderat antal turer i TFP. Ett absolut mått som Skånes bör gå att ha som planeringsgrund i ett trafikavtal. I Skåne har dock trafikföretaget mindre inflytande över trafikplaneringen. Den trafik som upphandlas i trafikavtalen stämmer med den i TFP.

Mål för den externa effektiviteten – ”man gör rätt saker” – finns i de tre TFP. Stockholm har ett måttsett måltal i trafikavtalen medan i de två andra länen skall samarbetet under avtalsperioden leda till målet.

Överensstämelsen mellan kundmålen i TFP och i trafikavtalen är bättre än för marknadsmålen. Målen för kundnöjdhet stämmer nästan helt medan målet för regional tillgänglighet är svagt definierat i trafikavtalen. Målet för extern effektivitet är bättre tillvarataget.

Måluppfyllelse – teknik

I regel är det god överensstämmelse mellan TFP och avtal i samtliga län. I Skåne finns ett väl preciserat mål för regional tillgänglighet. Detta finns dock inte i trafikavtalen. Miljömålen och målen om

tillgänglighet för äldre och funktionshindrade som finns i respektive TFP finns i trafikavtalen. De är oftast mer preciserade och skall genomföras tidigare än vad som står i TFP.

Den interna effektiviteten – ”att göra saker rätt” – uppfylls av avtalskonstruktionerna även om direkta måltal oftast saknas. Sammanfattningsvis tycks Stockholm ha bäst samstämmighet mellan målen i TFP och målen för trafikföretaget i trafikavtalen. En mera teoretiskt djuplodande analys, tillsammans med resultat från intervjuer kommer ytterligare att belysa kopplingar mellan mål och avtal. Och hur dessa kopplingar kan skapas.

1. Inledning

1.1. Allmänt

Kollektivtrafiklagen, som gäller från och med 1 januari 2012, baseras på EU:s kollektivtrafikförordning ((EG) 1370/2007). Enligt lagen skall en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) finnas i varje län. RKM skall ansvara för all kollektivtrafik i länet och för att ett regionalt trafikförsörjningsprogram upprättas. Detta ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt, det vill säga den regionala trafik som samhället ska upphandla eller avtala om. Med regional trafik avses kollektivtrafik inom ett län och även trafik över länsgräns som är av regional karaktär. Lagen omfattar all regional kollektivtrafik, såväl upphandlad som kommersiell trafik. Efter den 1 januari 2012 får kollektivtrafikföretag fritt etablera kommersiell kollektivtrafik.

Ett av syftena med lagen är att göra kollektivtrafikplaneringen mer strategisk, genom att lägga ett samlat ansvar för all regional kollektivtrafik hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I flera län har man förutom att bilda en regional kollektivtrafikmyndighet valt att, som ett mellanled till utföraren/operatören, behålla det gamla länstrafikbolaget. I dessa fall planerar, upphandlar och förvaltar länsbolaget trafiken efter de mål som RKM har fastställt i TFP.

I stort sett alla RKM i Sverige anlitar entreprenörer, trafikföretag, som utför den regionala kollektivtrafiken i länet. RKM upphandlar trafikföretagen och sluter ett flerårigt uppdragsavtal gällande den trafik de skall utföra.

RKM formulerar i trafikförsörjningsprogrammet (TFP) de strategiska målen. Uppdragsavtalet med trafikföretaget bör vara utformat så att det leder till att beställarens strategiska mål uppfylls. Trafikföretaget styr sin verksamhet efter företagsekonomiska mål, medan målen i TFP ofta är samhällsekonomiska och sociala. De strategiska och samhällsekonomiska målen i TFP behöver omformuleras till företagsekonomiska mål och incitament i uppdragsavtalen.

Avsikten med denna rapport är att undersöka hur de översiktliga och strategiska målen i TFP omvandlas till mål i uppdragsavtalen med trafikföretagen. Styr målen i uppdragsavtalen trafikföretagen så att de strategiska målen uppfylls? Som exempel studeras i denna rapport trafikförsörjningsprogrammen och trafikavtalen i de senaste trafikupphandlingarna i Stockholms län, Västra Götaland och Skåne. Anledningen till att endast de tre största länen studeras är att arbetet i ett första skede måste begränsas. Att studera TFP och trafikavtalet i ett litet län kräver i stort sett samma arbetsinsats som för ett stort län. Inventeringen har genomförts av Hans Danielson med Anders Wretstrand som rådgivare och diskussionspartner.

1.2. Disposition

Dispositionen av forskningsområdet är följande:

- Kartlägga vilka mål RKM har satt upp i trafikförsörjningsprogrammen.
- Kartlägga vilka mål som finns i uppdragsavtalen. Hur har de formulerats där?
- Analysera samstämmigheten med de strategiska målen.
- Kartlägga styrmedlen i form av viten och incitament. Hur har detta formulerats och kvantifierats i uppdragsavtalen?
- Analysera om styrmedlen och dess storlek teoretiskt leder till måluppfyllelsen.
- Föreslå styrmedel och storleken på dessa för att bättre uppnå måluppfyllelse.

Utredningen kommer inte att behandla färdtjänst- och sjukresor, utan endast linjetrafik som upphandlas under begreppet allmän trafikplikt.

Mindre stil och indraget stycke – betyder att det är ett citat ur olika dokument.

1.3. Ord och förkortningar

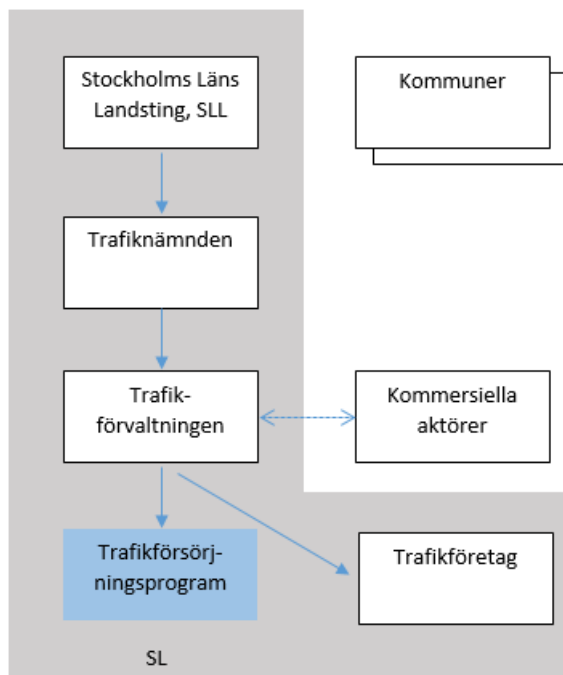
- *RKM*: vi väljer, trots vissa oklarheter, att med begreppet RKM – Regional Kollektivtrafik-Myndighet – avse både myndigheten och det eventuella länstrafikbolag som kan finnas.
- *TFP*: Trafikförsörjningsprogram som skall upprättas av RKM
- *Trafikföretaget*: eller *trafikutövaren*, den entreprenör som producerar trafiken.
- *Stockholm*: SLL, Trafiknämnden, Trafikförvaltningen, SL benämns ofta endast Stockholm
- *Västra Götaland*: VGR, Västra Götalandsregionen, Västtrafik benämns ofta endast Västra Götaland
- *Skåne*: Region Skåne, Skånetrafiken benämns ofta endast Skåne

2. Mål i trafikförsörjningsprogrammen

2.1. Stockholms län – TFP 2012

2.1.1. Organisation

I Stockholms län är Stockholms läns landsting (SLL) regional kollektivtrafikmyndighet. Inom landstinget har trafiknämnden uppdraget att ta fram TFP, som skall antas av landstingsfullmäktige. Trafikförvaltningen (TF) bereder ärendena åt trafiknämnden. TF är i stort sett den förvaltningsorganisation som tidigare fanns inom AB Storstockholm lokaltrafik – SL. SL är numera endast kvar som ett varumärke.



Figur 1: Organisation i Stockholms län

Ett trafikförsörjningsprogram fastställdes av landstingsfullmäktige i september 2012 och kompletterades i april 2014 med rapporten ”Uppföljning av måltalen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet”. Rapporten är en noggrann genomgång av nuläget för respektive måltal, förslag till hur måltalen skall mätas samt en bedömning av möjligheten att nå måltalen. I maj 2014 har Trafiknämnden fattat beslut om att följa upp och uppdatera det regionala TFP. Programmet ska vara klart kring 2016.

Trafikprogrammet 2012 behandlar perioden fram till år 2030. I TFP står följande om dess syfte:

”Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län ska redovisa behovet av kollektivtrafik, sätta upp målen för kollektivtrafiken inom länet och över länsgräns samt bedöma förhållandet mellan å ena sidan den trafik som ska omfattas av allmän trafikplikt och å andra sidan den trafik som bedöms kunna köras på kommersiella villkor.”

2.1.2. Arbetsprocessen

I Stockholms läns trafikförsörjningsprogram finns en inledande beskrivning av arbetsprocessen enligt kollektivtrafiklagen. Beskrivningen är allmängiltig och kan sägas gälla för alla de tre här studerade regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

SLL skriver följande om sin arbetsprocess enligt kollektivtrafiklagen:

”Det första steget i processen är att formulera ett trafikförsörjningsprogram med mål för kollektivtrafiken. Målen ska vara styrande för den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken. Trafikförsörjningsprogrammet ska enligt lagen innehålla följande:

- *Långsiktiga mål för kollektivtrafiken*
- *Behovet av regional kollektivtrafik i länet. Alla former av regional kollektivtrafik i länet, det vill säga både sådan trafik som definieras genom allmän trafikplikt och kommersiell trafik*
- *Åtgärder för att skydda miljön*
- *Tidsbestämda mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken med hänsyn till personer med funktionsnedsättning*
- *Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer*
- *Omfattningen av färdtjänst och riksfärdtjänst och grunderna för prissättning av dessa resor*

Det andra steget i arbetsgången är beslutet om allmän trafikplikt. ../ Det tredje steget är att upphandla trafiken utifrån beslutet om allmän trafikplikt ../



Figur 2: SLL:s arbetsprocess enligt den nya kollektivtrafiklagen

2.1.3. Inriktning

Allmänt om inriktningen står följande i kapitel 3:

”Målen och visionen för kollektivtrafiken i Stockholms län utgår från de nationella transportpolitiska målen samt från regionala och lokala mål inom samhällsbyggnadsområdet, den regionala utvecklingsplanen RUFS 2010, landstingets miljömål, strategiska dokument för kollektivtrafiken och kommunala översiktsplaner.

Vid framtagandet av strategier och åtgärder, baserade på de regionala målen, bör alltid en samhällsekonomisk bedömning vara en viktig del av beslutsunderlagen.

Det finns gemensamma ambitioner om att stärka de regionala sambanden, att knyta ihop olika delar av regionen och att skapa en flerkärnig stadsstruktur. En annan tydlig inriktning i regionen är att utveckla transportsystemet så att det bidrar till att minska klimatpåverkan.”

Visionen är att Stockholm blir Europas mest attraktiva storstadsregion och att kollektivtrafiken skall bidra till detta. Kollektivtrafiken skall enligt SLL vara ett av medlen för att uppnå den övergripande visionen för regionens framtid.

2.1.4. Mål

Om målen i TFP skriver SLL:

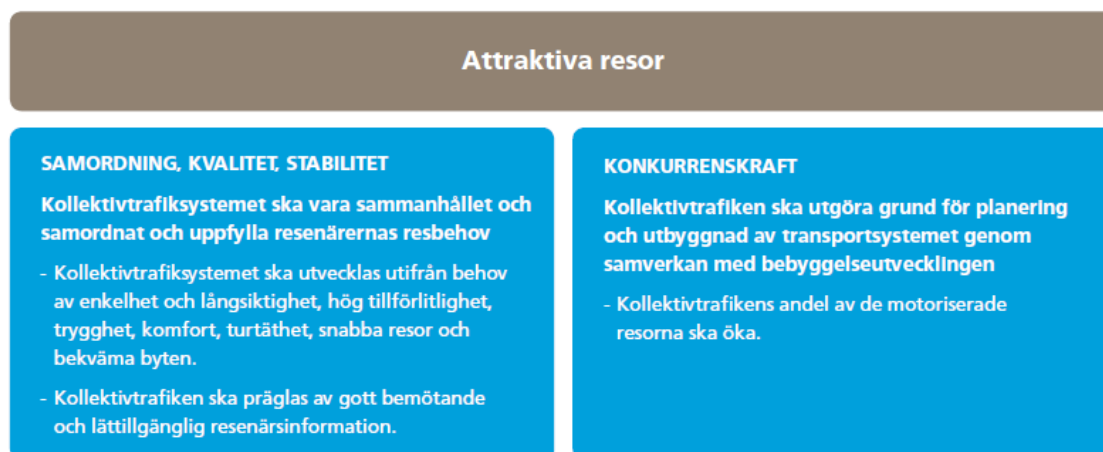
”../ Målen bör formuleras på en övergripande nivå med tydliga kopplingar till regionens övriga övergripande utvecklingsmål, men de måste också förtydligas på en mer detaljerad nivå för att kunna följas upp och kostnadsbedömas.

De övergripande och de nedbrutna målen ska tillsammans bidra till att uppfylla visionen. Genom måttal har målen även gjorts mät- och uppföljningsbara. Modellen beskrivs i figuren nedan. De övergripande målen om attraktiva resor, tillgänglig och sammanhållen Stockholmsregion samt effektivitet och låg miljö- och hälsopåverkan är utformade för att styra mot visionen. De nedbrutna målen täcker in de övergripande målen. ”



Figur 3: Vision och mål i SLL:s trafikförsörjningsprogram

”Attraktiva resor” är ett av de tre övergripande målen. Av [figur 4](#) framgår de delmål som skall leda till målet.



Figur 4: Delmål för Attraktiva resor

Faktorer som ska mätas och följas upp	Nuläge	Mål 2020	Mål 2030
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	37% ^{a)}	Ökning med 2,5%-enheter	Ökning med 5%-enheter
Restidskvot ^{b)} totalt hela länet	1,34	1,30	1,25
Nöjda resenärer	79% ^{c)}	80%	
Nöjdhet anropsstyrd trafik	89% ger betyg 4 eller 5 i Anbarö ^{d)}	Minst 90% av kunderna ska ge 4 eller 5	
Trängselstandard ståplatsutnyttjande			
- Buss i innerstadstrafiken	I maxtimmen överstiger 20% av avgångarna målet	Inga avgångar ska överstiga 40% ståplatsutnyttjande	
- Bussar utanför innerstaden	I maxtimmen överstiger 15% av avgångarna målet	Inga avgångar ska överstiga 20% ståplatsutnyttjande	
- Bussar på vägar med skyltad hastighet >70 km/h	I maxtimmen överstiger 40% av avgångarna målet	Sittplats för alla resenärer	
- Tunnelbanan, genomsnitt i maxturen	Grön linje 68% Röd linje 60% Blå linje 28%	Inga avgångar ska överstiga 50% ståplatsutnyttjande	
- Pendeltåg, genomsnitt i maxturen	Märsta/Uppsala-Södertälje 5% Södertälje-Märsta/Uppsala 40% Bålsta-Nynäshamn 35% Nynäshamn-Bålsta 7%	Inga avgångar ska överstiga 40% ståplatsutnyttjande	

Figur 5: Måltal för Attraktiva resor

De mätbara mått satta målen, måltalen, för att uppnå det övergripande målet ”Attraktiva resor” är konkreta och mätbara. Mätmetoderna redovisas och de flesta är beprövade sedan tidigare. Måltalen i *figur 5* mäter dock inte alla delmålen inom området. Måltal för enkelhet saknas. Övriga mål förutom restid och trängsel anser man mäts med måltalet ”Nöjda resenärer”. Detta måltal skall i stort sett vara detsamma som det är år 2011. I TFP beskrivs målen och måltalen mer detaljerat. Delmålen för att skapa en ”Tillgänglig och sammanhållen region” framgår av *figur 6*.



Figur 6: Delmål för en Tillgänglig och sammanhållen region

I TFP står:

”Kollektivtrafiken ska skapa tillgång till arbete, service och rekreation för regionens medborgare utifrån deras olika behov och förutsättningar.

Landstingets vision är att den allmänna kollektivtrafiken ska upplevas som det mest attraktiva resealternativet för alla resenärer, inklusive resenärer med funktionsnedsättning.

En förutsättning för att målen om tillgänglighet, jämlikhet och jämställdhet ska kunna infrias är att anlägga ett vardagslivsperspektiv, det vill säga en helhetssyn på hela resan där alla byten med mera ska fungera. I ett hela resan perspektiv ingår tanken att resenärerna för att ta sig från dörr till dörr behöver kombinera olika trafikslag och nå viktiga målpunkter på ett effektivt och enkelt sätt.

För att uppnå tillgänglighet i kollektivtrafiken räcker det inte med att bara fordonen är tillgänglighetsanpassade, även hållplatserna, bytespunkterna och stationerna måste kunna användas av resenärer med funktionsnedsättning.”

Att betrakta och mäta standard på hela resan från dörr till dörr ställer betydligt högre krav på kollektivtrafiken än att endast mäta standard från starthållplats till målhållplats. Kundernas totala bedömning av kollektivtrafiken påverkas i stor utsträckning av gångvägen till och från hållplatserna, väntetiderna och bekvämligheten i samband med väntan och byten. Måltalen för en ”Tillgänglig och sammanhållen region” visas i [figur 7](#).

Faktorer som ska mätas och följas upp	Nuläge ^{a)}	Mål 2020	Mål 2030
Regional tillgänglighet Restidskvoter ^{b)} mellan regionala stadskärnor ^{c)}	2,2	1,8	1,5
Busstrafiken – resor för alla Andel bussar med lågt insteg eller lyft Andel bussar med audiovisuell information invändigt i fordonet Andel bussar utvändiga högtalarutrop Audiovisuell information på busshållplats	Delvis tillgänglighet 94% 100% 95% Alla stationer med >125 påstigande	Fullt tillgänglig 100% 100% 100% Alla stationer med > 80 påstigande Alla stationer med > 20 påstigande	
Spårtrafiken – resor för alla Spårfordon med tillgängligt insteg (antingen ramp eller plant insteg) Andel spårfordon med audiovisuell information invändigt i fordonen Audiovisuell information på spårväghållplats	Delvis tillgänglighet <i>Pendeltåg:</i> endast manuell ramp i ett dörrpar <i>Tunnelbana:</i> tillgängliga insteg i alla dörrpar <i>Lokalbana:</i> delvis tillgängliga insteg 100% Uppgift saknas	Fullt tillgänglig 100% 100%	

Figur 7: Måltal för en Tillgänglig och sammanhållen region

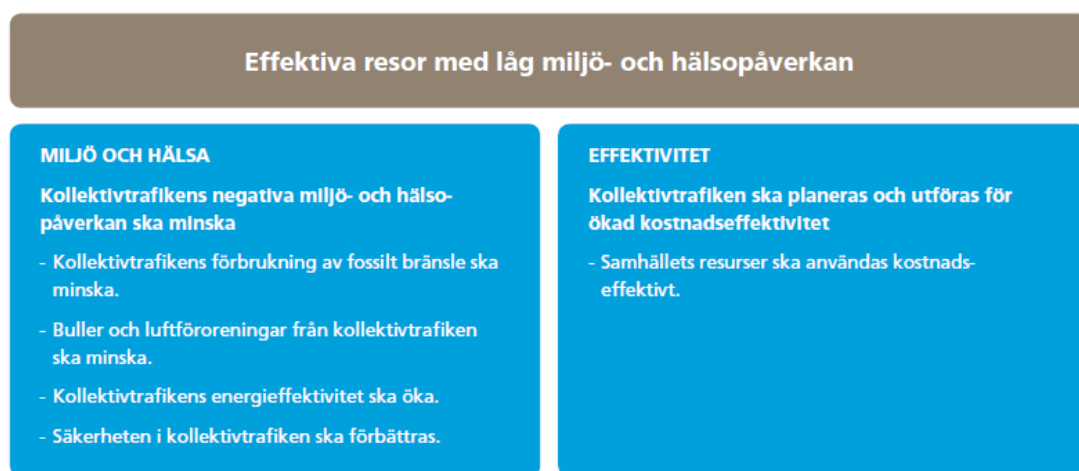
Måltalen är mätbara och den befintliga situationen är känd för alla utom ett. En brist är att åtgärderna endast berör fordonen och själva hållplatsen. För gångvägar o.dyl. till och från hållplatserna finns inga måltal. Att mäta standarden på hela resan görs alltså inte. Vikten av att samverka med kommunerna om detta nämns dock i texten.

Det finns i programmet en precisering av vilka faktorer man menar med hela-resan-perspektivet. Dessa är:

- Planera resan
- Köpa och använda biljett
- Ta sig till terminal, station eller hållplats
- Vistas, orientera sig och ta till sig information på terminal, station eller hållplats
- Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet

Alla faktorer skall vara utformade med full tillgänglighet för alla resenärer inklusive personer med funktionsnedsättning. Med funktionsnedsättning avses nog i huvudsak personer med fysiska svårigheter.

Delmålet för att uppnå målet om ”Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan” framgår av figur 8.



Figur 8: Delmål för Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan

Följande kommentarer förklarar delmålen:

”Fokus för miljö- och hälsoarbetet är främst att begränsa användningen av fossila bränslen och att minska buller och emissioner av partiklar och andra luftföroreningar.

Det långsiktiga målet för säkerheten i kollektivtrafiken är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det är även viktigt att kollektivtrafiken upplevs som ett tryggt resealternativ.

För att utveckla kollektivtrafiken krävs att samhällets resurser används på ett så effektivt sätt som möjligt. På en omreglerad marknad är det viktigt att skapa ett välfungerande förhållande mellan den upphandlade och den kommersiella trafiken. ”

Faktorer som ska mätas och följas upp	Nuläge ^{a)}	Mål 2020	Mål 2030
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken. ^{b)}	80% (buss och spår)	90% (buss och spår)	100% (buss och spår)
Buller från tunnelbana och lokalbanor. ^{c)}	Undersökning pågår	–	Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB (A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken.
Utsläpp av partiklar och kväveoxider från kollektivtrafiken till miljön, per utfört trafikarbete i personkm.	Utfall partiklar: 0,007 g/personkm Utfall kväveoxider: 0,715 g/personkm	50% reduktion från basår 2009 ^{d)}	75% reduktion från basår 2009
Energianvändning för kollektivtrafiken, per utfört trafikarbete i personkm.	0,2142 kWh/personkm	25% reduktion från basår 2007 ^{e)}	35% reduktion från basår 2007

Figur 9: Måltal för "Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan"

För buller finns inga basvärden 2011. Mål för säkerheten och för den ekonomiska effektiviteten fanns inte 2012, när TFP skrevs, utan skall tas fram åren därefter.

Om samhällets resurser skall användas så effektivt som möjligt, är det viktigt att välja rätt trafikslag i varje situation. Något måttal för detta finns inte. Utsläpp, energianvändning etc. i samband med investeringar mäts heller inte.

Om målkonflikter står följande i kapitel 3.8:

"Målet om att trafikproduktionen ska vara kostnadseffektiv kan innebära en konflikt med mål om attraktiv kollektivtrafik. Samhällets kostnader ska beaktas när olika alternativ utreds och beslutas. "

Om man menar trafikproduktionen på befintlig infrastruktur, eller även trafikproduktion som kräver ny infrastruktur framgår inte.

Flera måltal är nya. Både basvärdena och uppföljningsmetoderna är under utveckling. Om uppföljning av måltalen står:

"I flera fall bygger måltalen på mätmetoder eller parametrar som inte har använts tidigare eller på detta sätt. Det är därför troligt att utformningen av vissa av måltalen kan behöva justeras utifrån kommande erfarenheter. "

Kommentar till målen

Kollektivtrafikbranschen arbetar med målet om att fördubbla kollektivresandet, i vissa fall även att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna. SLL har inte detta mål, utan målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel från 37 % år 2011 till 42 % år 2030.

Kollektivtrafiken i Stockholmregionen har redan den högsta marknadsandelen i Sverige. Att försöka fördubbla marknadsandelen från 37 % till 74 % är troligen inte realistiskt. Stockholms län har också den kraftigaste befolkningsutvecklingen i Sverige, varför en ökning av marknadsandelen innebär en stor ökning av antalet resor. En grov uppskattning av SLL:s mål ger en ökning av antalet resor med 50 % mellan 2011 och 2030. Något måttal för biljettprisutvecklingen och taxekonstruktionen finns inte i TFP. Priset är viktigt för resenärerna bedömning av attraktiviteten och för resandeutvecklingen.

2.1.5. Åtgärder för att nå målen

I TFP finns preciserat en rad åtgärder som behövs för att nå målen. Om föreslagna åtgärder inte leder till målet står:

”Om ett mål inte uppfyllts är det är i första hand åtgärderna som bör justeras, medan målen i stort bör ligga fast och bara förändras då det finns goda skäl. ”

Tidshorisonten delas in i tre skeden. Eftersom TFP skrev 2011-2012 avser kort sikt åren 2015-2017, medellångsikt år 2020 och lång sikt år 2030.

De åtgärder som tas upp för att öka attraktiviteten behandlar komfort, punktlighet, trängsel och lättillgänglig information.

Allmänt om attraktiviteten står:

”Det pågår ett kontinuerligt arbete inom SL för att höja datakvaliteten och effektivisera hanteringen av störningsinformation, vilken bedöms öka resenärernas nöjdhet. Planerade framtida kapacitetsförstärkningar och infrastrukturutvecklingar kommer att öka punktligheten i exempelvis pendeltågsnätet och i viss mån även i tunnelbanenätet och beräknas därför även öka nöjdhetsvärdena. ”

Det finns exempel på åtgärder upptagna i TFP. Några som berör avtalen mellan SLL och trafikföretagen är:

”Vid färd med buss på väg med skyltad hastighet högre än 70 km/tim är målet att det alltid ska finnas tillgång till sittplats ur säkerhets- och komfortsynpunkt. Det innebär att ansvarig trafikentreprenör ska planera för sittplatstillgång för samtliga resenärer på sådana turer, vilket bör tydliggöras i trafikavtal. En annan åtgärd är att förbättra realtidsinformationen, som gör det möjligt för resenären att frivilligt vänta till nästa avgång för att kunna få tillgång till sittplats.

För att uppnå trängselmålen för tunnelbanan krävs en utökning till minst 30 avgångar per timme på Gröna och Röda linjen. För gröna linjen behövs även ytterligare åtgärder. För pendeltågen kommer öppnandet av Citybanan att innebära en tidsmässigt jämnare fördelning av tågavgångarna och därigenom även jämnare fördelning av resenärerna mellan tågen. Generellt förbättrar åtgärder mot trängsel också punktligheten i kollektivtrafiken, eftersom ett jämnare resenärsflöde skapas när trafiken utökas. En annan faktor som påverkar resenärsnöjdheten är trängseln i terminaler och på hållplatser. Kapaciteten är som mest utnyttjad när resebehovet är som störst, och risken är då stor att trängseln ökar ytterligare.

Genom tekniska åtgärder, som t.ex. flexibla hållplatslägen eller tätare trafikering med kortare framkörningstid, kan kapaciteten ökas något, men samtidigt kan det innebära svårigheter för resenärerna att överblicka informationen om trafiken. Även intervalltidtabeller kan användas, det vill säga tidtabeller som bygger på att trafiken har avgångar med vissa intervall istället för på fasta minuttal.

På lite längre sikt kan fysiska åtgärder i olika trafikmiljöer behöva göras för att den upphandlade och den kommersiella trafiken ska rymmas och så att resenärernas behov av utrymme och tillgänglighet ska kunna tillgodoses. ”

Om information finns ett flertal punkter upptagna. Det påpekas att informationen både för upphandlad och kommersiell trafik bör samordnas av SLL och att tillgängligheten för funktionshindrade skall bli bättre.

Datakvalitet och databaser är viktigt för att kunna lämna lättillgänglig och korrekt information. Om detta står:

”Det är beslutat att den nationella databas som Samtrafiken ansvarar för ska användas för gemensam trafikinformation. Därmed uppfylls lagkravet om gemensam information.

Öppna gränssnitt gör också att alla trafikbolag själva har möjlighet att skapa skraddarsydda lösningar för sina kunder och att marknaden kan fortsätta skapa nya applikationer som löser resenärernas ökande behov av mobilitet. ”

Full tillgänglighet prioriteras under hela resan, vilket innebär att fordon, bytespunkter, terminaler, gångvägar etc. behöver åtgärdas. Om anpassningen av trafiken till personer med någon form av funktionshinder står:

”När trafiken anpassas för dessa resenärer blir den samtidigt mer tillgänglig för alla resenärsgupper. Dessa åtgärder gäller därför inte bara målet om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning utan flertalet mål om en attraktiv kollektivtrafik. Nedan följer också åtgärdsförslag för ökad jämlikhet och jämställdhet. ”

Om ökad tillgänglighet och gott bemötande står bl.a.:

”För att nå tillgänglighetsmålen krävs att full tillgänglighet prioriteras vid nyanskaffning av fordon och byggande av anläggningar, som stationer, hållplatser och terminaler. /./ Även vid akuta störningar ska full tillgänglighet eftersträvas. Bemötande och personlig service är viktigt när det gäller att göra trafiksystemet tillgängligt för alla resenärsgupper.

Därför ska all trafikpersonal inom den upphandlade trafiken genomgå bemötande och insiktsutbildning om behoven hos resenärer med funktionsnedsättning. ”

Jämlikhet och jämställdhet behandlas också i TFP. Om detta står:

”Kollektivtrafiken ska planeras utifrån ett vardagslivs och hela resan-perspektiv. Det innebär att behovet av funktionella byten ska beaktas liksom att kollektivtrafiken ska samplaneras med övrig bebyggelseplanering.

Kollektivtrafikplaneringen ska anpassas till lokaliseringen av viktig bebyggelse samt service som förskolor, vårdcentral, butiker med mera, så att tillgängligheten för så många som möjligt blir god. ”

En åtgärd på kort sikt som berör trafikavtalen med trafikutförarna är utbildning av trafikpersonalen. Om detta står:

”All trafikpersonal inom den upphandlade trafiken ska genomgå en utbildning i barnkonventionen och konventionen för personer med funktionsnedsättning. De ska även känna till gällande diskrimineringslagstiftning och få insiktsutbildning. ”

Detta är en mycket konkret åtgärd. Åtgärden på lång sikt är att allmänhets syn på kollektivtrafiken bör förändras. Det står:

”På lång sikt behöver synen på olika trafikslag förändras så att de bli likvärdiga ur ett statusperspektiv. Normen ska inte vara att resa med egen bil. Detta är starkt kopplat till en utveckling mot både ett mer jämlikt och jämställt samhälle. ”

För att minskad hälso- och miljöbelastning samt förbättrad säkerhet finna ett antal åtgärder uppräknade. Om fordonens miljöpåverkan står:

”Enligt en ny lag om miljökrav som berör kollektivtrafiken och som trädde i kraft 2011 ska upphandlande myndighet ta hänsyn till fordons energi- och miljöpåverkan under hela deras livslängd vid upphandling av trafik.

För att uppnå målen om minskad användning av fossila bränslen bör krav på andelen förnybart drivmedel ställas. Förhoppningen är att både den upphandlade och den kommersiella trafiken kan bidra till detta viktiga mål. ”

Det finns några konkreta åtgärder för att förbättra miljöpåverkan nämnda. Dessa är:

”För att minska buller och luftföroreningar från den upphandlade trafiken behöver krav ställas vad gäller:

- *Fordonens max- och medelålder*
- *Bulleremissioner samt utsläpp av partiklar och kväveoxider*
- *Andel förnybart drivmedel/förnybar energi*
- *Energieffektivitet*
- *Bullerminimerande körsätt*
- *Hybridisering och elfordon (gäller enbart buss)*
- *Installation av extra avgasreningsutrustning på äldre bussar minskar utsläppen av partiklar och kväveoxider.”*

Yngre fordon som har bättre buller- och emissionsvärden skall ersätta de äldre fordonen. Om äldre fordon är kvar i trafik föreslår dessa utrustas med avgasrening.

Kollektivtrafikens energieffektivitet påverkas bl.a. av trafikslaget, fordonen, körsättet och trafikmiljön. Om detta står:

”För att öka kollektivtrafikens energieffektivitet bör krav ställas på energieffektivitet hos fordon i den upphandlade trafiken. Därutöver kan följande åtgärder bidra till energieffektivisering i kollektivtrafiken:

- *Sparsamt körsätt*
- *Signalprioritering för bussar samt busskörfält*
- *Övergång till mer kapacitetsstarka fordon och fordon/trafikslag med lägre energiförbrukning per passagerare*
- *Lättare fordon*

Säkerheten är viktig för att kollektivtrafiken skall upplevas som attraktiv. I TFP räknas ett antal åtgärder upp. Det står:

”För att leva upp till målet om att säkerheten i kollektivtrafiken ska förbättras på kort sikt kan bland annat följande åtgärder vidtas:

- *Montera alkolås i fordon.*
- *Genomför revisioner, inspektioner och kontroller av fordon, brand och säkerhet kontinuerligt.*
- *Utreda och följa upp händelser av säkerhetskaraktär samt inkomna synpunkter från resenärer och allmänhet i samråd mellan landstinget, SL och trafikleverantörerna (både upphandlade och kommersiella). Erfarenhetsuppföljning är viktigt för att förändra och säkerställa att olyckor och tillbud inte inträffar.*
- *Samordna den upphandlande enheten, trafikentreprenörer, underentreprenörer och kommersiella aktörer i frågor om säkerhet, inte minst när det gäller arbetsmiljön. Förare och andra anställda tar ett stort ansvar för resenärerna varje dag, samtidigt som stressen ökar när resenärerna blir fler. Stress är en stor orsak till tillbud.*
- *Utforma nya riktlinjer för tillgänglighetsfrågor ur såväl säkerhets- som fordonsperspektiv. SL arbetar under 2012 med att ta fram riktlinjer för hur arbetet med säkerhet ska bedrivas.*
- *Säkerställa att säkerhetsnivåer revideras och tydliggörs i nya upphandlingar.*

På längre sikt är det viktigt att följa upp och kontinuerligt utveckla säkerhetsarbetet både med tekniska hjälpmedel men också med utbildning, och insikt hos trafikentreprenörer om

olika risker. Att ta fram säkerhetsrutiner och utveckla samarbete mellan parter och säkerhetsrevisioner är centrala åtgärder för att uppnå förbättrad säkerhet. ”

Den regionala tillgängligheten inklusive minskade restider har nämnts som ett viktigt mål. Både åtgärder inom kollektivtrafiken och i stadsplaneringen tas upp. Observera att i restidsjämförelsen mellan bil och kollektivtrafik skall tiden för hela resan från dörr till dörr betraktas. Det står:

”För att uppnå målen om regional tillgänglighet behöver utbudet av och förutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras. /./ Restidsskillnaden mellan bil och kollektiva färdmedel är för många avgörande vid valet av trafikslag. För att på sikt få fler att välja att resa kollektivt behöver restiden med kollektivtrafik närma sig restiden med bil. Som ett mått för denna jämförelse brukar restidskvoten användas. Denna räknas från dörr till dörr, vilket innebär att även tiden för att hitta parkeringsplats och gångtiden till och från denna räknas in¹.

För att förbättra kollektivtrafikutbudet på sikt och stärka den regionala tillgängligheten samt förbättra restidskvoten, bland annat mellan de regionala tätortskärnorna, behöver kollektivtrafiken utökas. /./ Även åtgärder som t.ex. nya hållplatser för att få nya resmöjligheter och kortare gångavstånd kan vidtas. För att ge resenären största möjliga flexibilitet och bekvämlighet för att nå resmålet ska olika möjligheter till kombinationsresor finnas. Det kan handla om cykelparkeringar eller goda taxiangöringar.

Viktiga strukturerande långsiktiga åtgärder är att ny bebyggelse lokaliseras till goda kollektivtrafiklägen och utformas på ett transporteffektivt sätt samt att kollektivtrafiken prioriteras framför biltrafiken i planeringen av bostäder och verksamhetsområden. ”

I TFP står att kollektivtrafikandel i länet måste öka för att motverka trängsel och minska miljöbelastningen. Ökad kollektivtrafikandel är dock inget mål utan ett medel för att uppnå samhällets övriga mål. Det står²:

”/./ Potentialen och behovet av ökad kollektivtrafikandel varierar i länet. Eftersom en ökad kollektivtrafikandel egentligen inte är ett mål i sig utan ett medel för att nå andra mål, som minskad trängsel i transportsystemet och minskad miljöbelastning, kommer olika åtgärder att krävas, beroende på område i länet samt typ av resrelation.

Befolkningsprognoserna pekar för närvarande på en ännu kraftigare befolkningsökning än vad som tidigare antagits. Därmed ökar också utmaningen att klara framkomligheten i såväl vägnätet som i kollektivtrafiken. Om inte tidsförlusterna per bilresenär ska öka väsentligt till 2030 krävs åtgärder som begränsar bilanvändningen. Att nå en ökad kollektivtrafikandel och begränsa trängseln i vägnätet är ett arbete som omfattar många olika åtgärder och där många aktörer måste samverka:

- *Bebyggelseplaneringen och planeringen av kollektivtrafik måste samverka så att ny bebyggelse lokaliseras till lägen med bra kollektivtrafik. /./*
- *Framkomligheten för kollektivtrafiken måste förbättras och kollektivtrafiken prioriteras i högre grad i vägnätet. /./*
- *Möjligheterna till enkel och billig parkering vid arbetsplatser underlättar valet av bil och bör därför begränsas. /./*
- *Ekonomiska styrmedel och avgifter är effektiva sätt att påverka fördelningen mellan olika trafikslag. /./*

Oavsett vilka åtgärder som vidtas för att få en större andel att resa kollektivt förutsätter detta att kollektivtrafiken har en tillräcklig kapacitet och kan erbjuda en god komfortnivå för resenärerna. /./”

2.1.6. Genomförande

Målen i TFP avser både kommersiell och upphandlad trafik. Den kommersiella trafiken är dock av mycket liten omfattning jämfört med den upphandlade. Om den upphandlade trafiken står:

¹ Författarnas understrykning

² Sedan detta skrevs år 2012 har befolkningsökningen blivit större än prognosticerat.

”De trafikentreprenörer som kör den upphandlade trafiken har en viktig roll eftersom denna trafik bedöms vara av stor omfattning, i alla fall på kort sikt. De upphandlade entreprenörerna bidrar genom sina åtaganden till att uppfylla målen för kollektivtrafiken. Det är viktigt att de upphandlade entreprenörerna samarbetar med de kommersiella aktörerna om den infrastruktur som båda är i behov av, så att så bra och smidiga lösningar som möjligt kan hittas. Trafikentreprenörerna har en viktig roll när det kommer till bemötandet av resenärerna, eftersom de är en av de aktörer som möter resenären direkt.”

Det finns i åtgärdsplanerna en hel del konkreta krav som direkt går att skriva in i ett avtal med ett trafikföretag t.ex. fordonskrav och krav på olika förarutbildningar. Det finns också ett omfattande resonemang om hur kollektivtrafiken bör planeras för att bli konkurrenskraftig, tillgänglig, jämställd och miljöanpassad. Eftersom trafikföretagen avses bli mer delaktiga i planeringen måste de planera efter denna planeringsfilosofi. En mycket stor del av åtgärderna måste ske i samarbete mellan ett flertal parter. De viktigaste är i mångt och mycket kommunerna. SLL och trafikentreprenörerna kan ge förslag till utformning av infrastrukturen, men kan inte besluta om och genomföra åtgärderna utan kommunernas medverkan. TFP kommer att kompletteras med måltal i de fall detta saknas i 2012:s års upplaga samt revideras vart fjärde år.

”Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är tänkt att revideras vid behov. Det kommer sannolikt att göras en gång per mandatperiod, det vill säga vart fjärde år. /.. En första mindre komplettering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet kommer att genomföras redan under 2013.”

2.1.7. Ekonomiska konsekvenser

Kostnaderna för att öka kollektivtrafikens marknadsandel kommer att bli stora. Ambitionen i TFP är att skattefinansieringsgraden är 50 %. Om kravet på framtida investeringar står:

”Målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och de planerade investeringarna i genomförandeplanen innebär tillsammans stora kostnader, och prioriteringar mellan åtgärder kommer att bli nödvändiga. Landstingsskatten är en del av intäkterna. Ambitionen är att skattesubventioneringsgraden inte ska ändras utan ligga kvar kring 50 procent. För att få kostnadstäckning för att uppfylla regionens mål samt att kunna göra alla de investeringar som krävs för att upprätthålla ett hållbart kollektivtrafiksystem i framtiden krävs utökad finansiering och nya finansieringsformer.”

Det står inte något om hur den utökade finansieringen skall gå till, eller vilka finansieringsformer som skulle kunna tänkas. Det står heller inget om någon policy för taxsystem och biljettpriser. Förutom restiden, reseupppoffringen, är priset för resan en av de viktigaste faktorerna för färdmedelsvalet. En ökad kollektivtrafik innebär också ökade driftkostnader. Kostnadsökningarna beror både på ny tillkommande trafik och på ökade krav på den befintliga trafiken. Det står³:

”Om alla utbyggnader enligt RUF 2010 genomförs kommer driftkostnaderna för kollektivtrafiken att öka markant. Andra faktorer, vid sidan av nyinvesteringar, som driver upp driftkostnaderna är nya lagkrav och nya mål för kollektivtrafiken. Från landstinget finns exempelvis ett mål om sänkt energiförbrukning som med stor sannolikhet kommer att medföra ökade kostnader. Landstinget har också mål om en ökad andel förnybara drivmedel, vilket medför kostnader. Utöver detta kan föreslagna ändrade miljözonsregler medföra att ett stort utbyte av bussar måste ske i innerstaden år 2020. Det är av största vikt att en avvägning mellan kostnader och intäkter görs så att landstinget kontinuerligt har en ekonomi i balans. Detta arbete bedrivs inom arbetet för genomförandeplanen.”

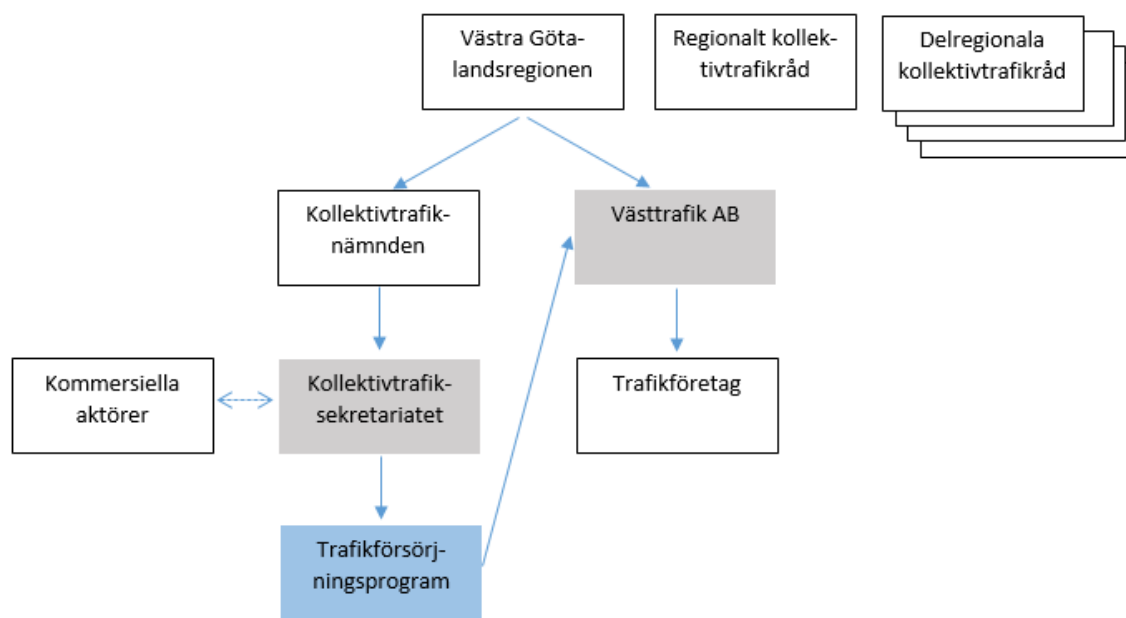
³ De två sista meningarna i citatet avser troligen landstingets totala ekonomi för alla sina verksamheter

2.2. Västra Götaland – TFP 2012

2.2.1. Organisation

Vid årsskiftet 2011/12 blev Västra Götalandsregionen ensam regional kollektivtrafikmyndighet och ägare av Västtrafik. Tidigare hade kommunerna och regionen varit gemensam trafikhuvudman. Regionen ansvarade då för det kommungränsöverskridande resandet och respektive kommun för resorna inom kommunen. I trafikförsörjningsprogrammet från september 2012 står:

”Västra Götalandsregionen beslutar om trafikförsörjningsprogrammet som regional kollektivtrafikmyndighet. Inom Västra Götalandsregionen har en ny kollektivtrafiknämnd inrättats för att ta hand om myndighetsuppgifterna. Västtrafik, som nu är ett helägt bolag inom Västra Götalandsregionen har i uppdrag att handla upp den trafik och genomföra de åtgärder som ger störst måluppfyllelse för den ekonomiska ram som kollektivtrafiknämnden beslutar om. Trafikförsörjningsprogrammet kommer vara vägledande för de uppdrag som nämnden ger till Västtrafik, och utgör därmed ett centralt styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet upprättas vart fjärde år och däremellan görs varje år en uppföljning av programmet.”



Figur 9: Organisationen i Västra Götaland

TFP inleds med att beskriva lagen och skyldigheten att ta fram ett trafikförsörjningsprogram. I princip är detta samma beskrivning som finns i SLL:s trafikförsörjningsprogram. Vi behandlar därför inte detta avsnitt i beskrivningen av Västra Götalands program.

2.2.2. Arbetsprocessen

Arbetsprocessen i Västra Götaland är annorlunda än i Stockholmsregionen främst på grund av att länet är indelat i fyra kommunalförbund och fyra delregionala kollektivtrafikråd.

”Trafikförsörjningsprogrammet är framtaget genom samråd med de politiska forum som fastställdes i samband med att regionen tog över ägandet av Västtrafik. Programmet har processats i det regionala och de fyra delregionala kollektivtrafikråden.”

Samråd har också skett med trafikföretagen och ett stort antal interna och externa parter. TFP är tänkt att revideras och skickas på remiss en gång per år.

2.2.3. Inriktning och syfte

Som framgår av andra punkten i citatet nedan behöver målen och intensionerna i TFP, på grund av organisationen i Västra Götaland, konkretiseras i ett uppdrag till Västtrafik. I denna rapport studeras inte hur detta har formulerats.

”Programmet omfattar en långsiktig målbild till 2025 med en konkretisering av den strategiska inriktningen fram till 2016. Dessutom innehåller programmet en beskrivning av myndighetens hållning till det kommersiella marknadstillträdet, en beskrivning av nuläget samt behovet av framtida trafik med bedömningar av hur detta svarar mot resandemål och andra samhällsmål. Även ekonomiska förutsättningar och uppföljning är en viktig del av programmet.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet har följande två syften:

- *att beskriva kollektivtrafikens strategiska inriktning*
- *att vara vägledande för kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik”*

2.2.4. Utgångspunkter och arbetsmetod

Utgångspunkterna för TFP har varit:

”Miljöanpassning – ställer krav på framtida transportsystem

Miljö- och näringslivsfrågorna har kraftigt bidragit till att höja förväntningarna på kollektivtrafiken. Den ska inte längre vara ett komplement till övriga transportslag utan utgöra ett betydelsefullt attraktivt alternativ.

Delregionalt förarbete

I Västra Götaland har sedan flera år tillbaka en process pågått där kommunerna tillsammans med Västtrafik och Västra Götalandsregionen har arbetat fram delregionala målbilder och kollektivtrafikprogram.

Kollektivtrafikbranschens vägledningar

Under flera år har kollektivtrafikbranschen inom ramen för det så kallade fördubblingsprojektet utarbetat principer och vägledningar som kan användas för att utveckla kollektivtrafiken.

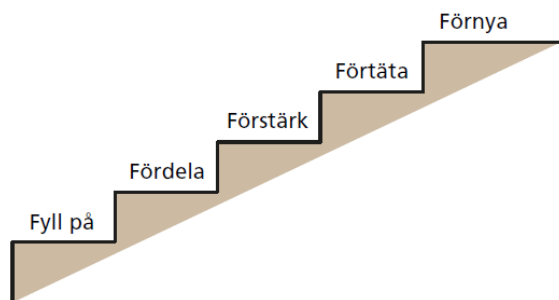
Det delregionala arbetssättet grundar sig i den tidigare organisationen i vilken kommunerna och landstinget gemensamt svarade för finansieringen av ”sin egen” kollektivtrafik. De olika delarna av Västra Götaland har också helt olika förutsättningar för kollektivtrafik.

För att välja den mest samhällsekonomiska kollektivtrafiken har man valt att arbeta med den s.k. flerstegsprincipen, som är en vanlig arbetsmetod främst för investeringar inom trafiksektorn.

Flerstegsprincipen – en arbetsmetod för att nå uppsatta mål

Arbetet för att nå uppsatta mål i trafikförsörjningsprogrammet kommer att ske efter en flerstegsprincip. Flerstegsprincipen bygger på att vi i första steget ska vårda den kollektivtrafik vi har, öka attraktiviteten och öka resandet inom ramen för befintliga resurser. För varje ytterligare steg ökar resursinsatserna för att öka resandet. I de två översta stegen sker mer proaktiva insatser med nya resurser vilket inledningsvis kan vara kostsamt men på sikt kan förväntas ge nya resenärer till kollektivtrafiken.

Syftet med flerstegsprincipen är att vara vägledande och användas på sådant sätt att den bidrar till att samhällets resurser utnyttjas optimalt samt att åtgärder som leder till uppsatta mål kan klaras så kostnadseffektivt som möjligt. ”



Figur 10: Flerstegsprincipen

De fem stegen för ökat resande är följande:

- "1. Fyll på – Förbättra trafikens attraktivitet och öka fyllnadsgraden i befintlig trafik*

fler resenärer eftersträvas där det finns ledig kapacitet i fordonen. Det kan innebära attraktivitetshöjande åtgärder, marknadsföringsinsatser, flexibel prissättning, flyttning av skoltider etc.
- 2. Fördela - Omfördela och effektivisera*

omfördela resurser från områden/klockslag till andra områden/klockslag där resurserna ger större nytta. Utveckla optimala trafikeringskoncept som är anpassade till olika storlek på efterfrågan.
- 3. Förstärk - Möta befintligt efterfrågetryck, s k nödvändiga åtgärder*

Sätt in förstärkningsturer där alla resenärer ej får plats på den ordinarie turen.
- 4. Förtäta - Genomföra proaktiva åtgärder, ökad turtäthet*

I syfte att öka attraktiviteten ökas turtätheten i befintlig linje.
- 5. Förnya - Genomföra proaktiva åtgärder, ny trafik*

I syfte att öka attraktiviteten etableras ny trafik i nya linjer. Detta steg är förhållandevis resurskrävande och kan inledningsvis bli kostsamt. "

2.2.5. Krav på den allmänna trafiken

I programmet står att kollektivtrafikmyndigheten skall ansvara för samhällsnyttan. Utgångspunkten är att resenärerna i Västra Götaland även i fortsättningen skall erbjudas ett sammanhållet kollektivtrafiksystem, som är attraktivt, tillgängligt och överblickbart för alla.

"Tillgänglighet för alla

Den allmänna trafiken ska successivt anpassas för alla. Personer med funktionsnedsättning ska kunna resa med kollektivtrafiken. Därför ställer samhället krav på anpassning och resurser läggs på t ex fordon och infrastruktur. "

"Miljö

Den allmänna trafiken ska i framtiden minska miljöpåverkan och energianvändning. Fordonen kommer successivt att anpassas till detta mål. "

"Byten

En kollektivtrafikresa innehåller i många fall ett eller flera byten och det är då viktigt att bytena kan ske så smidigt som möjligt. "

”Lägsta rekommenderade turtäthet

Den allmänna trafiken i utpekade huvudstråk mellan städer, i städerna, i mindre tätorter och på landsbygden ska erbjuda invånarna en minsta turtäthet under högtrafik, mitt på dagen, kvällar och helger. ”

”Länsgränsöverskridande trafik

Turtätheten för länsgränsöverskridande trafik ska utvecklas i samverkan med regionala kollektivtrafikmyndigheter i våra grannlän. ”

Trafikföretagens företagsekonomiska drivkraft och hur trafikavtalen bör utformas beskrivs på följande sätt:

”Större utrymme för affärsmässigt agerande i den upphandlade trafiken

Alla trafikföretag är kommersiella, oberoende av om de kör kommersiell trafik eller upphandlad trafik. ”Affären” måste vara företagsekonomiskt lönsam för trafikföretaget, annars kan inte trafik upprätthållas gentemot invånarna. En utmaning för den upphandlade trafiken är att trafikavtalen i framtiden blir än mer styrande och drivande så att en attraktiv trafik erbjuds ut mot kund. Att utveckla avtalstyperna mellan Västtrafik och trafikföretagen med förhållandevis stora incitament och relativt stort inflytande hos trafikföretagen är ett sätt att uppnå en kollektivtrafik med ökat kundfokus och affärsmässighet. Det är angeläget att Västtrafik och trafikföretagen gemensamt fortsätter att utveckla branschens gemensamma avtalsprocess och fortsätter utveckla avtalsformer som ytterligare driver resandet. ”

Avsikten med denna rapport är att studera hur målen i TFP omvandlas till mål i trafikavtalen med trafikföretagen. Västra Götaland har i det sista citatet beskrivit sin vilja och sin idé om hur detta skall gå till.

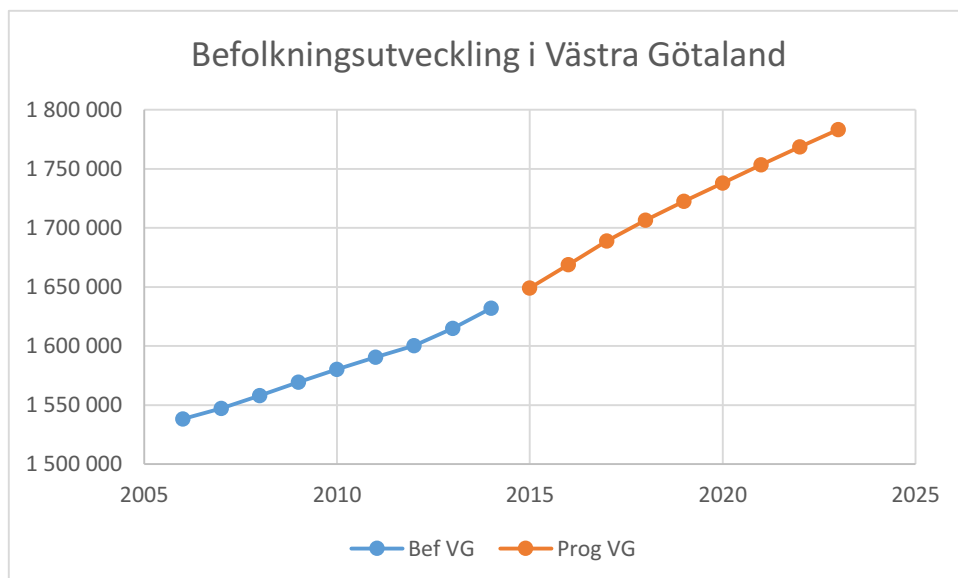
2.2.6. Slutsatser av nulägesbeskrivningen och omvärldsförändringar

I kapitel 4 och 5 i TFP beskrivs relativt detaljerat hur samhällsutvecklingen både i länets olika delar och globalt har varit och hur den förväntas bli. Den TFP som studeras i denna rapport är skriven 2011 – 2012. Den verkliga utvecklingen de senaste fyra åren stämmer inte alltid med den förväntade. En uppdatering av TFP pågår.

Den demografiska utvecklingen kan sammanfattas på följande sätt:

- *”Befolkningen i Västra Götaland bedöms öka med 90 000 under kommande decennium*
- *Antalet - och andelen - äldre ökar*
- *Idag bor en kvarts miljon invånare på landsbygden*
- *Urbanisering pågår. I många kommuner minskar befolkningen*
- *Allt fler invånare arbetar i en annan kommun än den man bor i”*

Enligt Regionens befolkningsprognos för åren 2015 -2030 kommer antalet invånare i Västra Götaland att öka från 1 650 000 år 2015 till 1 783 000 år 2023. År 2011 hade regionen 1 590 000 invånare. Befolkningstillväxten enligt denna prognos är större än vad som förutsågs i TFP.



Figur 11: Befolkningsutveckling enligt regionala utvecklingsprogrammet

Om kollektivresandet står:

- *”Totalt genomfördes 228 miljoner resor under 2010, d v s 0,4 resor per invånare och dag*
- *Ungefär 75 % av kollektivtrafikresorna sker i Göteborgsregionen och till stor del med spårvagn*
- *Ungefär var fjärde motoriserade resa i Västra Götaland sker med kollektivtrafik*
- *Trafiken har vissa kvalitetsbrister, t ex pålitlighet och punktlighet samt biljettsortiment och betalsystem*
- *Kollektivtrafiken knyter an till regionens största besöksmål, men konkurrenskraften gentemot bilen kopplat till regionens turist- och besöksnäring kan stärkas*
- *Trafiksystemet är bara delvis anpassat till funktionsnedsattas behov*
- *Landsbygd och små tätorter är svåra att försörja med kostnadseffektiv kollektivtrafik”*

Om kundnöjdheten står:

- *”Den allmänna nöjdheten med hela kollektivtrafiken har minskat de senaste fem åren*
- *Nöjdheten med den ”senast genomförda resan” ligger högre än den allmänna nöjdheten”*

Övriga konstateranden är:

- *”Den kommersiella trafikens andel är liten i dag och kommer inledningsvis sannolikt att bli begränsad*
- *Kollektivtrafiken har miljömässigt utvecklats mycket positivt under det senaste decenniet*
- *Kollektivtrafiken subventioneras med ca 3 mdr per år och Västtrafiks självfinansieringsgrad ca 54 %.”*

De största utmaningarna för att kraftigt öka kollektivtrafikens marknadsandel enligt TFP är:

”På kort sikt – ett par år framåt

- 1. Resandet ökade kraftigt under 2011 utan att trafiken byggdes ut i motsvarande omfattning. Vissa resenärer som väntar vid hållplats riskerar att nu bli frångörda. Det krävs akuta insatser på en del tunga pendlingslinjer för att ta hand om resandeökningen.*
- 2. Trängselskatt införs i Göteborg 2013. Kollektivtrafiken kommer därmed att behöva ta emot fler resenärer. Trafiken behöver byggas ut.*
- 3. Redan beställda pendeltåg och regiontåg måste levereras i tid och sättas ut i trafik enligt plan.*
- 4. Nuvarande biljettsystem behöver förenklas och beslut tas om en större förändring av biljettsystemet.*
- 5. Kollektivtrafikens kapacitet och kvalitet behöver öka och därmed dess attraktionskraft för att vända trenden mot ökad kundnöjdhet.*
- 6. Dialog och samverkan mellan region/Västtrafik och kommuner ska fungera på ett sätt som gynnar kollektivtrafikens utveckling.*

På lång sikt – fram till 2025

- 1. Den demografiska utmaningen kan ses utifrån två perspektiv:
befolkningen blir allt äldre, vilket leder till att resbehoven förändras. Kollektivtrafiken måste därmed anpassas till delvis nya behov.
andelen förvärvsarbetande minskar, vilket leder till att minskade skatteintäkter i relation till kostnaderna för regionens verksamheter. Konkurrensen om offentliga medel kommer att innebära särskilt stora svårigheter för ”kollektivtrafiksektorn” när den ska fördubbla sin verksamhet.*
- 2. Kollektivtrafikens kapacitet och kvalitet behöver öka och därmed dess attraktionskraft.*
- 3. Trafikförsörjningen ska klaras på ett kostnadseffektivt sätt och en basnivå som är rimlig för alla invånare i Västra Götaland ska upprätthållas.*
- 4. Oljan som drivmedel har stora negativa effekter. En utmaning är att ställa om kollektivtrafiken till fossilfri användning.*
- 5. Kollektivtrafiken ska anpassas till personer med olika typer av funktionsnedsättning så att resan fungerar från dörr till dörr.*
- 6. Kollektivtrafikens infrastruktur - järnväg, busskörfält, terminaler, uppställningsplatser, pendelparkeringar etc. – behöver byggas ut så att kapacitet och kvalitet blir tillräckligt stor för att klara fördubblingen.*
- 7. Samhällsbyggnad och stadsutveckling behöver i större utsträckning anpassas till kollektivtrafikens villkor.”*

2.2.7. Vision, mål och strategier till 2025

Vision

Visionen i TFP kan sägas vara en för kollektivtrafiken konkretisering av regionala och lokala visioner och mål för Västra Götaland samt nationella sådana.

”Trafikförsörjningsprogrammets utgångspunkter är bland annat Vision Västra Götaland, kommunalförbundens målbilder och kollektivtrafikprogram, statens transportpolitiska mål samt kollektivtrafikbranschens mål och visioner. Nedan beskrivs utdrag från ”Vision Västra Götaland – Det goda livet”.

Följande är utdrag av texten i under de punkter som tas upp i visionen:

”Ett livskraftigt och hållbart näringsliv

En utvecklad kollektivtrafik med snabba förbindelser ökar företagets möjligheter att finna specialiserad arbetskraft genom att fler människor kan nå arbetsplatsen inom rimlig pendlingstid. /../ Kollektivtrafiken fyller en viktig roll i arbetet med att skapa en hållbar besöks och turistnäring i Västra Götaland.

En god hälsa

Hälsa är ett centralt värde i Det goda livet. Beräkningar visar att utsläpp av kväveoxider, partiklar och andra luftföroreningar skulle varit betydligt större om inte kollektivtrafiken funnits.

Ledande i kompetens och kunskapsutveckling

Regioner med välutbildad befolkning är attraktiva, drar till sig investeringar och utvecklas snabbare.

En ledande kulturregion

Kollektivtrafiken underlättar medborgarnas tillgång till kultur där dessutom andelen barn och äldre med större behov av kollektivtrafik än andra åldersgrupper är betydande.

Infrastruktur och kommunikationer med hög standard

En snabb och säker kollektivtrafik har stor betydelse för tillväxt och utveckling.

Visionen för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken bidrar till att utveckla Västra Götaland.

- Kollektivtrafiken skall ha ett konkurrenskraftigt utbud som en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem med hög tillgänglighet.*
- Kortare restider ökar tillgängligheten till arbetsmarknader och utbildning både i och kring Västra Götaland vilket gör regionen rundare.*
- Kollektivtrafiken utvecklas i en riktning som svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov, den ska främja integration och vara tillgänglig för funktionshindrade. ”*

TFPs målstruktur

Måläret i TFP är 2025 och jämförelseåret är 2010. Målstrukturen är uppbyggt i fyra steg:

- ett övergripande mål*
- fem delmål*
- ett antal strategier för att nå delmålen*
- ett antal indikatorer som ska följas upp (se kap 10).*

Övergripande mål 2025

Det övergripande målet avser regionens utveckling. Målet utgår ifrån att kollektivtrafiken har en viktig funktion för en hållbar utveckling i regionen.

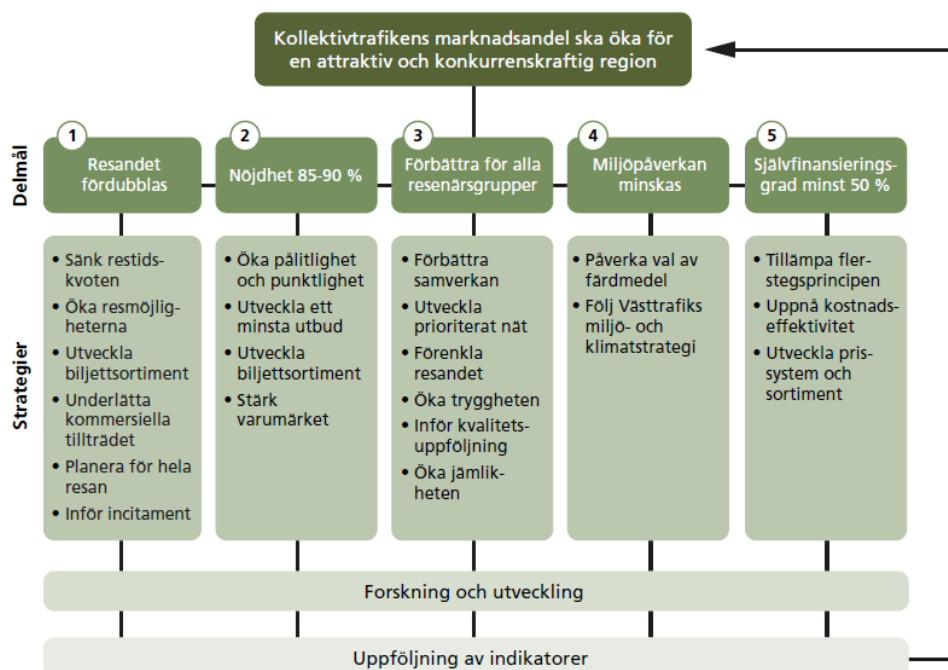
”Det övergripande målet har fokus på hållbarhet. Med den negativa påverkan som dagens transporter har på miljön är det nödvändigt att kraftigt öka kollektivtrafiken och se denna som en viktig plattform i ett framtida hållbart transportsystem. Fler än idag ska nyttja kollektivtrafiken och det ska ske en överflyttning från andra motoriserade färdmedel till kollektivtrafiken. Målet handlar också om regionförstoring och hur viktigt det är med en attraktiv kollektivtrafik i en tillväxtregion. Samtidigt ska det finnas en grundläggande tillgänglighet för alla invånare, oavsett var man bor och vilka förutsättningar man har.

Målet är att var tredje motoriserade resa i Västra Götaland ska göras med kollektivtrafiken år 2025. I Göteborgsregionen är målet att nå 40 procents marknadsandel i enlighet med

K2020. Det förutsätter enligt K2020 att Västlänken är utbyggd, vilket beräknas vara 2028.
”

Observera att det övergripande målet för marknadsandelen gäller för Göteborgsregionen.

”Målet mäts enligt nationell standard, med Kollektivtrafikbarometern. År 2010 uppgick kollektivtrafikens marknadsandel till 23,7 procent i Västra Götaland och 29 procent i Göteborgsregionen (inklusive Kungälv kommun). ”



Figur 12: Målstrukturen i Västra Götalands trafikförsörjningsprogram

Delmål och strategier

De fem delmålen gäller hur kollektivtrafiken skall utvecklas för att uppfylla det övergripande målet. De är:

- ”Delmål 1: Resandet med kollektivtrafiken 2025 ska fördubblas i förhållande till 2006
- Delmål 2: Minst 85-90 procent av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken
- Delmål 3: Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärgruppers behov. Det ska finnas ett utpekat kollektivtrafiknät som är tillgänglighetsanpassat.
- Delmål 4: Kollektivtrafiken ska utvecklas så att den både minskar transportsektorns miljöpåverkan och sin egen miljöpåverkan till 2025.
- Delmål 5: År 2025 ska Västtrafiks självfinansieringsgrad uppgå till minst 50 procent.”

”Delmål 1: Resandet fördubblas

För 2025 gäller att resandet ska öka till ca 380 miljoner resor, jämfört med 201 miljoner resor år 2006, d v s nästan en fördubbling. ”

Det framgår inte tydligt om det är antalet påstigande (delresor) eller antalet resor som avses. Antalet påstigande påverkas förutom av en resandetillväxt även av linjenätets uppbyggnad. Målet om ökat resande är uppdelat per region, trafiktyp samt för år 2016 och 2025. I [figur 13](#) är utgångsåret 2010 istället för 2006 som i fördubblingsmålet. År 2010 var antalet delresor 228 miljoner enligt Västtrafiks

statistik. En ökning med 1,7 från år 2010 till 2025 ger cirka 380 miljoner delresor år 2025. Stadstrafiken antas bidra med den största resandeökningen.

Resandefaktorer fördelade på stadstrafik, tågtrafik och övrig busstrafik 2016 och 2025 relativt 2010				
Delregion	Totalt	Stadstrafik	Tåg	Övrig trafik
Fyrbodal	1,2/1,4	1,2/1,4	1,6/1,9	1,1/1,3
Göteborgs-regionen	1,4/1,7	1,4/1,7	1,3/1,7	1,2/1,4
Sjuhärad	1,3/1,6	1,2/1,7	1,3/2,3	1,3/1,5
Skaraborg	1,2/1,3	1,3/1,5	1,2/1,4	1,1/1,2
Totalt	1,3/1,7	1,4/1,7	1,3/1,6	1,2/1,4

Figur 13: Resandeutveckling till år 2016 och 2025

”Förutsättningarna för att öka resandet skiljer sig åt mellan olika delar av regionen. Kommunalförbunden har inom ramen för arbetet med delregionala målbilder utarbetat resandemål för stadstrafik, tågtrafik och övrig trafik som i huvudsak utgörs av landsbygdstrafik med buss samt båttrafik.”

”Delmålet för 2016 baseras dels på en successiv utveckling i riktning mot 2025 års nivå och dels på att vissa större händelser ger språngvisa förändringar.”

Strategier för att nå delmål 1: Resandet fördubblas

a) Sänk restidskvoten gentemot bil. Restidskvoten är förhållandet i restid mellan kollektivtrafik och bil. Den mäts mellan linjernas ändpunkter. Det vore önskvärt att på sikt utveckla en metod för att kunna jämföra hela resan från dörr till dörr.

b) Öka resmöjligheterna i relationer med stor potential för ökat resande. Detta gäller såväl resmöjligheterna i stråk som anslutningstrafik

c) Biljettsortimentet ska upplevas som attraktivt. (strategin finns även med under delmål 2). Arbetet med att ta fram en ny pris- och sortimentstrategi pågår.

d) Underlätta det kommersiella tillträdet. För att kunna nå målet om en marknadsandel på 33 procent måste kollektivtrafikens totala utbud öka. Ett bra sätt är att skapa förutsättningar för trafikföretagen att bedriva kommersiell trafik.

e) Planera för att hela resan ska fungera från dörr till dörr

f) Arbeta med incitament, tjänster, marknadsföring och mobility management. Strategin för att öka kollektivtrafikresandet är att skapa och stödja flexibla trafikanter som gör rationella val utifrån sin valsituation.”

Högsta restidskvoten gentemot bil 2025	
Tågförbindelser	0,8
Prioriterade busstråk	1,2
Övriga busslinjer	1,3

Figur 14: Restidskvot kollektivtrafik/bil i Västra Götaland

En restidskvot som mäts mellan linjens ändpunkter är inte jämförbar med resenärens upplevda restid från dörr till dörr. Hur t.ex. gångtid till och från hållplatsen och väntetiden skall bedömas framgår inte.

Med strategin ”f) Arbeta med incitament...” avses att informera kunderna om kollektivtrafikens fördelar för just dem.

”Delmål 2: Nöjdhet 85-90 %

”För att öka kollektivtrafiks marknadsandel är det viktigt att så många invånare som möjligt är nöjda med kollektivtrafiken. Media kan vara en betydande faktor för invånarnas uppfattning, särskilt bland dem som sällan reser kollektivt, men grunden är ändå att kollektivtrafiken fungerar på ett bra sätt.

För 2010 gällde följande nöjdhet enligt mätningar utförda av Svensk Kollektivtrafik:

- Nöjda: 53 procent
- Varken eller: 35 procent
- Missnöjda: 12 procent”

Observera att det är resenärerna som målet avser. Den redovisade nöjdheten är mycket låg jämfört med i övriga landet. Media kanske mer speglar alla invånarnas syn på kollektivtrafiken. Någon strategi för att få media mer positiva nämns inte.

Strategier för att nå delmål 2: Nöjdhet 85-90 %

a) Förbättra trafikens pålitlighet och punktlighet.

b) Utred och erbjud ett minsta utbud av resmöjligheter för boende på landsbygd och i mindre tätorter. Alla invånare i Västra Götaland skall erbjudas minst fem dubbelturer per vecka. Det avser i första hand möjligheten att nå samhällsservice inklusive livsmedelsbutik.

c) Biljettsortimentet ska upplevas som attraktivt (strategin finns även med under delmål 1. Arbetet med att ta fram en ny pris- och sortimentstrategi pågår.

d) Arbeta med att stärka kollektivtrafikens varumärke. Varumärket ”Västtrafik” är väl känt hos invånarna i Västra Götaland. Generellt gäller att ett starkt varumärke ger konkurrensfördelar under förutsättning att varumärket förknippas med något positivt och fördelaktigt. Det finns därför skäl att aktivt arbeta med strategier som stärker varumärket.

Ovan beskrivs att kundnöjdheten både bland invånarna, i media och resenärerna är lågt. Under punkt d i strategier sägs sedan att varumärket Västtrafik är väl känd och att starka varumärken ger konkurrensfördelar. De två beskrivningarna motsäger delvis varandra.

Antalet resor och invånare på landsbygden är litet i förhållande till i Göteborgs och Göteborgsregionen. Det finns ingen beskrivning av hur en förbättrad nöjdhet bland dessa kunder skulle påverka den totala nöjdheten.

”Delmål 3: Förbättra för alla resenärsgupper

”Målet har fokus på att anpassa kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Samtidigt innebär dessa anpassningar att kollektivtrafiken blir funktionellt mer tillgänglig och användbar för alla resenärsgupper. ”

Strategier för att nå delmål 3: Förbättra för alla resenärsgupper

a) Förbättra samverkan mellan olika aktörer.

b) Utveckla ett prioriterat kollektivtrafiknät i samverkan med väghållarna. Utveckla ett kollektivtrafiknät som är anpassat för personer som har en funktionsnedsättning. Alla fordon, strategiska knutpunkter samt hållplatser med fler än 100 påstigande ska vara anpassade.

c) Gör det enklare att resa. Utveckla tjänster som underlättar hela resan och som tar större hänsyn till personer med särskilda svårigheter och olika typer av funktionsnedsättningar.

d) Öka tryggheten i resandet.

e) Öka jämlikhet, jämställdhet, integration samt underlätta barns resande.

f) Inför kvalitetsuppföljning.

Samverkan med andra aktörer är en förutsättning för att nå delmål 3, genom bland annat:

- *Att väghållarna och markägarna prioriterar anpassningen av hållplatser*
- *Att även de kommersiella aktörerna anpassar sig till branschgemensamma överenskommelser”*

Det sägs inte om 100 påstigande är per vardag eller under någon annan tidsperiod. År 2016 kommer 770 hållplatser att vara anpassade.

”Delmål 4: Miljöpåverkan minskas”

”A. Transportsektorns miljöpåverkan

År 2025 ska personresandets negativa miljöpåverkan minska genom att allt fler människor väljer att resa med kollektivtrafik istället för med bil.

B. Kollektivtrafikens egen miljöpåverkan

År 2025 ska minst 95 % av kollektivtrafikens persontransportarbete utföras med fossilfri energi och den landbaserade fordonsflottan ska vara fossiloberoende

År 2025 ska kollektivtrafiken använda 25 % mindre energi per personkilometer jämfört med 2010.

År 2025 ska kollektivtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar per personkilometer ha minskat med minst 60 % jämfört med 2009.

Buller från kollektivtrafiken ska minska.

Energieffektiviteten i Västtrafiks fastigheter ska öka. ”

Delmålet består av två delar. Dels skall kollektivtrafiken bidra till att hela transportsektorns miljöpåverkan minskar och dels skall den egna miljöpåverkan minska.

Västra Götalands mål gäller persontransportarbetet och gäller nog även kommersiell trafik. Minskade utsläpp per personkilometer kan dels uppnås genom bättre beläggningsgrad och dels genom minskade utsläpp från fordonen.

”Strategier för att nå delmål 4: Miljöpåverkan minskas

a) Arbeta med mobility management och påverka människors val av färdmedel. Strategin för att minska persontrafikens negativa miljöpåverkan överensstämmer med strategierna för delmål 1 (resandemålet).

b) Fortsätt följa Västtrafiks miljö- och klimatstrategi. Beslutad miljö- och klimatstrategi uppdateras, inkl. plan för avveckling av fossila bränslen baserat på Branschgemensamt miljöprogram. Utvecklingsarbete krävs för att minska buller och vibrationer från kollektivtrafiken – ett ansvar som delas med väg- och banhållare.”

”Delmål 5: Självfinansieringsgrad minst 50 %

År 2025 ska Västtrafiks självfinansieringsgrad uppgå till minst 50 %.”

Med delmålet avses Västtrafiks självfinansieringsgrad. Det är regionens ägartillskott till verksamheten som anses vara subventioneringen. Kommunala tillköp, statsbidrag, kommunalt köpta skolbiljetter etc. räknas inte som subvention.

”Strategier för att nå delmål 5: Självfinansieringsgrad minst 50 %

a) Tillämpa flerstegsprincipen som redovisas i kapitel 2.3.

b) Uppnå kostnadseffektivitet. Större framtida satsningar ska ske i områden/stråk med stor resandepotential än i de glest befolkade områdena.

c) Utveckla ett attraktivt prissystem och sortiment som på sikt genererar en ökad intäkt/resa.”

Det står också att samverkan med andra aktörer t.ex. kommunerna är viktigt för att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken.

I *figur 15* visas en sammanfattning av de övergripande målen, delmålen och måltalen. Av figuren framgår att marknadsandelen i hela Västra Götaland skall vara 33 % av de motoriserade resorna år 2025. Ett måltal för att mäta det övergripande målet är andelen invånare som är nöjda med kollektivtrafiken. Ett måltal är också utbudet av kommersiell trafik.

Övergripande mål	Måltal 2025	Indikatorer
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region	Kollektivtrafiken står för 33 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland. I Göteborgsregionen står kollektivtrafiken för 40 % av de motoriserade resorna.	Ö.1 Kollektivtrafikens marknadsandel Ö.2 Regionförstoring; antal LA-regioner och befolkningsstorlek Ö.3 Regionförtätning; antal pendlare inom LA-regioner Ö.4 Andel invånare som är nöjda med kollektivtrafiken
Delmål	Måltal 2025	Indikatorer
1. Resandet med kollektivtrafiken 2025 ska fördubblas i förhållande till 2006	Resandet med kollektivtrafiken ska uppgå till 380 miljoner resor	1.1. Antal resor gjorda med kollektivtrafiken; delregioner 1.2. Kollektivtrafikens restidskvot i prioriterat kollektivtrafiknät 1.3. Förändring i trafikutbudet; delregioner 1.4. Andelen invånare med mindre än 45 min med kollektivtrafik till sin delregionala huvudort 1.5. Andel kommuner med minst ett försäljningsställe 1.6. Utbud av kommersiell trafik
2. Minst 85-90 % av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025	Minst 85-90 % av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025	2.1. Andelen resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken (kvinnor/män) 2.2. Andelen utförda turer med kollektivtrafiken 2.3. Andelen turer som är punktliga 2.4. Andelen invånare med mindre än 30 min med kollektivtrafik till sin kommunala huvudort 2.6. Allmänhetens upplevelse av förseningar i kollektivtrafiken
3. Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärgruppers behov. Det ska finnas ett utpekade kollektivtrafiknät som är tillgänglighetsanpassat för att möjliggöra hela resan	Det utpekade nätet ska bestå av minst 770 hållplatser 2025 100% av kollektivtrafikens fordon skall vara anpassade 2025	3.1. Andel anpassade fordon 3.2. Andel anpassade prioriterade knutpunkter och hållplatser 3.3. Andel knutpunkter med ledsagning - Årlig uppföljning i enlighet med funktionshinderstrategin - Kvalitativ uppföljning av aktiviteter i syfte att främja jämlikhet, jämställdhet, integration och barnperspektiv
4. Kollektivtrafiken ska utvecklas så att den både minskar transportsektorns (A) miljöpåverkan och sin egen (B) miljöpåverkan till 2025	A. år 2025 ska personresandets negativa påverkan minska genom att marknadsandelen för kollektivtrafiken är minst 33 % B. 95 % av kollektivtrafikens persontransportarbete ska 2025 utföras med fossilfri energi År 2025 ska kollektivtrafiken använda 25 % mindre energi per personkm jämfört med 2010. År 2025 ska kollektivtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar per personkm ha minskat med minst 60 % jämfört med 2009	4.1. Minskad miljöpåverkan genom ökad marknadsandel 4.2. Andel fordonskm med biodrivmedel 4.3. Utsläpp per personkm av kväveoxider och partiklar 4.4. Energianvändning för buss, kwh per personkm - Kvalitativ uppföljning av mobility management-åtgärder
5. År 2025 ska Västtrafiks självfinansieringsgrad uppgå till minst 50 %	År 2025 ska Västtrafiks självfinansieringsgrad uppgå till minst 50 %	5.1. Västtrafiks självfinansieringsgrad i % 5.2. Västtrafiks kostnad per resa 5.3. Västtrafiks kostnad per personkilometer 5.4. Västtrafiks intäkt per resa 5.4. Västtrafiks intäkt per personkilometer

Figur 15: Sammanställning av mål i Västra Götaland

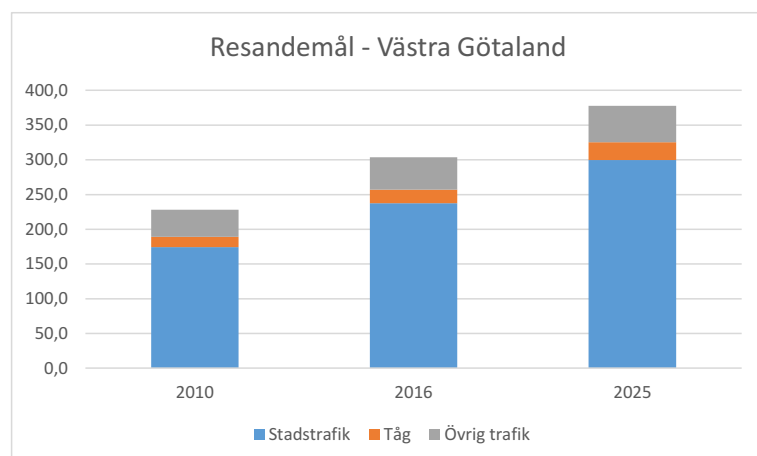
2.2.8. Behov av regional kollektivtrafik 2025 och 2016

”Kollektivtrafikens marknadsandel skall enligt det övergripande målet öka så att en tredjedel av alla motoriserade resor skall utföras med kollektivtrafik i framtiden. Antalet kollektivtrafikresor skall fördubblas till 2025. Kollektivtrafikens kapacitet måste därmed byggas ut kraftfullt. Störst potential för resandeökningar finns i de större städerna samt i de tyngre regionala resandestråken. ”

I *figur 16* visas Västra Götalands mål för antalet resor. Målet är uppdelat på delregion och per trafikslag. Stadstrafiken i Göteborg svarade år 2010 för 70 % av resorna. Andelen kommer enligt målet att öka till 73 % år 2025.

Trafikslag	Fyrbodal			Sjuhärad			Skaraborg			Göteborgsregionen			Summa		
	2010	2016	2025	2010	2016	2025	2010	2016	2025	2010	2016	2025	2010	2016	2025
Stadstrafik	6,0	7,0	8,5	6,8	8,2	11,5	2,6	3,2	3,8	159,0	219,3	275,8	174,4	237,7	299,6
Tåg	1,2	1,6	2,2	1,0	1,3	2,3	1,7	2,0	2,4	11,0	14,6	18,9	14,9	19,5	25,8
Övrig trafik	5,2	5,9	6,9	5,7	7,4	8,3	4,4	4,7	5,2	23,5	28,4	32,0	38,8	46,4	52,4
Summa	12,4	14,5	17,6	13,5	16,9	22,1	8,7	9,9	11,4	193,5	262,3	326,7	228,1	303,6	377,8
Andel av resorna	5,4%	4,8%	4,7%	5,9%	5,6%	5,8%	3,8%	3,3%	3,0%	84,8%	86,4%	86,5%	100,0%	100,0%	100,0%

Figur 16: Västra Götalands mål för antalet resor per region

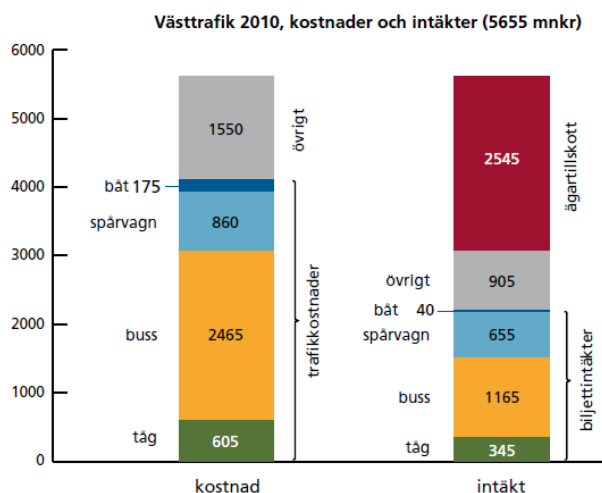


Figur 17: Västra Götalands resandemål till 2025

Stadstrafiken totalt kommer enligt målet att öka från drygt 76 % till nästan 80 % av det totala antalet resor. Reslängden för stadstrafikresor är betydligt kortare än i regiontrafiken. Stadstrafikens andel av transportarbetet är därför mindre än andelen resor.

2.2.9. Ekonomi

Västrafiks omsättning 2010 var 5 655 msek och ägartillskottet var 2 545 msek eller 45 % av de totala kostnaderna. Självfinansieringsgraden, såsom den definieras av Västra Götalandsregionen, är då 55 %.



Figur 18: Västtrafiks kostnader och intäkter 2010

Om den framtida ekonomin står:

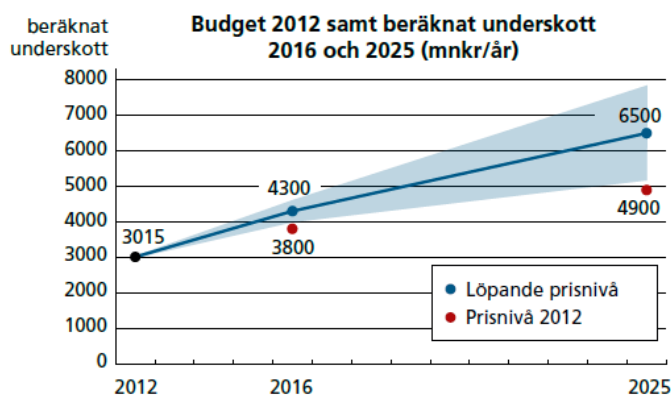
”Det framtida underskottet, d v s totala kostnader minus totala intäkter, för kollektivtrafiken kommer att öka om uppsatta mål ska kunna nås. Underskottets utveckling är beroende av Västra Götalandsregionens framtida ambition och hur kostnadseffektivt Västtrafik lyckas nå de uppsatta målen. Måluppfyllelsen och dess effektivitet är också beroende på samverkan med t ex Trafikerket och kommunerna som ansvariga parter för infrastruktur och samhällsbyggnad.”

Med begreppet underskottet avses samma som ägartillskottet. Ambitionsgraden för kollektivtrafikens utbyggnad är med andra ord beroende av den ekonomiska utvecklingen.

Om det beräknade underskottet år 2016 står:

”Bedömningen visas i löpande prisnivå och baseras på antagande om branschens kostnadsutveckling som ligger högre än konsumentprisindex. Västtrafiks budget för 2012 uppgår till 3015 mnkr. Västtrafik har bedömt att uppsatta resandemål innebär en kostnadsutveckling på ca 9 % per år fram till 2016. Med ungefär samma självfinansieringsgrad som råder 2012 skulle det innebära ett underskott om ca 4 300 mnkr år 2016. Även vid helt ”oförändrad trafik”, d v s helt utan volymökningar, bedöms underskottet öka med 4,9 % per år, framförallt på grund av indexkostnader, ökade kapitalkostnader för redan beställda tåg och ökade kostnader i samband med kommande trafikupphandlingar.”

Med budget måste avses ägartillskottet, vilket kan jämföras med det för 2010 i [figur 18](#).



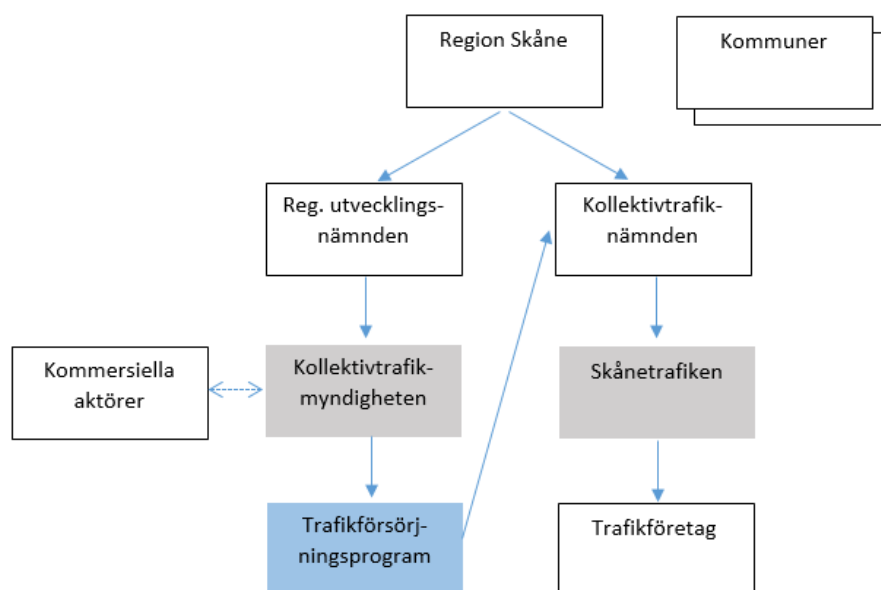
Figur 19: Västra Götalands budgetprognos

Underskott år 2025 beräknas på samma sätt som för 2016. I prisnivå 2012 beräknas det bli 4 900 mkr och i löpande prisnivå 6 500 mkr. Utvecklingen och osäkerheten framgår av figur 19.

2.3. Region Skåne – TFP 2016

2.3.1. Organisation

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne, med politiskt och ekonomiskt ansvar för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken i länet. Inom Region Skåne är det den regionala utvecklingsnämnden med dess förvaltning som är ansvarig. Det finns också en Kollektivtrafiknämnd med förvaltningen Skånetrafiken inom regionen. Kollektivtrafiknämnden med Skånetrafiken planerar trafiken, upphandlar och förvaltar avtalen med trafikföretag som utför trafiken. TFP som Region Skåne har tagit fram är riktlinjerna för Kollektivtrafiknämnden.



Figur 20: Organisation i Skåne

2.3.2. Arbetsprocessen

Region Skåne uppdaterar sitt trafikförsörjningsprogram varje år. Förutom TFP finns en Verksamhetsplan. TFP och Verksamhetsplanen är inte uppbyggda på samma sätt och en del av målen är inte exakt desamma i de två dokumenten. I denna studie har vi valt att använda TFP för 2016⁴ och framåt, vilket är det senast beslutade i regionfullmäktige.

I TFPs inledning står:

”Mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet, som tillsammans med budgeten är det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken.”

I denna sammanfattning av TFP är ordningen mellan avsnitten densamma som i programmet.

⁴ Beslutat i regionfullmäktige 2015-10-23

2.3.3. Övergripande mål

Detta avsnitt kan sägas vara en vision för kollektivtrafikens roll i samhället.

”Skåne har både möjligheter och utmaningar. Det finns en obalans i utvecklingstakten i länets olika delar men den flerkärniga och täta ortstrukturen ger goda förutsättningar att skapa en positiv utveckling i hela Skåne. Den underlättar arbetet med att vidga Skåne som en sammanhängande och funktionell region avseende arbete, boende och utbildning. Här har också kollektivtrafiken en nyckelroll i att stärka den fysiska tillgängligheten och därigenom binda samman Skåne.”

I trafikförsörjningsplanen beskrivs Skånes struktur med många tätorter och relativt korta avstånd. Begreppet som används är ”Det flerkärniga Skåne”.

”Med sina städer och nära 250 mindre tätorter har Skåne en mycket större tätortstäthet än någon annan del av Sverige. Relativt övriga Sverige är avstånden i länet korta. Skåne har idag i princip två arbetsmarknadsregioner, dels Malmö-Lund som omfattar hela västra Skåne, dels Kristianstad-Hässleholm som förutom Kristianstad och Hässleholm omfattar Östra Göinge, Bromölla och Sölvesborg. Därtill ingår Osby i arbetsmarknadsregion Älmhult. För att säkerställa en tillväxt som inkluderar alla, samtidigt som befolkningen växer, måste Skåne arbeta med en förbättrad integration och rörlighet mellan och inom arbetsmarknadsregionerna. Även kopplingen mellan de regionala kärnorna och deras omland behöver förbättras, men det handlar också om att stärka sambanden i östra Skåne och sambanden mellan östra Skåne och nordväst.”

Det används också begreppet ”Det öppna Skåne 2030”. Om detta står:

”För att nå målbilden om Det öppna Skåne har fem prioriterade ställningstaganden pekats ut. För varje ställningstagande finns ett antal delstrategier samt några mål. De fem prioriterade ställningstagandena är:

- *Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet*
- *Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor*
- *Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur*
- *Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster*
- *Skåne ska vara en globalt attraktiv region*

Kollektivtrafiken kan bidra till att nå målbilden i utvecklingsstrategin, framförallt genom att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne, men även på andra sätt. En väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik bidrar till att:

- *Skapa hållbara och attraktiva livsmiljöer, genom att*
 - *öka den fysiska tillgängligheten till natur- och grönområden, allemansrättslig mark, handel, arbete, service, fritid och kultur*
 - *göra det möjligt att arbeta i staden och leva på landet – eller tvärtom.*
- *Säkerställa att platsen Skåne mår bra, genom att*
 - *bidra till en hållbar livsstil som möjliggör medvetna och klimatneutrala val och därmed bättre levnadsvillkor för Skånes invånare*
 - *vara ett viktigt verktyg för utvecklingen av ett hållbart transportsystem och en hållbar stadsutveckling*
 - *vara en väsentlig faktor i Skånes kraftfulla agerande för att nå de regionala miljömålen.*
- *Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne, genom att*
 - *Skånes invånare kan resa till och från jobb, studier eller fritidsaktiviteter på ett klimatneutralt och energisnålt sätt*

- stärka den regionala tillgängligheten, tidsförtäta Skåne och skapa en gemensam arbetsmarknad
- sammankoppla de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna
- koppla alla orter till någon eller några regionala kärnor och bidra till god tillgänglighet mellan de regionala kärnorna och orterna i deras omland.
- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor, genom att
 - erbjuda goda pendlingsmöjligheter för de som väljer att bo på landet eller i de mindre orterna samtidigt som de jobbar i någon av tillväxtmotorerna eller regionala kärnorna.
- Utveckla möjligheten att bo och verka i hela Skåne, genom att
 - erbjuda attraktiva och konkurrenskraftiga resmöjligheter såväl inom Skåne som mellan Skåne och grannlänerna samt Danmark
 - kollektivtrafiken har goda kopplingar till gång- och cykelvägar.
- Utveckla Skåne hållbart och resurseffektivt, genom att
 - bidra till minskad klimatpåverkan, klimatanpassning och god resurshushållning
 - underlätta att Skåne blir energieffektivare och ökar andelen förnyelsebar energi samt vara draglok mot målet att Skåne ska vara fossilbränslefritt 2030
 - stimulera ett klimatanpassat, kollektivtrafknära, förtätat, blandat och integrerat byggande med balanserad och hållbar markanvändning.
- Stärka den internationella tillgängligheten, genom att
 - erbjuda "hela resan" för de som reser till och från andra länder genom koppling till bland annat Copenhagen Airport och järnvägsstationer i ett framtida höghastighetssystem samt Köpenhamn H som stärker sin internationella roll när förbindelsen över Fehmarn Bält står färdig.
- Vidareutveckla den gränsöverskridande arbetsmarknaden, genom att
 - möjliggöra pendling över Öresund och i framtiden även en koppling vidare söderut mot Hamburg och Berlin.

En central utgångspunkt i utvecklingsstrategin är att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade. För att hela Skåne ska växa och utvecklas behöver alla orter kopplas till någon eller några regionala kärnor samtidigt som tillgängligheten mellan de regionala kärnorna och orterna i deras omland utvecklas. En väl utbyggd kollektivtrafik är avgörande för en sådan koppling. ”

Kollektivtrafiken skall sammanfattningsvis koppla ihop de fyra regionala kärnorna Malmö/Lund, Helsingborg, Kristianstad och Ystad med snabb och miljöanpassad trafik samt knyta omlandet till kärnorna.

2.3.4. Mål för kollektivtrafiken

Om de mer preciserade målen för kollektivtrafiken står:

”För den trafik Region Skåne själv bedriver via upphandlade trafikavtal sätts en mängd mer eller mindre detaljerade mål som följs upp löpande i verksamheten. Då trafikförsörjningsprogrammet behandlar kollektivtrafiken på en mer övergripande nivå, och därmed fokuserar mer på vad som ska åstadkommas än hur det ska göras, är även målen av övergripande karaktär. Ambitionen är att med utgångspunkt i ett fåtal mål följa upp i vilken mån den skånska kollektivtrafiken utvecklas i önskvärd takt och riktning. ”

För kollektivtrafikens utveckling finns sex preciserade mål.

- *”Antalet resor ska fördubblas till år 2020 jämfört med 2006 – en ökning från 112 miljoner resor per år till minst 224 miljoner resor*
- *Marknadsandelen ska uppgå till minst 40 procent år 2030 – en fördubbling jämfört med 2006*
- *År 2020 ska minst åtta av tio kunder i Region Skånes kollektivtrafik (Skånetrafiken) vara nöjda eller mycket nöjda*
- *Minst 91,5 procent av skåningarna ska erbjudas minst tio dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer*
- *Samtliga hållplatslägen med fler än 15 dagliga påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2021*
- *Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2020”*

Måläret varierar. För antalet resor och andelen nöjda kunder är det redan år 2020. Då denna version av TFP är antagen 2015 är tidshorizonten kort. Det finns följande kommentarer och delmål i TFP:

Nöjda kunder

”Delmål år 2017 är att minst 76 procent skall vara nöjda eller mycket nöjda. Målet kan jämföras med nuläget på 62 procent (2014). ”

Geografisk tillgänglighet

”Medborgarnas tillgänglighet till arbete ska öka. Målet är att minst 91,5 procent av skåningarna ska erbjudas minst tio dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer (regionala centrum) med en restid på maximalt 60 minuter.

Tillgänglighetsmålet ska ses som en motvikt mot målen om ökat resande och ökad marknadsandel. Målsättningen innebär en ökning med 1,3 procentenheter från nuläget på 90,2 procent (2014). ”

Tillgänglighet för funktionshindrade

”En långsiktig ambition är att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla kunder. Den stora utmaningen ligger i busstrafikens infrastruktur, även om den på senare år har blivit alltmer tillgänglighetsanpassad. ”

Miljö

”Delmål 2018: Andelen fossilfria bränslen i den allmänna kollektivtrafiken ska vara 100 procent. ”

2.3.5. Strategiska ställningstaganden

”Region Skåne ska verka för fortsatt utveckling av en attraktiv kollektivtrafik, inte bara i Skåne utan i hela Öresundsregionen och Sydsverige. Den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken och kollektivtrafikresandet baseras på ett antal principer och ställningstaganden:

- *Kollektivtrafiken är strukturbildande*
- *I samspel med övrig samhällsplanering*
- *Starka samband mellan regional kollektivtrafik och fjärrtrafik*
- *Långsiktighet och kontinuitet*
- *Helhetsperspektiv i planeringen*
- *Resenärernas val styr*

- *Alla ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken i Skåne*
- *Effektiv trafik säkerställer utveckling*
- *Kollektivtrafikens framkomlighet måste förbättras*
- *Hållbar utveckling i fokus*
- *Samverkan är nödvändig*
- *Beslut om allmän trafikplikt för att säkerställa kund- och samhällsnytta*
- *Region Skånes kollektivtrafik – Skånetrafiken*

Under rubriken ”Resenärernas val styr” står bland annat:

”Som grund för prissättning ligger reslängd och trafikstandard. ”

Detta kan tydas som att enhetstaxa inte är aktuellt och att man är beredd att införa högre pris på t.ex. expressbussar och tåg.

Under rubriken ”Hållbar utveckling i fokus” står:

”Tågtrafiken drivs redan nu på Bra Miljöval-märkt grön el och är därmed fossilfri ./..

I framför allt stadsbusstrafiken är potentialen för eldrift mycket hög. Sedan flera år tillbaka är delar av stadsbusstrafiken i Landskrona elektrifierad och i Malmö rullar sedan sommaren 2014 el-gashybriderna Malmöexpressen.

Regionbusstrafiken drivs i dagsläget till större del på fordonsgas med en blandning av natur- och biogas och till mindre del på diesel med en viss inblandning av biodiesel. Inom den närmaste framtiden är det framför allt biogas och biodiesel som bedöms ha störst potential inom regionbusstrafiken. Längre fram kan även elektrifiering och vätgas bli ett hållbart alternativ. ”

Denna skrivning är en tydlig förändring från tidigare TFP, där biogasdrift ansågs vara den i huvudsak framkomliga vägen för busstrafiken. Om biogas finns dock följande text:

”Region Skåne är sammanhållande i arbetet med Skånes färdplan för biogas och har i den rollen ett ansvar för att verka för ökad produktion av biogas i länet. Region Skåne ska därför i samband med upphandling av busstrafik premiera biogasen i syfte att öka efterfrågan på marknaden. ”

Om organisation, arbetssätt och förhållandet till kommersiell trafik står:

”Region Skåne ska i egen regi leda, planera och upphandla trafik, ta emot beställning av viss trafik, utfärda färdtjänstillstånd samt marknadsföra, informera och sälja trafiken. All övrig verksamhet utförs av entreprenörer som upphandlas i konkurrens. Den samhällsfinansierade kollektivtrafiken bedrivs under varumärket Skånetrafiken, vilket också kan inrymma kommersiell trafik. ”

Observera att man även vill att den kommersiella trafiken skall operera inom varumärket ”Skånetrafiken”.

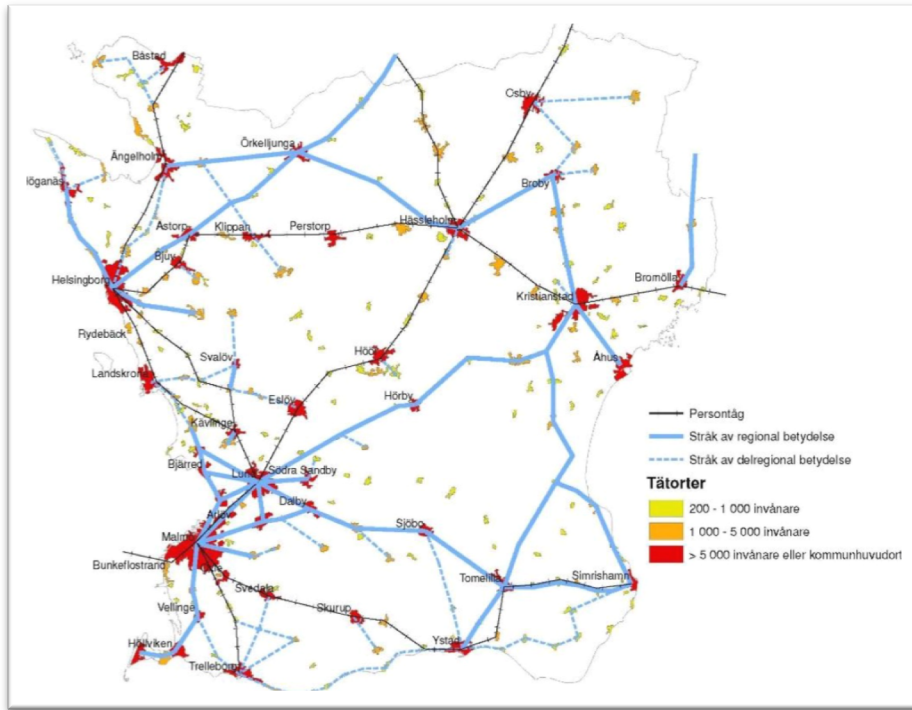
I TFP finns en uppräkningslista av de större trafikförändringar och investeringar man avser att göra varje år mellan 2016 och 2025. Eftersom denna studie handlar om visioner och mål behandlar vi inte åtgärdsplanerna.

2.3.6. Riktlinjer för basutbud

I TFP finns en relativt noggrann beskrivning över hur man tänker sig den framtida kollektivtrafiken. Den är uppbyggd kring en stråkstruktur med olika trafikslag beroende på resefterfrågan. Ett basutbud finns för varje typ av stråk.

Grunder för kollektivtrafikens utveckling i Skåne

”Järnvägslinjerna utgör tillsammans med de regionalt viktiga stråken huvudlinjenätet (de heldragna linjerna). Cirka 80 procent av skåningarna bor i de tätorter som täcks in av huvudlinjenätet.”



Figur 21: Huvudlinjenätet

Grundläggande nivå

”Samtliga skåningar bör ha ett grundläggande utbud om minst fem dubbelturer per vecka till närmaste större ort/kommuncentrum.”

Stråk med delregional betydelse

”Med delregional nivå avses trafik som täcker in alla orter som har minst 1 000 invånare. Stråk av delregional betydelse bör ha minst tolv dubbelturer per vardag med öppettid cirka 06:00-22:00.”

I TFP 2015 stod även vad detta beräknades orsaka för tillkommande kostnader:

”En utbyggnad av befintlig trafik till basutbudsstandard beräknas kosta cirka 2,5 miljoner kronor per år (nettokostnad).”

Stråk med regional betydelse

”Den regionala nivån omfattar huvudlinjenätet och täcker därmed in alla kommunhuvudorter samt orter med minst 3 000 invånare:”

	Månd-torsd	Fred	Lörd	Sönd
Öppettider	06-00	06-02	07-02	07-22
Taktfast timmestrafik	06-20	06-20	09-18	09-18

Figur 22: Basutbud för regionalt betydelsefull trafik.

Om det inte är möjligt att nå standarden i målet, finns en prioriteringsordning för utbyggnaden av trafiken:

"I den mån den regionala trafiken inte når upp till ovanstående standard gäller följande prioriteringsordning för utveckling av trafiken:

1. Öppettider vardagar
2. Taktfast timmestrafik vardagar
3. Öppettider lördagar
4. Öppettider söndagar
5. Taktfast timmestrafik lördagar
6. Taktfast timmestrafik söndagar
7. Nattrafik fredagar och lördagar"

I TFP 2015 stod:

"En utbyggnad av befintlig trafik till basutbudsstandard beräknas kosta cirka 18 miljoner kronor per år (nettokostnad). "

Stadstrafik i storstäder/tillväxtmotorer

Följande riktlinjer gäller för minsta utbud i stadstrafiken i Malmö, Helsingborg, Lund och Kristianstad:

	Månd-torsd	Fred	Lörd	Sönd
Öppettider	06-00	06-02	07-02	07-22
Taktfast 30-minuterstrafik	06-00	06-02	07-02	07-22

Figur 23: Basutbud för stadstrafik i de skånska tillväxtmotorerna.

"Basutbudet i figur 22 avser städernas huvudlinjer (Malmö linjerna 1-8, 31-35, Helsingborg linjerna 1-8, Lund linjerna 1-6 samt Kristianstad linjerna 1-4). "

I TFP 2015 stod:

"En utbyggnad av befintlig trafik till basutbudsstandard beräknas kosta cirka 6 miljoner kronor per år (nettokostnad). "

Trafikutbudet på de allra flesta linjer i de fyra städerna är 2015 betydligt bättre än denna standard. I Malmö t.ex. har vissa huvudlinjer 5 minuters turintervall. Det finns inget skrivet om gångavståndsstandard.

Övrig stadstrafik

"För övriga skånska städer med stadstrafik (Landskrona, Trelleborg, Ängelholm, Hässleholm, Eslöv och Ystad) gäller följande riktlinjer för minsta utbud: "

	Månd-torsd	Fred	Lörd	Sönd
Öppettider	06-20	06-20	09-15	-
Taktfast 30-minuterstrafik	06-20	06-20	-	-
Taktfast timmestrafik	-	-	09-15	-

Figur 24: Basutbud för övrig stadstrafik (ej tillväxtmotorer).

I TFP 2015 stod:

"En utbyggnad av befintlig trafik till basutbudsstandard beräknas kosta cirka 1 miljon kronor per år (nettokostnad). "

Tågtrafik i Skåne

Tågtrafiken planeras ha en bärande roll i Skånes kollektivtrafiksystem. Om tågen står bl.a.:

”Tågtrafiken klassificeras i huvudsak som starka stråk. Trafiken har med sin karaktär och uppbyggnad stor strukturbildande roll och blir naturligt grunden för kollektivtrafiksystemet i Skåne. Tåget erbjuder kunderna det snabbaste färd sättet och har därigenom bäst förutsättningar att utmana bilen. Det öppnar upp för pendling på längre sträckor som annars inte skulle vara möjlig. Tåget utmärks också av en överlägsen förmåga att ta hand om stora mängder resenärer.

Medan Öresundstågen behåller sin roll som gränsöverskridande och Pågatågen gör Skåne tätare blir huvuduppgiften för PågatågExpress att binda samman den flerkärniga regionen.

En viktig princip för utbyggnad av tågtrafiken är att påbörjade och sammanhängande trafiksystem bör färdigställas och nyttiggöras innan nya satsningar kommer ifråga. Nya tågstopp och ny trafik bör dessutom bara planeras in där det innebär ett nettotillskott av resande.”

Busstrafik i Skåne

”Busstrafiken utgörs av två huvudkategorier; Stadsbuss och Regionbuss.

Stadstrafiken i de största städerna bygger på linjer av starka stråk. I trafiken finns även linjer med karaktär av medelstarka stråk och svag trafik. Stadstrafiken i de mindre städerna är uppbyggd kring medelstarka stråk men utgörs också av linjer som kan klassificeras som svag trafik. Ökad framkomlighet är genomgående högt prioriterad i alla skånska städer för att kunna erbjuda kunderna snabba och effektiva resor.

Också regionbusstrafiken utgörs av alltifrån svag trafik till starka stråk. I områden med stor pendling finns ett effektivt nät av regionbusslinjer – Pendeln – som successivt byggs ut och kompletteras i takt med efterfrågan. Även här finns viktiga insatser att göra för att öka framkomligheten och därmed höja trafikens attraktivitet och samtidigt stärka dess trafikekonomi.

Regionbusstrafiken har också ett utvecklat koncept för längre resor – SkåneExpressen – med huvuduppgift att erbjuda attraktiva resmöjligheter mellan större orter som saknar järnväg.

Det talas vidare om att man skall utveckla ett s.k. regionalt superbusskoncept med snabba och högklassiga expressbussar och att busstrafik och tågtrafik skall komplettera varandra och samordnas. Om trafikförändringar står:

”Omläggning av befintliga linjer för anpassning till ny bebyggelse ska undvikas om det leder till försämring för befintliga resenärer, såvida det inte innebär ett nettotillskott av resenärer. Förlängning av befintliga linjer kan vara ett alternativ när nya bostadsområden ska kollektivtrafikförsörjas.”

Övrig trafik

I TFP behandlas också närtrafik, spårvagnstrafik, båttrafik, färdtjänst och riksfärdtjänst. Dessa trafikslag eller kommande trafikslag studerar vi inte i här.

2.3.7. Åtgärder för att nå målen

Kollektivtrafikens utveckling

TFP innehåller en detaljerad lista över de utvecklingsprojekt av trafiken som är beslutade eller planeras mellan 2016 och 2026. Projektbeskrivningarna är mer översiktliga för de senare åren i perioden. Listan ger en mycket god bild av hur man avser att utveckla trafiken. Det är preciserade mål som är lätta att utvärdera.

Region Skåne – en aktiv utvecklingsaktör

”Region Skånes ambition är att ligga i framkant när det gäller utvecklingen av ett hållbart resande. Region Skåne ser gärna att Skåne blir en testbädd för nya innovativa lösningar ./.”

Åtgärder för anpassning till personer med funktionshinder

”För att kollektivtrafiken ska bli tillgänglig för dem som har någon form av funktionshinder krävs fortsatt stora insatser. ./ För att målet ska nås krävs insatser av såväl Region Skåne som länets kommuner och Trafikverket. Region Skåne tar i detta arbete en samordnande roll.

Anpassningen av kollektivtrafikens infrastruktur tar i första hand sikte på de hållplatslägen som har fler än femton dagliga påstigande. Med start 2015 ska en plan för detta arbete tas fram i samverkan med Trafikverket och de skånska kommunerna. ”

Åtgärder för att nå miljömålen

”Region Skåne bedriver ett målinriktat och strategiskt miljöarbete för att öka tillgången på biogas, inte minst i rollen som sammanhållande i arbetet med Skånes färdplan för biogas. ./.

Miljökravställning i upphandlingar är ett viktigt verktyg för att styra mot miljömålen. Krav på fossilfria bränslen såsom grön el, biogas eller biodiesel och en utsläpps- och bullerfattig fordonsflotta ska säkerställa att miljömålen nås och att trafiken bedrivs med minimal miljöpåverkan. ./.

Vid sidan om klimatneutralitet är energieffektivitet en viktig fråga i miljöarbetet. För att säkerställa att miljökraven följs av trafikföretagen har det utvecklats ett uppföljningssystem i form av dialogmöten, kontroller och revisioner. ”

2.3.8. Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Kollektivtrafiken budgeterade ekonomi för år 2015 och prognoserna för 2016-2023 är relativt noggrant specificerade. Det finns en uppdelning på olika intäkter, kostnader, nettokostnader för tillkommande trafik och investeringskostnader.

”Tabellen nedan visar en översiktlig bedömning av ekonomin i trafiken fram till år 2023. Beräkningarna utgår från 2,0 procent årlig inflation samt en under perioden stigande internränta om 1,5-4,5 procent. Intäktsnivån förutsätter en prishöjning som ger en intäktsökning motsvarande ca 100 miljoner kronor för 2016. ”

(MSEK)	Utfall			Budget	Prognos							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Biljettintäkter	2 185	2 277	2 309	2 408	2 608	2 716	2 822	2 894	2 967	3 049	3 142	3 221
Serviceresor	178	193	200	190	182	182	182	182	182	182	182	182
Övr intäkter	123	99	107	99	80	80	80	80	80	80	80	80
Statsbidrag	29	27	27	26	26	26	26	26	26	26	26	26
S:a intäkter	2 515	2 596	2 643	2 723	2 896	3 004	3 110	3 181	3 254	3 337	3 430	3 509
Kostnader	4 349	4 454	4 665	4 976	5 194	5 591	5 969	6 267	6 623	6 928	7 285	7 606
Netto	-1 834	-1 858	-2 022	-2 254	-2 299	-2 587	-2 859	-3 086	-3 369	-3 591	-3 855	-4 097

Beräknade intäkter och kostnader för perioden 2016-2023. För kostnaderna antas en årlig inflation på 2,0 procent. Ingen motsvarande uppräknings har gjorts av intäkterna, förutom en prishöjning som förväntas öka intäkterna med 100 miljoner kronor 2016. Internräntan antas öka successivt under perioden från 1,5 procent år 2016 till 4,5 procent år 2023. Tabellen inkluderar intäkter och kostnader för sjukresor, vilka egentligen inte omfattas av trafikförsörjningsprogrammet.

Figur 25: Beräknade intäkter och kostnader 2016-2023

I budgeten för 2015 täcker intäkterna 55 % av kostnaderna. Detta har i prognosen för 2023 minskat till 46 %. Skåne planerar alltså med en ökad andel skattefinansiering av kollektivtrafiken.

”Det ekonomiska utfallet är beroende av ett antal parametrar som inte är beslutade i nuläget. Intäkter och kostnader i tabellen baseras på en fortsatt utbyggnad av trafiken enligt trafikförsörjningsprogrammet, investeringar i nya tåg, investeringar i infrastruktur enligt gällande planer och ett fortsatt ökat resande med kollektivtrafik i Skåne.”

Det finns även en beskrivning och en översiktlig beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta.

Om de trafikavtal som skall slutas med trafikföretagen står:

”Ansträngningar görs också i syfte att få mer och bättre kollektivtrafik för pengarna. I nya trafikavtal som tecknas mellan Region Skåne och trafikföretagen utgör incitament för ökat resande ett viktigt inslag, allt för att öka drivkraften hos trafikföretagen att erbjuda en attraktiv trafik. Med rätt drivkrafter för trafikföretagen, som dagligen möter resenärerna i tåg och bussar, ges de bästa förutsättningarna att erbjuda en trafik som efterfrågas av kunderna och leder till att allt fler väljer kollektivtrafiken istället för bilen.”

Prognos för investeringsbehov i spårfordon

TFP innehåller också en relativt detaljerad investeringsplan för spårfordon fram till år 2026.

”Tabellen nedan visar det beräknade antalet tåg- och spårvagnsfordon som behövs i slutet av respektive år utifrån trafikförsörjningsprogrammets prognosmodell.”

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Pågatåg modell X61											
Tillgång	69	83	99	99	99	99	99	99	99	99	99
Beräknat behov	69	75	86	92	95	98	103	107	112	116	120
Uthyrning	0	8	13	7	4	1	0	0	0	0	0
Över-/underskott	0	0	0	0	0	0	-4	-8	-13	-17	-21
Öresundståg modell X31											
Tillgång	47	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
Beräknat behov	48	51	53	53	53	54	55	56	57	58	59
Över-/underskott	-1	-2	-4	-4	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
Spårvagnar											
Tillgång	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beräknat behov	0	0	7	7	7	21	21	21	21	36	36
Över-/underskott	0	0	-7	-7	-7	-21	-21	-21	-21	-36	-36

Figur 26: Beräknat antal tåg och spårfordon

2.3.9. Sammanfattning Skånes TFP

Region Skåne har i TFP preciserade mål och måltal för:

- Resandeökning
- Marknadsandel
- Kundnöjdhet
- Resmöjligheter (geografisk täckning)
- Tillgängliga hållplatser
- Fossilfritt bränsle
- Prioriterade trafikstråk
- Basutbud för olika typer av stråk
- Utbyggnadsplaner
- Resandeincitament i trafikavtalen
- Ekonomisk prognos till 2023
- Investeringar till 2026

Målen är formulerade så att de går att utvärdera.

2.4. Jämförelse mellan regionerna

2.4.1. Vision för kollektivtrafiken

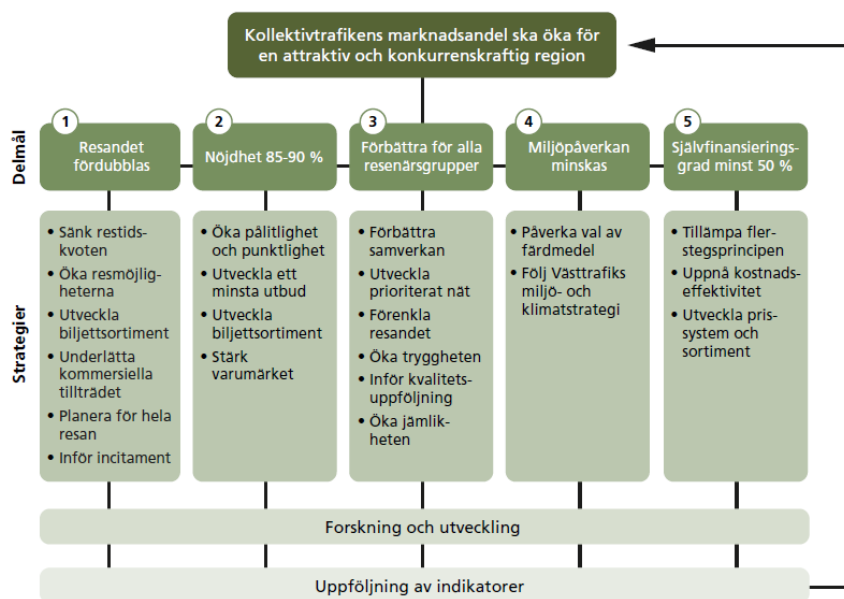
Stockholm



Figur 27: Vision och mål i Stockholmsregionen

Visionen i Stockholms län är att kollektivtrafiken skall bidra till att regionen blir attraktivare och får en hållbar utveckling. Man ställer därefter upp tre mer konkreta övergripande mål och sex nedbrutna målområden som bryts ner ytterligare för att kollektivtrafiken skall uppfylla denna vision.

Västra Götaland



Figur 28: Vision och mål i Västra Götaland

Visionen för Västra Götaland finns i regionplanen och i delregionernas planer. Nyckelbegreppen är:

- Ett livskraftigt och hållbart näringsliv
- En god hälsa
- Ledande i kompetens och kunskapsutveckling
- En ledande kulturregion
- Infrastruktur och kommunikationer med hög standard

Kollektivtrafiken roll är att bidra till att uppnå regionens vision genom att:

- ha ett konkurrenskraftigt utbud som en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem med hög tillgänglighet.

- ha kortare restider vilket ökar tillgängligheten till arbetsmarknader och utbildning både i och kring Västra Götaland vilket gör regionen rundare.
- utvecklas i en riktning som svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov
- främja integration och vara tillgänglig för funktionshindrade.

Även i Västra Götaland är visionen att kollektivtrafiken skall bidra till att utveckla regionen. Det finns fyra delregionala utvecklingsplaner som för kollektivtrafiken samordnas i TFP. Liksom i Stockholm bryts visionen ner i mer konkreta mål. Målområdena är desamma även om de beskrivs lite annorlunda.

Skåne

Liksom de två övriga är Skånes vision att bli en attraktiv region som har en hållbar tillväxt. Man har satt upp ett antal begrepp som specificerar visionen:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara en globalt attraktiv region

Kollektivtrafiken har i visionen en nyckelroll för att binda ihop regionen och möjliggöra för människorna att nå arbete, utbildning, handel och fritidsaktiviteter. Sammantaget skall satsning på kollektivtrafiken till:

- Att växande lokala, regionala och interregionala resbehov tillgodoses
- En sammanhållen region avseende boende, arbete och utbildning
- Ökad tillgänglighet, rörlighet och sysselsättning
- Att tillväxt i tillväxtmotorer och regionala kärnor sprids till andra delar av regionen
- Stora positiva effekter på miljön, ökad trafiksäkerhet samt minskad trängsel och bättre framkomlighet för trafiken i stort
- Att Skåne blir en attraktiv region att bo och verka i
- Hushållning med värdefull åkermark och effektiv markanvändning
- Balans mellan olika befolkningsgrupper oavsett ålder och ekonomiska förutsättningar
- Ökad integration i Öresundsregionen och stärkta samband med grannregionerna
- Förbättrade förbindelser med omvärlden genom bättre tillgänglighet till den långväga kollektivtrafiken, hamnar och flygplatser.

Skånes vision är i princip densamma som för de andra två. Kollektivtrafiken skall bidra till en attraktiv och mer sammanhållen region och med ett hållbart transportsystem. Vision och övergripande mål och även en del medel för att uppnå målen blandas i framställningen. Många satser är formulerade som konstateranden. Ett exempel är att kollektivtrafiken bidrar till hushållning med värdefull åkermark och effektiv markanvändning. Detta kan tolkas som en del i att kollektivtrafiken skall bidra till ett hållbart transportsystem och att ett sådant är ett övergripande mål.

Sammanfattning av visionerna i TFP

Alla tre länen har visionen att attraktivare och snabbare resmöjligheter inom regionen och även till näraliggande regioner bidrar till en ekonomiskt bättre utveckling och därmed en attraktivare region. Det är tillväxt i regionen och regionförstoring som betonas. Kollektivtrafiken är viktig för att transportsystemet och det ökade resande skall vara miljömässigt hållbart. Om det finns någon annan väg för att nå begreppet en attraktivare region diskuteras inte i trafikförsörjningsprogrammen. Det hör kanske heller inte hemma i dessa.

2.4.2. Mål

Mål/mätetal	Stockholm	Västra Götaland	Skåne
Resandeutveckling	Inget mål för antalet resor utan för marknadsandel	Resandet med kollektivtrafiken skall fördubblas till 2025 jämfört med 2006	Antalet resor ska fördubblas till år 2020 jämfört med 2006.
Marknadsandel	Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor skall vara 39,5 % 2020 och 42 % 2025. År 2006 var den 37 %	Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ska öka till 33 % år 2025.	Marknadsandelen ska uppgå till minst 40 % år 2030, vilket innebär en fördubbling jämfört med 2006.
Restidskvot ⁵	Restidskvoten i hela länet skall vara 1,30 år 2020 och 1,25 år 2030. År 2011 är den 1,34.	Restidskvot 0,8-1,3 beroende på trafikslag	-----
Kundnöjdhet	Minst 80 % av kunderna som reser minst en gång per vecka skall vara nöjda eller mycket nöjda år 2030 (79 % 2020)	Minst 85-90 % av resenärerna skall vara nöjda med kollektivtrafiken.	År 2020 ska minst 80 % av kunderna vara nöjda eller mycket nöjda med kollektivtrafiken. År 2017 minst 76 %. År 62 % 2014.
Trängsel ombord på fordonen	Mål för max andel stående finns för buss, pendeltåg och t-bana	-----	-----
Tillgänglighet för alla - fordon	Alla fordon fullt tillgängliga år 2020.	Alla fordon anpassade år 2025	Alla fordon anpassade år 2014.
Tillgänglighet för alla - hållplatser	Alla stationer med mer än 80 påstigande/vardag skall vara fullt tillgängliga år 2020. År 2030 alla hpl med fler 20 påstigande.	Alla strategiska knutpunkter och hpl med fler än 100 påstigande/vardag ska vara anpassade år 2025	Kollektivtrafikens infrastruktur ska vara tillgänglighetsanpassad till 2025. Samtliga hållplatslägen med fler än 15 dagliga påstigande/vardag ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2021
Regional tillgänglighet	Målet är att restidskvoten mellan de regionala stadskärnorna ska vara högst 1,8 år 2020 och högst 1,5 år 2030. När TFP togs fram var kvoten 2,2.	Kollektivtrafiknät med rekommenderad turtäthet finns i TFP. Basstandard skall vara 10 dagliga turer per vecka.	Minst 91,5 procent av skåningarna ska erbjudas minst tio vardagliga resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer, med en restid på max en timme
Miljöpåverkan	All buss- och spårtrafik ska drivas med förnybar energi år 2030. Etappmålet är 90 procent av trafiken år 2020. Alla boende ska max 70 dB (A) på minst en uteplats invid fasad samt max 45dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken. Partiklar och NOx per pkm 50 % reduktion 2020 och 75 % till 2030 Energianvändning per pkm 25% reduktion 2020 och 35 % 2030	2025 ska minst 95 % av kollektivtrafikens pkm utföras med fossilfri energi och alla landfordon ska vara fossilfria. Buller från kollektivtrafik ska minska. 2025 ska koll.traf utsläpp av NOx och partiklar per pkm ha minskat med minst 60 % mot 2009. 2025 ska kollektivtrafiken använda 25 % mindre energi per pkm än 2010. Energieffektiviteten i Västtrafiks fastigheter ska öka.	100 % av kollektivtrafiken med fossilfria bränslen senast år 2020 och i den allmänna 2018. Energieffektivare trafik nämns i text
Effektivitet	Måltalet finns omnämnt i TFP för att mäta ekonomisk effektivitet. Måltalet ej definierat eller måttsatt. Mål 2014 3,08 kr/pkm	Uppnä kostnadseffektivitet	Inriktningen för nya satsningar bör vara att minst hälften av kostnaden för fordon och drift på sikt ska täckas av biljettintäkter.
Ekonomi	Ambitionen är att subventioneringsgraden inte ska ändras utan ligga kring 50 %.	År 2025 skall Västtrafiks självfinansieringsgrad vara 50 %	År 2023 beräknas självfinansieringsgraden enligt prognos vara 46 %

⁵ Inte jämförbara värden. Mätmetoderna är helt olika.

Figur 29: Jämförelse av mål och måttal mellan länen

De tre regionerna har inte framställt visionen och målen på samma sätt. Stockholm har den mest systematiska sammanställningen som har sammanfattats i ett antal enkla meningar. I Västra Götaland är det övergripande målet mycket konkret. Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka. Skåne har inte formulerat ett övergripande mål i några enkla satser. I princip är dock synen på kollektivtrafiken densamma. Kollektivtrafiken betonas i alla tre programmen vara ett mycket viktigt redskap för att skapa tillväxt på ett hållbart sätt.

All de tre regionerna har ett antal konkreta nerbrutna mål för kollektivtrafiken. För att kunna göra en jämförelse har vi i tabellen ovan delat in målen och mätetalen i ett antal områden. Redovisningen är inte heltäckande. Det finns fler mätetal, men de är inte jämförbara mellan regionerna och kan sägas vara underordnade ett annat mål.

Resandeutveckling

I Västra Götaland och Skåne finns ett mål om fördubblat resande, medan Stockholm inte har ett sådant. Västra Götaland har delat upp målet per delregion och trafikslag. De delregionala målen gäller från basåret 2010, vilket gör jämförelsen med det övergripande målet svårare.

Med antalet resor avses ofta delresor, vilket är detsamma som påstigande. Hela resor har man ingen metod att kontinuerligt mäta. Antalet delresor är beroende av andelen bytesresor. Att t.ex. övergå från direktbusstrafik till bussmatning till tåg kan generera fler delresor, utan att antalet resor ökar. I statistiken är det många gånger oklart vad som avses.

Skånes ambitiösa mål om att antalet resor skall fördubblas till år 2020 och att marknadsandelen skall bli dubbelt så hög år 2030, ställer krav både på den totala resandeutvecklingen och på utvecklingen av kollektivresandet. Det kommer troligen att vara en tillväxt i det totala resandet på grund av befolkningstillväxt, ekonomisk tillväxt och s.k. regionförstoring. Antalet kollektivresor behöver öka med 5 % per år till 2020 och därefter 2,5 % per år om den totala resandetillväxten är 1 % per år och båda målen skall uppnås. Antalet resor med kollektivtrafiken år 2030 är då 2,5 gånger antalet 2006. Antalet bilresor har då minskat med 5 % år 2030 jämfört med år 2006.

Marknadsandel

Alla tre länen har som mål att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Skåne är mest ambitiöst. I Stockholm mäts marknadsandelen med hjälp av återkommande resvaneundersökningar, RVU. I Västra Götaland mäts marknadsandelen enligt nationell standard, med Kollektivtrafikbarometern. I en jämförelsetabell skriver Västra Götaland att marknadsandelen av motoriserade resor är 47 % i Stockholm, medan Stockholm anger 36 % enligt sin metod. Mätmetoderna är alltså inte jämförbara.

Restidskvot

I Stockholm och Västra Götaland finns mål för restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil. Skåne har inget sådant mål. Restidskvoten i Stockholm mäts som reseupoffring från resenärens start till mål, medan i Västra Götaland är det linjens körtid som mäts. Värdet i Stockholm är beräknat med ett analysprogram. Värdena är inte alls jämförbara. Målet i Stockholm innebär troligen en betydligt högre standard i kollektivtrafiken. I Skåne finns inget mål om restidskvot formulerat

Kundnöjdhet

Alla tre har ett mål om kundnöjdhet. Måltalet i trafikförsörjningsprogrammen baseras på marknadsundersökningen "Kollektivtrafikbarometern" som genomförs av Svensk Kollektivtrafik. Stockholm har i nuläget klart bästa värdet och har målet att i stort sett behålla detta. Skåne har målet att komma upp till nuvarande nivå i Stockholm medan Västra Götaland, som har lägst värde idag, har högre ställda mål.

Endast i Stockholm finns ett mål om trängsel ombord på fordonen. Troligen är detta ett större problem i Stockholm än i de andra två länen.

Tillgänglighet för alla

I Stockholm och Skåne finns preciserade mål för vilka hållplatser som skall tillgänglighetsanpassas. I Västra Götaland är målet inte lika preciserat och verkar heller inte vara lika ambitiöst som i Stockholm och Skåne.

Miljöpåverkan

Alla tre har målet att alla bussar och spårfordon skall drivas med fossilfri energi inom de närmaste åren. Stockholm och Västra Götaland, som har båttrafik, har dock ett lägre totalt mål än Skåne. Skåne har även ett mål som inkluderar kommersiell kollektivtrafik. I Stockholm och Västra Götaland finns, förutom målet om fossilfria bränslen, mål för olika avgaser och för buller.

Effektivitet

Den ekonomiska effektiviteten är delvis måttsett i Stockholm och Skåne, medan den endast nämns i Västra Götaland. I Stockholm finns ett preciserat mål i budgeten för 2014.

Ekonomi

Stockholm och Västra Götaland har satt det ekonomiska målet som procent kostnadstäckning. I Skåne finns inget formulerat mål för självfinansieringsgraden som i de andra två länen. Det finns däremot en relativt detaljerad prognos, enligt vilken självfinansieringsgraden minskar från nuvarande 55 % till 46 %.

Mätmetoden verkar dock inte vara densamma. Det är främst behandlingen av kommunala tillköp av trafik, kommunalt subventionerade biljetter och statsbidrag som är oklar. Kollektivtrafikmyndighetens organisation påverkar kostnadstäckningsgraden.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan sägas att flera av målen finns i alla tre TFP, men att de oftast inte definieras och mäts på samma sätt. Jämförelsen mellan trafikförsörjningsprogrammen försvåras därför.

3. Avtal med trafikföretag

3.1. Avtalstyper mellan RKM och trafikföretag

Det finns tre principiella typer av uppdragsavtal, som reglerar förhållandet mellan RKM och trafikföretaget. Dessa är:

- Produktionsavtal
- Incitamentsavtal
- Tjänstekoncession

Typ	Mål och medel	Produktion	Lokaler/ fordon	Kvalitet	Planering	Marknadsföring	Biljettpris
1	RKM	TF	RKM	RKM	RKM	RKM	RKM
2	RKM	TF	TF	RKM	RKM	RKM	RKM
3	RKM	TF	TF	TF	RKM	RKM	RKM
4	RKM	TF	TF	TF	TF	RKM	RKM
5	RKM	TF	TF	TF	TF	TF	RKM
6	RKM	TF	TF	TF	TF	TF	TF

Figur 30: Arbetsfördelning mellan RKM och trafikföretaget

Avtalstyp 1 och 2 i *figur 30*, i vilket RKM ansvarar för och med egen administration utför alla delar av kollektivtrafiken utom själva trafikproduktionen, kan kallas produktionsavtal medan avtalstyp 3 till 5 kan kallas incitamentsavtal. Avtalstyp 6, i vilket trafikföretaget ansvarar för alla delar, utom de strategiska målen är en tjänstekoncession. På vilket sätt trafikföretaget får ersättning för att utföra trafiken varierar mellan avtalsformerna. I produktionsavtalen får de vanligtvis betalt per producerad kilometer och timme och för antalet fordon i trafik. I en tjänstekoncession får trafikföretaget betalt med ett fast avtalat belopp samt får behålla biljettintäkterna och andra intäkter hänförliga till utförandet av trafiken. Produktionsavtalen har varit den vanligaste avtalsformen inom svensk kollektivtrafik. Tjänstekoncession av typ 6 har funnits i något undantagsfall. Incitamentsavtal har under de senaste åren blivit allt vanligare.

I ett produktionsavtal kan trafikföretaget endast optimera sin vinst genom att utföra den beställda produktionen så billigt som möjligt. Att öka antalet resor är snarare negativt än positivt. Att däremot kunna sätta in förstärkningstrafik brukar vara positivt för vinsten. Att ge feedback till RKM om att trafiken är optimalt planerad för att maximera antalet resor har trafikföretaget inget kortsiktigt intresse av. Eftersom kollektivtrafikbranschen har satt upp ett mål att fördubbla antalet resor med kollektivtrafiken är avtalstypen mindre lämplig. Det anses vara viktigt att alla parter samarbetar för att nå målet.

I ett incitamentsavtal får trafikföretaget, utöver ersättningen per producerad trafikenheter, även ett incitament baserat på någon form av måluppfyllelse för beställaren. I vissa avtal kallas både negativa och positiva ersättningsvariationer incitament. Vi väljer att kalla negativa ersättningsvariationer för viten och positiva för incitament. Viten är vanliga i alla avtalstyper och är i de rena produktionsavtalen ofta det enda ekonomiska styrmedlet utöver produktionsersättningen.

Både viten och incitament är viktiga styrmedel i avtalen. I de enklaste formerna av incitamentsavtal är det endast några procent av ersättningen som baseras på annat än volymen producerad trafik, medan det i de mest långtgående kan vara hela ersättningen. Även arbetsfördelningen mellan parterna kan ändras i ett incitamentsavtal. I flera nya avtal får trafikföretaget ett större inflytande över trafikplanering, information och lokal marknadsföring. Trafikföretagets erfarenhet från den dagliga produktionen kan på detta sätt utnyttjas till att planera en marknadsanpassad trafik.

En svårighet är att formulera målen i uppdragsavtalen och sätta incitamentens storlek, så att de leder till målen i TFP. Ett exempel på oönskade effekter kan vara viten för inställd tur. Turerna i ett avtal är olika långa och betjänar olika antal resenärer. Är vitet för en inställd tur detsamma för alla turerna i avtalet, är det lönsammast för operatören att ställa in de långa turerna, vilket kanske inte var avsikten med vitet.

3.2. Trafikavtal i Stockholms län

I Stockholms län är Trafiknämnden i Stockholms läns landsting regional kollektivtrafikmyndighet och är även den organisation som upphandlar och är trafikföretagens och andra entreprenörers avtalspart.

3.2.1. Studerade avtal

SL har under de senaste åren ändrat sin avtalsmodell. Tidigare använde man vad som närmast kan kallas produktionsavtal med inslag av incitament. I de nya avtalen får trafikföretagen ta ett betydligt större ansvar för både planering, lokal marknadsföring och utförandet av trafiken. Incitamentsinslagen är också mycket kraftigt då en stor del av ersättningen, eller i vissa fall hela ersättningen, betalas per påstigande resenär. Dessa avtal går populärt under namnet VBP avtal då trafikföretaget får betalt per Verifierad Betalande Påstigande.

Tre avtal gällande busstrafik i Storstockholm har studerats. Dessa är:

- E23 Busstrafik Handen, Tyresö och Nynäshamn
- E27 Busstrafik i Södertälje och Nykvarn
- E28 Busstrafik i Järfälla och Upplands Bro

Alla tre avtalen har upphandlats under 2014 och 2015. I E23 och E27 betalas hela ersättningen till trafikutövaren per validerad påstigande resenär. I E28 betalas 70 % som produktionsersättning och resterande per validerad påstigande. E23 avtalet är mycket stort, medan de andra två är betydligt mindre.

Avtal	Omsättning mkr/år	Prod-ersättning mkr/år	VBP-ersättning mkr/år	Miljoner påstig/år	Bussar	Kr per VBP resa
E23 Handen	650	0	650	30,0	300	22
E27 Södertälje	195	0	195	13,5	73	15
E28 Järfälla	235	165	71	11,9	87	6

Figur 31: Undersökta trafikavtal

I E23 och E28 avtalen är avtalstiden åtta år med möjlighet till två års förlängning, medan E27 löper i 10 år.

3.2.2. Övergripande mål och parternas ansvar och arbetsuppgifter

I modellavtalet för E23 daterat 2013-11-05 och i modellavtalen för E27 och E28 daterade 2015-06-15 står följande om de övergripande målet för verksamheten i avtalsområdena:

Övergripande mål med Uppdraget – E23

Resandemålet i E23 är att öka både antalet resenärer och marknadsandelen. Detta skall mätas genom att jämföra med befolkningsutvecklingen i trafikområdet. Målet om en effektiv trafik är allmänt formulerat. Det tredje målet gällande nöjda resenärer är försiktigt formulerat. SLL verkar i stort sett vara nöjda om nuvarande nivå består.

”Trafikutövaren ska medverka till att strategiska mål för kollektivtrafiken i Stockholms län uppnås (se vid var tid fastställt regionalt trafikförsörjningsprogram) och styra mot följande övergripande mål:

- a) öka antalet resenärer och öka kollektivtrafikens marknadsandel inom Avtalsområdet (varvid resandeökningen ska vara större än den prognostiserade befolkningstillväxten per år) innefattande, där så är möjligt, en minskning av färdtjänstresande genom övergång till den allmänna trafiken;
- b) att trafiken och Verksamheten blir mer effektiv, avseende både funktion, kostnad och resursåtgång;
- c) att andelen nöjda resenärer i Avtalsområdet, som vid Driftstart beräknas vara 74 % (mätt genom den övergripande kundnöjdhetsfrågan i Beställarens undersökning av Upplevd Kvalitet) bibehålls och successivt ökar under Avtalstiden. ”

Övergripande mål med Uppdraget – E27 och E28

De övergripande målen i E27 och E28 avtalen skiljer sig delvis från de i E23 avtalet. Målet att öka kundnöjdheten finns i E27 och E28 liksom i E23. I E27 och E28 står tydligt att kundnöjdheten skall ökas från en lägre nivå till 75 %, vilket ungefär är den befintliga nivån i E23.

Resandemålet i E27 och E28 är endast att utvecklingen skall följa befolkningsutvecklingen. Marknadsandelen behöver alltså inte att öka. I stället betonas att den avtalade trafiken skall stödja resandet med den spårbundna trafiken.

Det tredje målet - att öka valideringsgraden – finns inte i E23 avtalet. Det bör vara en följd av ersättningsmodellen, eftersom trafikföretaget får hela eller en stor del av ersättningen per påstigande. Något övergripande mål om effektiv trafik finns inte i dessa två avtal. Följande är hämtat från avtalet för E27:

- a) ”a) att andelen nöjda resenärer i Avtalsområdet ökar under Avtalstiden (i förhållande till andelen nöjda resenärer under tiden före Uppdraget) och uppgår till 75 % (mätt genom den övergripande kundnöjdhetsfrågan i Beställarens undersökning av Upplevd Kvalitet).
- b) Målet understöds bl.a. av (i) vite vid sämre kundnöjdhet än 68 %, 70 % respektive 72 % över tid (enligt närmare villkor i Bilaga 8A) samt (ii) plan för ökad kundnöjdhet (som Trafikutövaren inkommit med under upphandlingen och som fogats till Uppdragsavtalet) för att uppnå en kundnöjdhet om 75 % över tid, se Bilaga 2.
- c) en busstrafik som stödjer ökat resande i spårtrafiken (snarare än konkurrerar med den) och en resenärsökning som följer befolkningsökningen i området.
- d) Målet understöds bl.a. av kravet på passning mot spårbunden trafik, undvikande av parallellgående trafik, samt Uppdragsavtalets ersättningsmodell;
- e) en ökad valideringsgrad i Avtalsområdet (i förhållande till valideringsgraden under tiden före Uppdraget) som närmar sig Möjlig Valideringsgrad.

Målet understöds av Uppdragsavtalets ersättningsmodell. ”

Trafikutöwarens helhetsansvar för Uppdraget – E23, E27 och E28

Trafikutöwarens ansvar för uppdraget beskrivs på samma sätt i alla tre uppdragen. I E27 står:

”Trafikutövaren har ett helhetsansvar att självständigt planera, utföra och följa upp Uppdraget.

Trafikutöwarens handlingsfrihet begränsas av villkor i detta Uppdragsavtal, exempelvis varsel- och planeringsrutiner, trängselbegränsning samt krav på Beställarens godkännande i vissa fall.

Verksamheten ska bedrivas sammanhållet och som ett integrerat trafiksystem under Beställarens varumärke, så att resenärerna upplever att de möts av en och samma part inom SL-trafiken. ”

Det finns inget angivet mål för marknadsandelen i trafikområdena. I E23 står att ett mål är att öka marknadsandelen, medan denna inte nämns i de andra två avtalen.

Målet i avtalet för andelen nöjda resenärer är lägre än målet för nöjda resenärer i hela SL trafiken. Måltalen har troligen anpassats till förhållandena i avtalsområdena och till mätmetoden. Den nivå som finns i trafiken innan de nya avtalen startar accepteras trots att de är lägre än målet i TFP.

Kundnöjdheten mäts heller inte med Kollektivtrafikbarometern. I TFP mäts nöjdheten som ”Nöjdhet med senaste resan med ’bolaget’ bland resenärer som reser mer än en gång per vecka, Kollektivtrafikbarometern 2011”. Målet i TFP är 80 %. Avser nöjdheten i avtalet resenären och frågan ”nöjdhet med linjen/nöjdhet senaste resan” i SL:s ombordundersökningar?

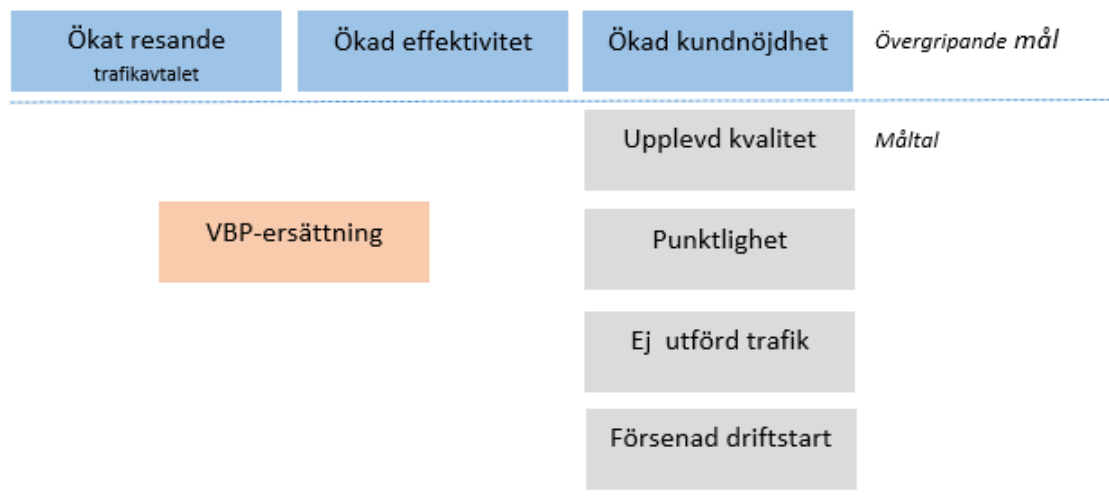
Att inte samma mätsätt och måltal används försvårar analysen om måluppfyllelse i TFP. En anledning till de olika mätsätten kan vara att Kollektivtrafikbarometern är svår att bryta ner till ett avtalsområde.

3.2.3. Måltal

Preciserade måltal finns för:

- Ej utförd trafik – alla turer skall utföras
- Punktlighet – 93 % - 95 % av turerna skall vara i tid
- Upplevd kvalitet – 74 % - 75 % nöjda kunder
- Försenad driftstart

Målen är desamma i alla tre avtalen, men måltalen skiljer lite. Dessa måltal är i princip de-samma som i ett produktionsavtal.



Figur 32: Övergripande mål och måltal i trafikavtal E23

3.2.4. Trafik

Trafikföretaget skall enligt avtalet detaljplanera trafiken efter en av beställaren fastlagd minimistandard. I huvudavtalet för E23 står följande om trafikplanering, trafikproduktion, trafikledning och konkurrens från annan kollektivtrafik:

”Trafikutövaren ska självständigt svara för trafikplanering för Uppdraget enligt närmare villkor i Bilaga 4A. Trafikplanering ska ske för utveckling mot en effektiv trafik som svarar mot efterfrågan och ett ökat antal resenärer. Trafiken ska planeras utifrån av Beställarens ställda krav om Grundtrafik, samordning, andel planerade ståplatser m.m.

Trafikutövaren har inför Driftstart samt under Avtalstiden rätt att föreslå trafikförändringar (tillkommande och avgående linje(-r), ändrad linjedragning, reduktion av linje, ändring av turtäthet m.m.) i Avtalsområdet i enlighet med vad som närmare anges i Bilaga 4A. Trafikutövaren har även rätt att föreslå ändringar gällande Grundtrafiken.

Den busstrafik som utannonseras mot resenärerna i Avtalsområdet (”Utannonserad Trafik”) är föremål för Beställarens föregående godkännande. Utgångspunkten är att Beställaren ska lämna sådant godkännande om det inte föreligger särskilda skäl häremot, ./.”

I E27 är trafikutförarens ansvar detsamma. Formuleringen i avtalen skiljer sig marginellt. I E28 däremot står:

”Trafikutövaren ska bistå vid trafikplanering för Uppdraget enligt närmare villkor i Bilaga 4A. Trafikplanering ska ske för utveckling mot en effektiv trafik som svarar mot Uppdragets övergripande mål.

Trafikutövaren har inför Driftstart samt under Avtalstiden rätt att föreslå trafikförändringar (tillkommande och avgående linje(-r), ändrad linjedragning, reduktion av linje, ändring av turtäthet, m.m.) i Avtalsområdet i enlighet med vad som närmare anges i Bilaga 4A. ”

I E28, som har 70 % produktionsersättning, skall trafikutövarens endast bistå i trafikplaneringen, medan de i avtalen med 100 % VBP-ersättning självständigt skall svara för trafikplaneringen.

Grundtrafik

Grundtrafik finns endast definierad i avtalen med 100 % VBP-ersättning. I avtal med dominerande produktionsersättning ansvarar SL kontinuerligt under avtalstiden för trafikutbudet.

”Beställaren anger den minsta trafikproduktion, vilket kan omfatta linjer, linjesträckning, turtäthet och passningskrav, som Trafikutövaren oavsett sin planeringsfrihet vid var tid är skyldig att utföra (”Grundtrafik”). ./ Den Grundtrafik som gäller vid Driftstart anges i Bilaga 4A4. ”

Någon bestämd maximal förändring av trafikutbudet i förhållande till grundtrafiken specificeras inte i de två avtalen med 100 % VBP-ersättning. Både storleken av eventuella trafikförändringar och ersättningen för dessa bestäms efter förhandling mellan parterna. I avtalen anges inte förändringspriser.

I E28:a avtalet anges en ”ursprunglig beställd trafikvolym” om drygt 5,4 miljoner utbudskilometer per år. För denna volym lämnar anbudsgivarna ett pris per kilometer. 25 000 km oplanerade utbudsförändringar per tidtabellperiod påverkar inte detta kilometerpris. För förändringar utöver denna volym finns förändringspriser för både planerade och oplanerade trafikförändringar. Kilometerpriserna anges med hänsyn till att 30 % av ersättningen beror på antalet påstigande resenärer.

Trafikproduktion

Trafikutövaren skall anpassa trafikutbudet så att det möter efterfrågan. Det finns krav på maximalt antal stående i fordonen, vilket tillsammans med en minimistandard för trafikutbudet styr resursinsatsen. Trafikutövaren ska utföra inre och yttre trafikledning.

”Trafikutövaren ska självständigt genomföra all Utannonserad Trafik i hela linjesträckningen för samtliga linjer utan avbrott och förseningar.

Trafiken ska utföras i sådan omfattning att den möter efterfrågan och i enlighet med kraven i Bilaga 4A med underbilagor samt enligt de krav som i övrigt ställs på Verksamheten.

För Ej Utförd Trafik, eller bristande punktlighet vid viss turtäthet i förhållande till Utannonserad Trafik, utgår vite enligt närmare villkor i Bilaga 8A.”

Planering av trafik

I följande utdrag ur Bilaga 4A i E23 står om trafikplanering:

”Trafiken ska planeras så att den uppfyller av Beställaren ställda krav på funktion, /../

Detta innebär även att det åligger Trafikutövaren att tillgodose förstärkningsbehov i trafiken. Planeringen av trafikutbudet ska syfta till att nå målen beskrivna i Uppdragsavtalet.

Det finns en relativt detaljerade villkor för hur trafiken skall planeras.

”Trafikutövaren ska svara för att dimensionera linjetrafiken mot resenärerna så att kraven uppfyller motsvarande funktioner avseende resmöjligheter och resestandard som de som uppnås i normal- respektive sommartidtabellen för respektive år, /../

Vid planering av trafik ska Beställarens vid var tid gällande riktlinjer för trafikplanering följas (för närvarande RIPLAN Riktlinjer för planering av kollektivtrafik i Stockholms län, PLAN Rapport 2008:4).

Riktlinjerna omfattar följande krav av särskild vikt:

(i) De olika delarna i SL-trafiken uppfyller olika funktioner. Parallellgående SL-trafik ska undvikas om det inte behövs av kapacitetsskäl.

(ii) Stombusslinjerna i området är en del i den regionala stomtrafiken och del av stomnässtrategin och ska utgöra ett pålitligt system som har hög turtäthet, är snabbt och kapacitetsstarkt, som sällan förändras och därmed är extra tydligt och upplevs som pålitligt.

(iii) En förutsättning för Beställaren är att det ska vara enkelt att förstå med vilken eller vilka linjer resenären kan resa med. Därmed gäller att:

- En grundläggande linjestruktur ska tillämpas under hela trafikdygnet.*
- När reseefterfrågan så medger kompletteras det grundläggande linjenätet med direktlinjer och fler kommunlinjer/landsbygdslinjer.*
- Vid låg reseefterfrågan trafikeras inte vissa kommunlinjer/ landsbygdslinjer.*
- Under nätter bedrivs natttrafik som baseras på stomnätets linjestruktur.*

(iv) Trafiken ska planeras utifrån att högst tjugo (20) procent av ståplatserna utnyttjas regelbundet. Om ståplatsutnyttjandet i buss regelbundet på någon sträcka överstiger tjugo (20) procent av tillgängliga ståplatser, ska Trafikutövaren sätta in förstärkningsbussar för att möta behovet innan omplanering av trafiken sker.

(v) På linjer som trafikerar vägar med skyltad hastighet på över 70 km/tim skall Trafikutövaren planera för att samtliga resenärer ska kunna erbjudas sittplats på den del av resan som sker på vägar med skyltad hastighet på över 70 km/tim Något ståplatsförbud gäller dock inte..... Linjer som enbart trafikerar sådana vägavsnitt på korta sträckor med en längd på högst omkring två kilometer har undantagits från sittplatskravet.

(vi) Sittplatskrav gäller även för resor med Närtrafiken (Bilaga 11) ”

Texten i bilagan gällande planeringen av trafiken är densamma i alla tre avtalen.

I avtalen med 100 % VBP-ersättning finns angivet minsta turtäthet för geografiskt område och linjetyp. Det finns en relativt väl preciserad grundtrafik, som trafikutövaren skall planera efter.

Om grundtrafiken är tillräcklig för tillgodose efterfrågan, studerar vi inte i detta projekt. Om den inte är det, finns regler för maximalt antal ståplatser och för att trafikutövaren är skyldig att på något sätt

förstärka trafiken om standardvillkoren inte uppfylls. Arbetsfördelningen mellan SL och trafikutövaren skiljer sig väsentligt i E23/ E27-avtalen jämfört med i ett gängse produktionsavtal. Trafikutövaren får ta ett betydligt större ansvar. Hur stor planeringsfriheten trafikutövaren har, beror delvis på hur hög standard grundtrafiken har.

3.2.5. Konkurrerande trafik

Trafikutövaren tar en stor del av risken på grund av minskat resande om konkurrerande kommersiell trafik startar i området. SL tar risken av förlorade biljettintäkter.

”Trafikutövaren är införstådd med att Verksamheten under Avtalstiden kan komma att konkurrensutsättas av kommersiell trafik som inte upphandlas av Beställaren.

Beställaren kan på ett konkurrensneutralt sätt komma att medge användning av vissa resurser, viss utrustning och/eller viss infrastruktur (Hållplatser och terminaler) som Trafikutövaren har rätt att nyttja enligt Uppdragsavtalet, även åt andra aktörer.”

Trafikutövaren tar även risken med konkurrens från annan befintlig upphandlad trafik i området. Detta gäller även om denna förändras eller utökas. Om det blir mycket ny busstrafik i avtalsområdet, kan dock ersättningen omförhandlas.

”Trafikutövaren är införstådd med att det inom Avtalsområdet förekommer annan upphandlad kollektivtrafik, såsom pendeltågstrafik och skärgårdstrafik, men även t.ex. busstrafik som origineras i andra trafikområden och termineras i Avtalsområdet eller det omvända. Trafikutövaren är vidare införstådd med att omfattningen av sådan upphandlad trafik, eller annan upphandlad trafik, kan förändras och/eller tillkomma under Avtalstiden, t.ex. kan pendeltågstrafiken komma att utökas. Sådana förändringar utgör en del av de förutsättningar som gäller för Uppdraget.”

3.2.6. Kundservice, information och marknadsföring

Trafikutövaren får i denna avtalstyp även ta ett större ansvar för kundservice, kundinformation och marknadsföring av trafiken. Trafikutövaren skall varje månad redovisa en plan för Beställaren för kundservice och marknadsföring. Kundservice m.m. skall göras inom ramen för Beställarens profilprogram. Trafikutövaren skall alltid förse Beställarens informationssystem med aktuella data. Beställaren ansvarar för den övergripande marknadsföringen medan Trafikutövaren svarar för den lokala.

Ansvars- och arbetsfördelningen är densamma i avtalen med 100 % VBP-ersättning, som i avtalet med blandad ersättning. För låg standard medför vite. Trafikutövaren har både möjlighet och skyldighet att sköta kundservice och den lokala informationen och marknadsföringen.

Den kundnära servicen och intäktssäkringen (att alla resenärer betalar för sin resa) är central i alla tre avtalen.

”Trafikutövaren ska ha resenären i fokus och genomföra Kundnära service så att ställda mål för kundnöjdhet kan uppnås.

Uppdraget omfattar bl.a. att säkerställa ett gott bemötande, följa upp och hantera kundsynpunkter, samt säkerställa att resenärer reser med giltig biljett enligt Bilaga 5A. Trafikutövarens ersättning är beroende av Trafikutövarens validering av resenärer med giltig biljett. /../.

Vid brister i Upplevd Kvalitet utgår vite /../”

Om Trafikutövarens ansvar för att kunderna får en riktig trafikinformation står:

”Trafikutövaren ansvarar för att resenärerna alltid har tillgång till aktuell och korrekt information om det aktuella läget i trafiken, även avseende SL-trafiken i angränsande områden, i enlighet med Bilaga 5B. Trafikutövaren ska omgående och fortlöpande tillhandhålla resenärerna och andra berörda information om akuta störningar i trafiken

enligt Beställarens från tid till annan gällande riktlinjer. Trafikutövaren ska hålla information tillgänglig avseende Resegarantin. ”

Om ansvarsfördelning mellan Beställare och Trafikutövare för marknadsföringen står:

”Beställaren ansvarar för marknadsföring av övergripande karaktär för hela SL-trafiken.

*Trafikutövaren ansvarar för marknadsföring av det lokala trafikutbudet i Avtalsområdet.
/..”*

3.2.7. Miljö

I trafikavtalen finns villkor hur trafiken skall drivas, för att uppfylla målet om en hållbar kollektivtrafik. Bl.a. skall alla fordon drivas med förnyelsebart bränsle. Miljökraven påverkas inte av ersättningsmodellen. De kan däremot påverkas om regler för övertagande av fordon från befintlig trafik. SLL godkänner att fordonen används i 16 år, vilket påverkar takten i övergången till helt fossilfria bränslen.

Följande exempel är hämtat från avtalsområde E28:

”Avseende drivmedel för bussar som används i Uppdraget och eventuell tilläggsutrustning som använder bussens eller eget drivmedel (t.ex. tilläggsvärmare) gäller följande krav:

- *Från och med 1 januari 2021 ska lägst nittio (90) % av allt drivmedel vara förnybart.*
- *Från och med 1 januari 2022 ska etthundra (100) % av allt drivmedel vara förnybart.*

Ett drivmedel anses under Uppdragsavtalet som förnybart om drivmedlet i enlighet med kraven i EU-direktiv 2009/28/EG innehåller en andel om minst nittio (90) volymprocent av drivmedel ovan avsnitt 2.”

Krav på energieffektivisering finns för både fastigheter och trafikproduktion. I E28:a avtalet står:

”Bussar

Trafikutövaren ska uppnå en energieffektivisering om minst femton (15) % i busstrafiken inom Avtalsområdet senast 31 december 2023 jämfört med 31 december 2013. Energiförbrukningen för busstrafiken avser den energi som åtgår för drift av bussar och anges som kWh förbrukad energi per personkilometer (pkm) (beräknad i medel under ett (1) år).

År 2013 förbrukade busstrafiken i Järfälla och Upplands-Bro 0,52 kWh/pkm. D.v.s. från och med den 1 januari 2024 ska energiförbrukningen per helår vara högst 0,44 kWh/pkm.”

”Fastigheter

Normalårskorrigerad energiförbrukning 2017 utgör basår. Trafikutövaren ska år 2023 uppnått en energieffektivisering minst fem (5) % relativt basåret.”

Trafikutövarens ansvar för buller och bullernivåer från trafikdriften och från depåerna är reglerade i avtalen.

3.2.8. Tillgänglighet för alla

Liksom för miljön finns fastlagda krav på hur trafik och fordon skall utformas, för att den skall uppfylla tillgänglighetskraven. Bussutformningen skall följa Buss 2014. Alla fordon skall vara anpassade för funktionshindrade och försedda med rullstolsramp.

3.2.9. Ersättningskonstruktion

Ersättningen i SLL:s s.k. VBP avtal, skiljer sig, som har nämnts ovan, väsentligt från den i ett produktionsavtal. Istället för att SLL betalar avtalade priser för de insatta produktionsresurserna,

betalar man för antalet validerade betalande påstigande. I avtalet E23 för busstrafiken i sydöstra Stockholmsområdet, Handen, Tyresö och Nynäshamn och i avtalet E27 för busstrafiken i Södertälje och Nykvarn är hela ersättningen per påstigande medan den i avtal E28 för busstrafiken i Järfälla och Upplands Bro är en kombination av VBP-ersättning och produktionsersättning. I avtal E19B gällande trafiken i Norrtälje området och mellan Norrtälje och Stockholm är ersättningen olika mellan linjetyperna. Ersättningen för expressbusstrafiken Norrtälje - Stockholm är per påstigande medan den för de lokala linjerna i Norrtäljeområdet är per producerad enhet. För avtal E22 gällande busstrafiken i innerstaden är 50 % VBP ersättning och 50 % produktionsersättning.

VBP-ersättning

Utdragen nedan är hämtade från avtalet om busstrafiken i Handen, Tyresö och Norrtälje, men förklarar väl hur VBP-ersättningen är konstruerad.

"Trafikutöwarens VBP-ersättning utgörs av ett pris per validerad VBP-resenär i Avtalsområdet, multiplicerat med antal validerade VBP-resenärer. ./.

Möjlig Valideringsgrad

En resenär vars biljett är möjlig att validera, d.v.s. registrera i Beställarens tekniska system, kallas i Uppdragsavtalet för "VBP-resenär".

Inom SL-trafiken finns resenärer som är undantagna krav på biljett, exempelvis poliser och barn. Det finns även resenärer vars biljett vid visering inte valideras, d.v.s. inte registreras i Beställarens tekniska system, exempelvis resenärer med sms-biljett. ./. Sådana resenärer kallas i Uppdragsavtalet "Icke VBP-resenär".

Beställaren har inför ingående av Uppdragsavtalet beräknat andelen VBP-resenärer i förhållande till totalt antal påstigande resenärer inom Avtalsområdet, d.v.s. en jämförelse mellan (i) antalet VBP-resenärer och (ii) antalet VBP-resenärer plus Icke VBP-resenärer ("Totalt Antal Resenärer"). Förhållandet mellan (i) och (ii) utgör den "Möjliga Valideringsgraden".

Beställarens undersökningar visar att den Möjliga Valideringsgraden vid Uppdragsavtalets ingående i vart fall utgör 90 %. Detta ska också antas vara den Möjliga Valideringsgraden vid Driftstart.

Ansvar för att säkerställa att "plankare" (d.v.s. personer som reser med SL-trafiken utan rätt att göra detta) inte medges rätt att resa med SL-trafiken ligger på Trafikutöwarens. Som en följd härav omfattas "plankare" inte av beräkningen av Totalt Antal Resenärer och därmed inte heller i underlaget för bedömning av Möjlig Valideringsgrad.

Faktisk Valideringsgrad

Möjlig Valideringsgrad är skild från Trafikutöwarens faktiska grad av validering av VBP-resenärer ("Faktisk Valideringsgrad") som helt styrs av Trafikutöwarens förmåga att faktiskt validera VBP-resenärerna.

Den Faktiska Valideringsgraden beräknas genom att jämföra (i) antalet faktiskt registrerade VBP-resenärer som registreras i Beställarens tekniska system (se vidare nedan) med (ii) Totalt Antal Resenärer.

Ersättningsgrundande validering

Enbart faktisk validering av VBP-resenärer, d.v.s. registrering av VBP-resenärer i Beställarens tekniska system, vid Uppdragsavtalets ingående SL Access, är ersättningsgrundande och ska användas som grund för beräkning av Trafikutöwarens totala VBP-ersättning i enlighet med avsnitt ./.

Om data inte kan samlas in på grund av fel i SL Access-utrustning och att konduktörsutrustning inte har funnits i bussar har Trafikutöwarens inte någon rätt till ersättning eller omräkning för att data inte har inhämtats.

Variationer

Beställaren avser att årligen följa upp den Möjliga Valideringsgraden. Variationer i den Möjliga Valideringsgraden justeras ././

Att Trafikutöwarens Faktiska Valideringsgrad i sig växlar över tid ska däremot inte föranleda justering eller omförhandling av Trafikutöwarens ersättning under Uppdragsavtalet, eller någon omförhandling av Uppdragsavtalet i övrigt.

Förlust av data i Beställarens tekniska system

Om data som ligger till grund för beräkning av antal validerade VBP-resenärer under en period inte är tillgängligt till följd av problem eller brister i Beställarens tekniska system ska underliggande data så långt möjligt inhämtas för att därigenom ge ett korrekt underlag för VBP-ersättning. ././

Förändring av VBP-ersättning

Om Beställarens årliga undersökning visar att Möjlig Valideringsgrad för det gångna året över- eller understiger den beräknade Möjliga Valideringsgraden, d.v.s. att andelen VBP-resenärer blivit högre/lägre i relation till Totalt Antal Resenärer, ska priset per VBP-resenär justeras utifrån påvisad ny Möjlig Valideringsgrad ././

Anbudsgivarna lämnar i sina anbud inte ett pris per VBP-resenär, utan ett totalt pris för en i förfrågningsunderlaget beskriven trafik. Trafiken som skall utföras är beskriven av beställaren som den standard som skall erbjudas resenärerna. Anbudsgivarna skall sedan göra detaljplaneringen av de linjer och det trafikutbud, som kommer att tillämpas under avtalsperioden. Se beskrivningen ovan. Både anbudsarbetet och utvärderingen är en mycket arbetskrävande process. Det lämnade priset divideras med ”Möjligt antal validerade resenärer”, vilket ger ersättningen per påstigande under hela avtalsperioden.

Om ersättningen är en blandning mellan VBP-ersättning och produktionsersättning divideras den andel av det totala anbudspriset som skall bero på VBP-ersättningen med ”Möjligt antal validerade resenärer.

Övriga ersättningar

Förutom VBP-ersättningen finns ersättning för väl genomförd driftstart och för eventuella tillköp av trafik. Tillköp kan antingen göras genom att VBP-ersättningen justeras eller i form av ett produktionsavtal.

3.2.10. Incitament och viten

Incitamentet i alla tre avtalen är att ersättningen betalas helt eller delvis per antal betalande påstigande. Några andra incitament finns inte. Däremot finns ett antal viten för sådana faktorer, som inte med säkerhet styrs rätt av incitamentet. Tabellen nedan är hämtad från avtalet gällande Handen, Tyresö och Nynäshamn. I avtalet för busstrafiken i Södertälje och Nykvarn är vitespunkterna desamma. Beloppen är dock inte riktigt desamma.

Kvalitetsfaktor	Måttidpunkt	Vitesbelopp / kommentar
<i>Ej Utförd Trafik</i>	<i>Per Avgång</i>	<i>SEK 3000 per Avgång som utgör Ej Utförd Trafik. Vid partiellt Ej Utförd Trafik (d.v.s. turen utförs delvis men inte i sin fulla utsträckning) utgår vite om SEK 1 500 per Avgång. För Särskilda Turer är vitesbeloppen SEK 9000 per Avgång som utgör Ej Utförd Trafik, respektive SEK 4500 per Avgång som utgör partiellt Ej Utförd Trafik.</i>

<p><i>Punktlighet</i></p> <p><i>Brist i Punktlighet föreligger (i) vid För Tidig Avgång; (ii) vid Försenad Avgång; och (iii) vid brist i mötande av krav på Passning.</i></p>	<p><i>På månadsbasis</i></p>	<p><i>Om Trafikutövaren under två efter varandra följande kalendermånader brister i att uppnå 95 % Punktlighet ska Trafikutövaren upprätta en Åtgärdsplan för att höja punktlighetsnivån.</i></p> <p><i>Om Trafikutövaren under någon kalendermånad brister i att uppnå 93% Punktlighet utgår vite om SEK 1.500.000.</i></p> <p><i>För varje procentenhets brist under 90 % Punktlighet under någon kalendermånad utgår ett ytterligare vite om SEK 750.000.</i></p>
<p><i>Upplevd Kvalitet</i></p>	<p><i>På månadsbasis</i></p>	<p><i>Om Trafikutövaren under två efter varandra följande kalendermånader brister i att uppnå att andelen nöjda resenärer i Avtalsområdet uppgår till 74% ska Trafikutövaren upprätta en Åtgärdsplan för att höja andelen nöjda resenärer.</i></p> <p><i>Om Trafikutövaren under någon kalendermånad brister i att uppnå 74% nöjda resenärer i Avtalsområdet utgår vite om SEK 1.500.000.</i></p> <p><i>För varje procentenhets brist under 74% nöjda resenärer i Avtalsområdet under någon kalendermånad utgår ett ytterligare vite om SEK 750 000</i></p>
<p><i>Försenad Driftstart (se avsnitt 14 i Uppdragsavtalets huvudtext).</i></p>	<p><i>Per påbörjad vecka</i></p>	<p><i>SEK 11.250.000 per påbörjad vecka.</i></p>

Figur 33: Incitament i trafikavtalet

Ej utförd trafik

I ett avtal där ersättningen betalas per påstigande, blir ersättningen till trafikutföraren för lågt belastade turer mycket dålig. Det har därför ansetts nödvändigt att kunna utdöma vite, om inte alla turer enligt tidtabellen körs. Vitena är differentierade i ett antal nivåer. Viss trafik har ansetts vara särskilt viktig. Den kallas i avtalet ”särskild trafik” och finns preciserad. Vitet för en inställd tur är högre för denna trafik.

Punktlighet

Det ekonomiska resultatet för trafikutövaren beror både på intäkterna från resenärerna och på produktionskostnaderna. Att planera med korta körtider och lite regleringstid minskar kostnaderna, men kan innebära förseningar. Punktlighetsvitet är bl.a. tänkt att minska risken för detta.

Upplevd kvalitet

Liksom för inställda turer och förseningar är det inte heller säkert att hög kundupplevd kundnöjdhet är det optimala för att maximera trafikutförarens vinst. Den av kunderna upplevda kvaliteten skall därför uppnå en viss nivå. Är den under detta kan vite utgå. Konstruktionen av vitet varierar lite mellan avtalsområdena.

Försenad driftstart

För en väl genomförd driftstart finns ett incitament och för försenad ett vite. En försenad driftstart medför stora negativa konsekvenser för beställaren och kanske också för kunderna. Vitet är därför relativt stort.

3.3. Trafikavtal i Västra Götaland

I Västra Götaland är Kollektivtrafiknämnden inom Västra Götalandsregionen regional kollektivtrafikmyndighet. Det av regionen helägda bolaget Västtrafik AB är dock den part som upphandlar trafiken och är trafikföretagens och andra entreprenörers avtalspart.

Västtrafik har utvecklat ett partnerskap mellan beställaren och trafikföretagen. I de senaste fyra trafikföretagen ta ett betydligt större ansvar för både planering, lokal marknadsföring och utförandet av trafiken än tidigare. Incitamentsinslagen är i många avtal kraftigt, då en stor del av ersättningen betalas per påstigande resenär.

Fyra avtal om busstrafik i Fyrbodalen, Bohuslän och Göteborg har studerats. Dessa är:

- Express Fyrbodalen
- Stenungsund - och Tjörn Expressen
- Lokaltrafik på Tjörn
- Röd och Lila Express i Göteborg

Alla fyra avtalen har upphandlats under 2015. Lokaltrafiken på Tjörn är ett rent produktionsavtal, medan de övriga tre har 30 – 40 % av ersättningen i form av resandeincitament. Kvalitetsincitament finns i alla avtalen. Uppgifterna i *figur 35* är ungefärliga.

Avtal	Total omsättning	Produktions-ersättning	VBP-ersättning	Milj påstig/år	Bussar	VBP/på sek
Express Fyrbodalen	132	79	53	1,4	60	36,52
Stenungsund o Tjörn Exp	63	44	19	1,4	25	13,65
Lokal Tjörn	16	16	0	0,2	20	0,00
Röd o Lila Exp	80	56	24	2,5	40	9,51

Figur 34: Undersökta trafikavtal

Alla avtalen för trafikproduktionen löper på åtta år mellan juni 2016 och juni 2024. Beställaren har möjlighet att förlänga avtalen i två år till juni 2026.

3.3.1. Övergripande mål och parternas ansvar och arbetsuppgifter

Övergripande mål med Uppdraget

I modellavtalet för uppdragen daterat 2015-03-03, står följande om det övergripande målet för verksamheten i avtalsområdet:

”Beställarens övergripande mål är att öka resandet och marknadsandelarna.⁶ Trafikåtagandet inom Avtalet skall utföras på ett sätt som bidrar till att uppnå detta mål. Marknadsundersökningar visar att kunderna (resenärerna) värderar pålitlighet, snabbhet och turtäthet särskilt högt. Beställaren och Trafikföretaget skall därför utveckla trafiken i denna riktning. Hög kvalitet i utförandet och hög punktlighet skall vara bidragande faktorer att nå målen. Ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken för personer med funktionshinder och att erbjuda trafik med liten miljöpåverkan är exempel på andra viktiga målsättningar. Se vidare Dokument B: Trafikbeskrivning.”

I bilaga C2: Samverkansformer står:

”1.3 Gemensamma mål

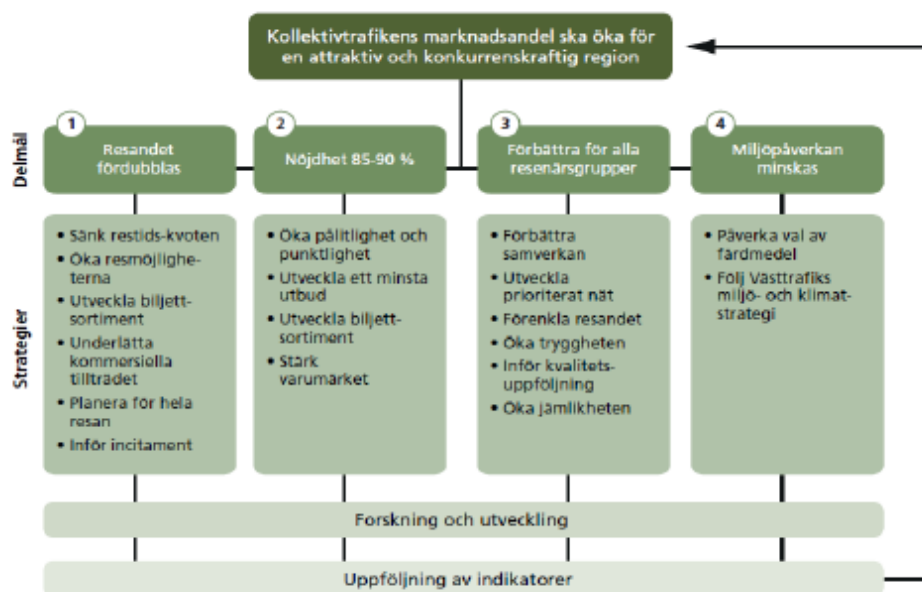
”Trafikförsörjningsprogrammet som den regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKTm, tar fram omsätts av Beställaren till en plan för hur uppdraget skall genomföras för att uppnå uppsatta övergripande mål. Denna plan skall utgöra utgångspunkt i Beställarens och Trafikföretagets affärsutveckling av den gemensamma affären, för att på så sätt säkerställa styrning i rätt riktning. De övergripande målen bryts ned till gemensamma mål för affären, se Bilaga C3: Ramverk för affärsutveckling.”

⁶ Författarnas understykningar

I bilaga C3: Ramverk för affärsutveckling står:

”3. Ramverk för affärsutveckling

Affärsutvecklingen skall ta sin utgångspunkt i övergripande mål givna av Beställaren, vilka i sin tur kan härledas till följande målstruktur i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. För utförligare beskrivning av målstrukturen hänvisas till Västra Götalands regionala trafikförsörjningsprogram.”



Figur 35: Trafikförsörjningsprogrammets målstruktur

Figuren är hämtad direkt från Trafikförsörjningsprogrammet och skall alltså ligga till grund för den partsgemensamma affärsutvecklingen. Skrivningarna skiljer sig inte åt mellan incitamentsavtalen och produktionsavtalet.

Några angivna mål för antalet resor och för marknadsandelarna i varje avtalsområde eller prognoser över befolkningsutvecklingen finns inte i förfrågningsunderlaget. Anbudsgivarna skall heller inte lämna någon resandeprognos i sina anbud.

I avtalets inledning står följande om målet att öka antalet resor:

”Kollektivtrafikbranschen har enats om att förbättra marknadsandelen och resandet som strategiskt viktiga mål på vägen mot visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Detta förutsätter att branschens aktörer satsar på avtalsformer som driver i riktning mot ökat resande och resurseffektivitet, vilket kommer till uttryck i den branschgemensamma rapporten ”Avtalsprocess för fördubblad kollektivtrafik, 2013”.

”././ Beställaren har därutöver intresse av att kontinuerligt utveckla trafiken mot ett ökat resande och en hög kvalitet i utförandet av trafiken.

”././ Utöver det uppdrag Trafikföretaget erhållit genom Avtalet har Trafikföretaget ett intresse av att kollektivtrafiken i området för Avtalet utvecklas mot ett ökat antal resande. Trafikföretaget har därför också ett intresse av att medverka i utvecklingen av kollektivtrafiken inom Beställarens område.

Det är Parternas gemensamma intention att kollektivtrafiken skall vara en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Vidare är det Parternas gemensamma övergripande mål att öka antalet resande inom kollektivtrafiken med en kvalitet som skapar förtroende hos resenärerna och bygger ett starkt varumärke för kollektivtrafiken i det geografiska område som omfattas av detta Avtal. Målet utgör del av kollektivtrafikbranschens handlingsplan

"Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik" och branschens övergripande mål att fördubbla resandet med kollektivtrafiken i Sverige under perioden 2006 till 2025.

Parterna skall vid utförandet av kollektivtrafiken enligt detta Avtal i första hand beakta resenärernas perspektiv. Parterna är överens om att en förutsättning för att nå ett ökat antal resande inom kollektivtrafiken är att den kollektivtrafik som bedrivs inom uppdraget för detta Avtal är tillgänglig, tillförlitlig, enkel, trygg och säker samt att man är lyhörd inför resenärernas behov".

Några specificerade mål om marknadsandel eller hur denna i så fall skulle mätas finns inte i avtalen.

Ansvarsfördelning för Uppdraget

Ansvars- och arbetsfördelningen mellan Beställaren och Trafikutöwarens beskrivs på samma sätt för alla fyra uppdragen. I modellavtalet § 7 står:

"Beställaren ansvarar huvudsakligen för:

- Övergripande och strategisk affärs- och trafikutveckling*
- Priser och resevillkor*
- Övergripande profil och designprogram*
- Övergripande marknadsföring och varumärkesplattform*
- Kommunikationsplattform*
- Grundkrav för kvalitet och standard*
- Hållplatser och terminaler*
- Tidtabells- och annan trafikinformation genom Västtrafiks Kundservice (telefonupplysning/kundkontakter) och hemsida*
- Tidtabellsperioder och tidplan för planeringsarbetet*
- Tidtabellslayout, tryckning och spridning*

Trafikföretaget ansvarar huvudsakligen för:

- Att driva trafiken enligt detta Avtal, fastställda tidtabeller och fastställda Resevillkor*
- Aktivt delta i arbetet med övergripande och strategisk affärs- och trafikutveckling*
- Detaljplanering av trafiken och tidtabellen*
- Lokal marknadsföring*
- Att information för trafiken i Trafikdatabasen är aktuell och korrekt*
- Att information för fordonen i Fordonsdatabasen är aktuell och korrekt*
- Tillhandahållande av informationsmaterial o.dyl. till resenärer i fordonen och vid håll*
- platser"*

Principen är att RKM ansvarar för den strategiska och generella planeringen medan trafikutövaren deltar i detta arbete och sedan gör den detaljerade trafikplaneringen och den lokala marknadsföringen. Arbetsfördelningen skiljer alltså inte mellan avtalstyperna.

3.3.2. Måltal

I modellavtalet § 7.7 står följande om kvalitetsnivå:

”Trafikföretaget skall uppfylla den i anbudet utlovade kvalitetsnivån avseende tillämpning av processer, metoder och verktyg, vilket utgör avtalad kvalitetsnivå, se vidare Bilaga A2: Kvalitetsutvärdering samt Bilaga C5: Verksamhetsuppföljning.

Den avtalade kvalitetsnivån i detta Avtal är: /../

Kvalitetsnivå, poäng: /../

Poäng enl. utvärdering (av anbudet) exkl. kriterium A Etablera trafikstart. ”

Anbudna utvärderas enligt en i förfrågningsunderlaget beskriven metod. Den poäng för kvaliteten, som den vinnande anbudsgivaren får, är sedan det måltal som skall gälla under avtalsperioden. Observera att det inte behöver vara den högsta kvalitetsnivån, som har lämnats i något av anbudna. Vinnande anbud är en kombination av pris- och kvalitetspoäng. Uppföljning under avtalsperioden sker enligt samma metod som i anbudsutvärderingen.

Preciserade måltal finns för:

- Ej levererad trafik – alla turer skall utföras
- Ej levererad fordonskvalitet
- Avvikelse från trafiksäkerhetskrav
- Avvikelse från avtalad kvalitetsnivå avseende tillämpning
- Kundnöjdhet (≥ 85 % enligt bonustabell)

Målen och måltalen är desamma i alla tre incitamentsavtalen. I produktionsavtalet, som i huvudsak omfattar tidtabellslagt skolskjutstrafik, finns inte de två sista målen i tabellen ovan.

För trygghets- och säkerhetsarbetet finns ett långsiktigt mål preciserat:

”Allt arbete som utförs inom Avtalet skall följa Västtrafiks trygghets och säkerhetsmål. Andel resande som känner sig trygga att åka med Västtrafik 85 %.”

3.3.3. Trafik

I anbudet skall anbudsgivarna lämna in linje- och tidtabellsförslag. Förfrågningsunderlaget innehåller dock delsträckor av linjer, som anbudsgivaren kan kombinera till hela linjer vid vissa knutpunkter. Det innehåller även trafikeringsperioder under året och veckans dagar och antalet turer per timme. Anbudsgivaren måste alltså utöver omloppsoptimering, ta hänsyn till både resmönster och passningsbehov i bytespunkter.

Eftersom trafikföretaget, som vunnit uppdraget, skall medverka även i planeringen av trafiken under första tidtabellperioden i avtalet, måste trafikutövarens arbete starta minst ett halvt år före trafikstart. Planeringsarbetet pågår under etableringsfasen.

Trafikplanering

Om trafikplanering står följande i modellavtalet § 7.5:

”Trafikföretaget skall aktivt delta i det övergripande strategiska trafikutvecklingsarbetet. Trafikföretaget ansvarar för Trafikåtagandets trafikutveckling och detaljplaneringen av trafiken. Trafikföretaget skall utföra tidtabellplaneringen av trafiken. Trafikföretaget äger rätt att ändra linjesträckningar och turintervaller samt införa nya linjesträckningar, vilket skall förankras med Beställaren. Parternas bedömning skall ske utifrån de standardkrav, krav på samordning och de ekonomiska ramar som gäller för den aktuella tidsperioden.

Trafikföretaget ansvarar också för all annan planering hänförligt till Trafikåtagandets utförande såsom fordonstjänster för fordon, personalbemanning m.m. ”

Parterna skall samverka i trafikplaneringen och trafikföretaget kan föreslå både tidtabells- och linjeförändringar. Beställaren skall godkänna dessa.

Det krävs i anbudsskedet en ganska stor kunskap av anbudsgivarna både i trafikplanering och om lokala förhållanden för att kunna lämna bra anbud.

Grundtrafik

Grundtrafiken anges i turer per timme i ett antal trafikstråk. Trafikvolymen är bestämd. Anbudsgivarna får själva detaljplanera trafiken i sina anbud.

I det avtalsområde, som omfattar trafiken i Fyrbodalsområdet, är trafikvolymen i avtalet lika med befintlig trafik norr om Uddevalla och något mindre mellan Uddevalla och Göteborg. Antalet turer per timme i stråken är färre än målen i TFP.

Trafiken i Göteborgsområdet skall i anbudanpassas till det befintliga resandet. Lokaltrafiken på Tjörn är i huvudsak linjelagd skolskjutstrafik som anpassas efter skolans behov.

Trafikdrift och trafikledning

I modellavtalet § 7.4 står:

”Trafikföretaget skall utföra den trafik inom Trafikåtagandet som fastställs för respektive trafikår. Trafikföretaget skall ansvara för trafikledningsfunktion i hela trafikåtagandet

Trafikföretaget skall vid utförandet av Trafikåtagandet använda funktionsdugliga fordon som uppfyller de funktionskrav som anges i ../ Fordon får endast tas i drift efter Funktionskarvsuppföljning genomförts med godkänt resultat, ../

Trafikföretaget äger rätt att planera och utföra Trafikåtagandet med olika storlek och typer av fordon under förutsättning att de grundläggande funktions- och designkraven uppfylls.

All anskaffning av fordon under avtalstiden skall ske i samråd med och godkännas av Beställaren. ”

Fordonskraven beskrivs i ett flertal bilagor till avtalet. Intressant är att trafikföretaget har ett stort inflytande över vilken fordonstyp som skall användas.

3.3.4. Konkurrerande trafik

Någon text om konkurrerande kommersiell trafik finns inte i avtalet. Mellan Göteborg och Oslo finns en omfattande kommersiell expressbusstrafik. Flera av expresslinjerna i trafikområde Express Fyrbodalsområdet trafikerar samma sträckning som dessa linjer. En betydande konkurrens mellan den kommersiella och den upphandlade trafiken finns troligen.

Någon text om villkoren vid konkurrens från annan upphandlad trafik finns heller inte i avtalet.

3.3.5. Beställningstrafik

Om beställningstrafik står i modellavtalets § 6.11:

”Trafikföretaget äger rätt att utnyttja de fordon som används vid utförandet av Trafikåtagandet till egen beställningstrafik under förutsättning att beställningsuppdraget inte påverkar utförandet av Trafikåtagandet eller skadar Beställarens varumärke.”

Att trafikföretaget har möjlighet att merutnyttja fordonen kan medföra lägre anbudspriser. Speciellt expressbussar kan vara attraktiva i beställningstrafik.

3.3.6. Kundservice, information och marknadsföring

Trafikutövaren har, som i alla avtalstyper, ett ansvar för att ge kunden ett gott bemötande, visera och sälja Västtrafiks färdbevis ombord på fordonen.

”Trafikföretaget skall enligt Beställarens regler och föreskrifter visa Beställarens färdbevis ombord på fordonen. Kontantförsäljning av biljetter på fordonen förekommer inte i Trafikåtagandet, dock skall resenären enligt Beställarens regler och föreskrifter kunna köpa biljett via en bankkortsterminal ombord på fordonet framme hos föraren. ”

För att bedöma kundnöjdheten genomförs kontinuerliga kundintervjuer ombord på fordonen. Om trafikföretaget når över en viss kvalitetsnivå utbetalas en bonus. Undersökningsmetoden är inte jämförbar med den s.k. Anbaromätningen som Svensk Kollektivtrafik genomför, vilken är den som det hänvisas till i trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikföretagets informationsuppdrag är i stort sett begränsat till att ha Västtrafiks material tillgängligt ombord på fordonen.

”Trafikföretagets personal skall delta vid Beställarens informationstillfällen, /../

Trafikföretaget skall ombesörja att tidtabeller och blanketter för Resegaranti finns tillgängliga i fordonen.

Det skall finnas möjlighet för en gratistidning ombord på fordonen. Det åligger Trafikföretaget att utan särskild ersättning distribuera gratistidning ombord på samliga linjer. Samtliga resenärer som så önskar skall kunna erhålla en gratistidning ombord. ”

En viktig informationsuppgift utöver detta är att alltid hålla trafikdatabasen uppdaterad samt att rapportera eventuella trafikavvikelser till Västtrafiks informationscentral.

Västtrafik ansvarar för marknadsföringen, men trafikföretaget skall svara för lokal marknadsföring av sin trafik. I avtalet står:

”Beställaren ansvarar för det övergripande marknads- och informationsarbetet för kollektivtrafiken. Detta innebär att Beställaren ansvarar för att vårda och utveckla varumärket Västtrafik. Trafikföretaget skall delta aktivt i denna marknadsföring när så krävs. Ansvaret innebär att Beställaren står för alla kostnader förknippade med sådan marknadsföring.

Trafikföretaget skall självständigt genomföra s.k. linjemarknadsföring med syfte att öka resandet inom det geografiska område som Avtalet omfattar. /../”

3.3.7. Miljö

I trafikavtalen finns villkor hur trafiken skall drivas, för att uppfylla målet om en hållbar kollektivtrafik. Bl.a. skall alla fordon drivas med förnybart bränsle. Biodrivmedel är godkänt om det minskar växthusgaserna med minst 50 %. Krav på energiförbrukningen från fordonen finns i avtalet och skall redovisas av anbudsgivarna. Detaljerade och kvantifierade utsläppskrav och bullerkrav finns.

3.3.8. Tillgänglighet för alla

Liksom för miljön finns fastlagda krav på hur trafikmiljö och fordon skall utformas, för att de skall uppfylla tillgänglighetskraven.

3.3.9. Ersättningskonstruktion

Ersättningen i incitamentsavtalen är en kombination av produktionsersättning och ersättning per validerad påstigande. I anbuderna lämnar anbudsgivarna ett fast produktionspris för den i förfrågningsunderlaget uppgivna trafikvolymen. Anbudsgivaren lämnar också förändringspriser. Beställaren räknar därefter ut ett pris under avtalsperioden med hjälp av de trafikförändringar som har angivits i förfrågningsunderlaget. Från trafikstart i juni 2016 och hela 2017 ersätts trafikföretaget helt enligt lämnade produktionspriser. Från och med den första januari 2018 omräknas 30 % respektive 40 % av 2017 års ersättning till en ersättning per resa. Detta sker genom att denna ersättningsdel divideras med antalet påstigande 2017.

I förfrågningsunderlaget finns månadsvis statistik över antalet påstigande per delsträcka för åren 201 – 2014. Statistiken är uppdelad på korttyp.

Produktionsersättning

Produktionsersättningen baseras på:

- Basersättning för grundtrafiken
- Förändringspris för tursatt fordon
- Förändringspris per tidtabellskilometer
- Förändringspris per tidtabellstimme

Om basersättningen står i avtalets § 9.1:

”Trafikåtagandets Basvolym vid anbudsgivningen framgår av Dokument B: Trafikbeskrivning. Basvolymen, som utgör den upphandlade volymen, är framräknad utifrån fastställda parametrar för ingående linjers trafikutbud redovisade i underbilagor för respektive TÅ.”

Basersättningen eller ersättningen baserad på produktionen justeras när resandeincitamentet ändras. I anbudet och i avtalet finns förändringspriser per producerad enhet angivna. Det står däremot inget om hur dessa påverkas när ersättningsmodellen ändras från ren produktionsersättning till en ersättning baserad på både produktion och påstigande.

Rörlig ersättning

I avtalets § 10.1 står följande om anledningen till att det finns en rörlig ersättning:

”Beställarens mål är att resandet med kollektivtrafiken fortlöpande skall öka. För att stimulera Trafikföretaget att arbeta mot detta mål, får Trafikföretaget en rörlig ersättning i form av ersättning per registrerad resa.”

Resandeersättning betalas till trafikföretaget per i biljetmaskinsystemet registrerad påstigande. Ersättningen är samma för alla påstigande i avtalsområdet, men varierar mellan avtalsområdena.

Den rörliga ersättningen beräknas på följande sätt enligt § 10.1 i modellavtalet.

”Ersättningen per registrerad resa kommer att beräknas på följande sätt:

Express Fyrbodal (TÅ10);

- 30% av den fasta ersättningen för 2017 delas på uppmätt antal resor utförda med korttyp 1+2+3 under 2017
- samt ytterligare 10% av den fasta ersättningen för 2017 delas på uppmätt antal resor utförda med korttyp 1 under 2017.

Stenungsund och Tjörn Express (TÅ20) samt Röd och lila Express(TÅ30);

- 30% av den fasta ersättningen för 2017 delas på uppmätt antal resor utförda med korttyp 1+2+3 under 2017.

Fr.o.m. 1 januari 2018 kommer således ersättningen att utgöras dels av fast ersättning som uppgår till 60% (TÅ10) respektive 70% (TÅ20 och TÅ30) av den ersättning som utgick under 2017 och dels rörlig ersättning enligt ovan.”

De korttyper som nämns är omfattar tre olika grupper av färdbevis:

- Korttyp 1 är kontantbiljetter och värdekort
- Korttyp 2 är periodkort
- Korttyp 3 är skolkort

Kontant betalning tas inte emot ombord på fordonen, men det går att betala med bank- och kreditkort.

Modellen för resandeersättningen i Fyrbodal gynnar att resandet med korttyp 1 ökar. Anledningen kan vara att Västtrafiks intäkter per resa är stora från denna färdbevistyp.

Om det finns färdbevis som inte kan registreras, eller i så fall hur stor andel av resorna detta kan vara, behandlas inte. Hur detta hanteras om andelen av denna typ färdbevis ändras behandlas heller inte.

Den faktiska valideringsgraden i befintlig trafik står inte i förfrågningsunderlaget. Om och hur dessa resor räknas står inte heller. Hur den rörliga ersättningen justeras vid förlust av data i Beställarens tekniska system behandlas inte i avtalet.

Alla priser i avtalet regleras med samma indexkorg. I avtalet finns ingen specifik paragraf om omförhandlingsrätt av den rörliga ersättningen. Det finns endast en generell paragraf om detta. Västtrafik planerar att under avtalsperioden byta både taxesystem och biljettmaskinsutrustning. Detta kan påverka resandet och därmed ersättningen till trafikföretagen.

3.3.10. Incitament och viten

Incitament

Utöver resandeersättningen har trafikentreprenören möjlighet att få bonus för hög kundupplevd kvalitet. Kundnöjdheten avser ”Total nöjdhet med senaste resan” och mäts genom kundintervjuer ombord på ett stickprov av turer i avtalsområdet.

Kundnöjdhetsbonus för busstrafiken i Avtalet:

Variabel1= Total kundnöjdhet per år	Bonus, procent extra ersättning per år
Nivå 1= 85,0%-89,9%	1,0 %
Nivå 2= 90,0%-94,9%	2,0 %
Nivå 3= 95,0%-100%	4,0 %

Figur 36: Kundnöjdhetsbonus i Västra Götaland

Bonusen kan som högst bli 4 % per år av den totala ersättningen. I augusti 2014 var mellan 91 och 95 % av kunderna i de aktuella trafikområdena nöjda eller delvis nöjda med den senaste resan.

Viten

Fyra olika viten finns i avtalen. Dessa är:

	Vite utgår vid	Förklaring
1	Ej levererad trafik	Helt eller delvis inställd tur.
2	Ej levererad fordonskvalitet	Avvikelse från fordonskvalitet eller fordonskrav avseende Leveranskontroll, Fordonskontroll på linje, Funktionskravsuppföljning och Riktad kontroll, se <u>Bilaga C5.2: Fordonskontroller</u> .
3	Avvikelse från trafiksäkerhetskrav	Avvikelse från trafiksäkerhetskrav enligt §7.8.
4	Avvikelse från avtalad kvalitetsnivå avseende tillämpning	Avvikelse från i anbudet utlovad kvalitetsnivå vid uppföljning av avtalad kvalitetsnivå enligt <u>Bilaga A2: Kvalitetutvärdering</u> och <u>Bilaga C5: Verksamhetsuppföljning</u> .

Figur 37: Viten i Västra Götalands avtal

Villkoren för viten av ej levererad trafik är:

”Om Trafikföretaget inte uppfyller Avtalets krav att utföra alla turer enligt tidtabellen till avtalad kvalitet utgår följande viten. Viten för inställd tur fördubblas om antalet inställda turer över en kalendermånad överstiger 0,2% av totalt antal turer. Vite utgår för varje tur som ställs in helt eller delvis under tidsperioden, om inte Trafikföretaget kan visa att man inte orsakat att turen ställs in.

Viten då antalet inställda turer understiger 0,2% av totalt antal planerade turer under månaden:

Vite för helt inställd tur: 3.900 SEK/tur

Vite för delvis inställd tur: 1.300 SEK/tur

Viten för inställd tur efter att antalet inställda turer under tidsperioden överstiger 0,2% av totalt antal planerade turer:

Vite för helt inställd tur: 7.800 SEK/tur

Vite för delvis inställd tur: 2.600 SEK/tur”

Vad som är en inställd tur definieras på följande sätt:

”Tur som inte utförts till någon del eller avgått senare än 20 minuter efter tidtabellstid. ”

En delvis inställd tur är:

”Tur som inte utförts till 90 % av sin sträckning med högst 20 minuters försening.”

Trafikföretaget skall rapportera inställda och delvis inställda turer till beställaren.

”Alla Helt inställda eller Delvis inställda turer skall genast rapporteras till Beställaren. Ingen ersättning utgår för inställd tur eller den del av inställd tur som inte har utförts. Om kvalitetsbristen enligt ovan inte skriftligen rapporteras till Beställaren inom två dygn efter händelsen och felaktigheten kommer till Beställarens kännedom, utgår dubbelt vite enligt ovan.

Beställaren accepterar inte att samma tur ställs in två på varandra följande dagar. Om en specifik tur ställs in två på varandra följande dagar utgår dessutom särskilt Punktvite med 5.000 SEK per tillfälle. ”

Vite utgår alltså från första inställda tur. Om mindre än 99,8 % av turerna körs fördubblas viten. Observera skrivningen om att samma tur inte får ställas in två på varandra följande dagar. Detta innebär att inte samma resenärer drabbas varje gång trafikföretaget har fordons- eller förarbrist.

Om ej levererad fordonskvalitet står:

”Trafikföretaget skall uppfylla Avtalets krav att utföra alla turer till avtalad kvalitet.

Beställaren kommer regelbundet att utföra kontroller av fordonens skick och standard, i trafik och depå, /..”

”Turer som utförs med fordon som ej uppfyller ställda komfort-, funktions- och designkrav samt fordon ur felaktig trafikgrupp enligt detta Avtal utgår vite med 5 000 SEK per fordon och dag under den tid fordonet använts i Trafikåtagandet. Trafikföretaget ansvarar för att rapportera avvikelser till Beställaren. Om kvalitetsbristen inte skriftligen rapporteras till Beställaren inom två dygn efter händelsen och felaktigheten kommer till Beställarens kännedom, utgår dubbelt vite enligt ovan. ”

”Vid förhållanden då fordon som vid efterkontroll /.. / underkänns, /.. /, som görs efter 14 dagar utgår fast periodvite med 30.000 SEK per fordon vid efterkontrolltillfället. Därefter utgår vite med 5.000 SEK per fordon och dag under den tid som kvalitetsbristen kvarstår. ”

En viktig princip är att trafikföretaget alltid skall rapportera brister till beställaren. Om inte detta sker dubbleras vitena.

Om vitena för trafiksäkerheten står:

”För underkända och ej åtgärdade fordon enligt §7.8 som utför uppdrag enligt detta Avtal utgår viten med 50.000 SEK per Fordon och dag. ”

§ 7.8 behandlar beställarens säkerhetskrav samt trygghetskrav. Hur vitet för trafiksäkerhet och fordonskontroll kombineras framgår inte.

För att bedöma eventuella avvikelser från avtalad kvalitetsnivå gör beställaren med jämna mellanrum kvalitetskontroll av trafikföretagets verksamhet. Kontrollmetoden är densamma som vid utvärderingen av anbudet. Utvärderingspoängen i upphandlingen är utgångsnivå i kvalitetsbedömningen. I avtalet § 10.3.4 står:

”Om kvalitetsnivån År 1 avviker (negativt) mer än 70 poäng från den nivå som avtalats, utfaller vite.

Om kvalitetsnivån År 2 och framåt avviker (negativt) mer än 35 poäng från den nivå som avtalats, utfaller vite. ”

TÅ 10

	År 1	År 2-framåt
Negativ avvikelse	Vite samt annan påföljd	Vite samt annan påföljd
36-70 poäng		1 500 000 SEK
71-140 poäng	3 000 000 SEK	3 000 000 SEK
141- poäng	6 000 000 SEK, avvikelsen föranleder rätt för Beställaren att säga upp Avtalet.	6 000 000 SEK, avvikelsen föranleder rätt för Beställaren att säga upp Avtalet.

Figur 38: Kvalitetsvite i Västra Götaland

Vitenas storlek varierar mellan avtalen. Troligen beror de på avtalets storlek. Produktionsavtalen har inte detta vite.

Vitesbeloppens storlek kan jämföras med att en buss i genomsnitt omsätter cirka 2 mkr per år eller knappt 7 000 kronor per dag.

Försenad driftstart

Något vite för försenad driftstart finns inte.

3.4. Trafikavtal i Skåne

3.4.1. Allmänt om uppdragsavtalen

Skånetrafiken genomförde under 2014 och 2015 en stor upphandling av busstrafik. Avtal slöts med vinnande trafikutövare i slutet av juni 2015. Upphandlingen var uppdelat i fyra trafikområden som vart och ett var ett separat anbudsområde. Kombinationspriser gick inte att lämna. Avtalens storlek varierar mellan endast fyra bussar upp till drygt 50. Avtalsområdena omfattar sinsemellan fyra olika trafiktyper. Avtalsområdena är:

- Ringbusstrafiken i Hörby – närtrafik med 4 biodieselbussar
- SkåneExpressen - Kristianstad – Hörby – Malmö / Lund – 22 expressbussar
- Regionbusstrafiken mellan Malmö och Lund – 53 biodieselbussar
- Regionbusstrafik av blandad karaktär i Helsingborgsområdet – 48 biogasbussar

Ringbussavtalet är ett rent produktionsavtal, medan de tre övriga är incitamentsavtal med varierande inslag av resandeincitament. Resandeincitamentet är i alla avtalen 10 kr per påstigande, vilket medför att procentandelen rörlig ersättning varierar mellan avtalen. Skånetrafiken ansvarar för det mesta av trafikplaneringen, men trafikföretaget gör den detaljerade tidtabellen, som skall godkännas av Skånetrafiken. Ersättningen i de tre incitamentsavtalen är en blandning mellan produktionsersättning och incitament beroende både på antalet påstigande och på levererad kvalitet. Viten finns för bristande kvalitet. För Ringbusstrafiken används endast produktionsersättning med kvalitetsincitament och kvalitetsviten.

Förfrågningsunderlagets och avtalens uppbyggnad och innehåll är standardiserat efter en sedan flera år använd modell. De flesta dokument i upphandlingen är gemensamma för alla fyra avtalsområdena.

3.4.2. Övergripande mål och parternas ansvar och arbetsuppgifter

Trafikförsörjningsprogrammet och Skånetrafikens Verksamhetsplan är bilagor både i förfrågningsunderlaget och i de slutna avtalen. De är underbilagor till bilagan ”Allmänna Villkor”. Vilken status de har i avtalet är svårt att bedöma. De är nog att betrakta som information om beställarens vision. I Avtalet står följande:

”Avtalsstrukturen bygger på tanken att för Trafikuppdraget specifika regleringar samlats i Avtalet medan mer generella frågor regleras i Bilaga Allmänna Villkor (”AV”) och övriga mer standardiserade bilagor. Uppdragsspecifika regleringar återfinns dock även i bilagorna Trafikbeskrivning, Pris och Anbud. ”

Övergripande mål med Uppdraget

I Avtalet finns inga direkt uttalade övergripande och långsiktiga mål utöver att utföra trafiken såsom avtalat. I bilagorna Trafikbeskrivning för respektive avtalsområde står:

”Mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling beskrivs i Trafikförsörjningsprogrammet som är det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken. ”

Målen i Trafikförsörjningsprogrammet avser dock hela Skåne och inte separata trafikuppdrag.

”Utöver det Trafikuppdrag som regleras i detta Avtal har Skånetrafikens och Trafikföretaget ett gemensamt intresse av att öka antalet resande inom Trafikuppdraget med en hög kvalitet som skapar förtroende hos Kund. Parterna har därför denna dag ingått ett Samverkansavtal för fler och nöjdare Kunder. Samverkansavtalet löper parallellt med detta Avtal. ”

I Samverkansavtalet står följande:

”Skånetrafikens och Trafikföretagets gemensamma övergripande mål är fler och nöjdare Kunder i kollektivtrafiken i Trafikuppdraget. ”

Enligt Samverkansavtalet skall en gemensam affärsplan tas fram mellan Skånetrafiken och trafikutövaren. Det gemensamma arbetet med affärsplan och trafikutveckling sker sedan kontinuerligt under avtalstiden. Varken i förfrågningsunderlaget eller i anbudsgivarnas anbud finns någon affärsplan med specificerade mål för trafikuppdraget.

Trafikutövarens ansvar för Uppdraget

Att ha ett Samverkansavtal är en rekommendation från branschens avtalskommitté. Avtalstexten i Samverkansavtalet ingår i förfrågningsunderlaget. Trafikutövaren skall delta i samverkan såsom beskrivs i Samverkansavtalet. Någon ersättning betalas inte för detta arbete, utan kostnaderna måste trafikföretaget ta betalt för i Trafikavtalet. Skånetrafiken kan säga upp Samverkansavtalet utan att Trafikavtalet sägs upp. Om detta påverkar ersättning till trafikutövaren nämns inte.

Trafikutövaren skall förutom att arbeta med affärsplanen och den detaljerade trafikplaneringen, även delta i lokal marknadsföring och i informationsarbete. De sista två verksamhetsområdena sker strikt inom Skånetrafikens ramar och mallar. Anbudsgivaren skall beskriva sin organisation för arbetet i anbudet.

Exakt vilken part, som fattar det slutliga beslutet om affärsplan och trafikupplägg, står inte i Samverkansavtalet. Arbetsprocesserna och hur styrgrupper och arbetsgrupper skall vara sammansatta finns däremot reglerat. Inom områdena marknadsföring och information betonas att Skånetrafiken fattar de slutliga besluten och att trafikföretaget inte får göra någon avvikelse från Skånetrafikens layout och policy.

Sammanfattningsvis kan sägas att trafikutövaren aktivt skall delta i arbetet med att planera och sälja trafiken, men att Skånetrafiken styr processen ganska hårt och är den part som fattar de avgörande besluten.

3.4.3. Måltal

I TFP finns måltal om ökat antal resor och ökad marknadsandel för hela Skåne. Några liknande måltal finns inte för respektive avtal. Avsikten är troligen att dessa skall tas fram i affärsplanarbetet.

Måltal för utförande av trafikuppdraget och rapportering finns i bilagan Allmänna Villkor. Dessa är:

1. Inloggning Kommunikationsplattform, godkänd nivå 98 %.
2. Utförandegrad trafik, godkänd nivå: 99,9 %.
3. Fungerande Valideringsutrustning, godkänd nivå 99,9 %.
4. Rapportering, godkänd nivå: 99 %.

För dessa faktorer finns också viten. Alla mål utom det andra avser trafikföretagets praktiska hantering av verksamheten och är inte av samma karaktär som de i TFP. Allvarligast för kunden och därmed resandeutvecklingen är om turer inte utförs, vilket direkt motverkar målen i TFP.

Utförandegrad mäts som andel turer som har utförts i intervallet mellan 30 sekunder före planerad tid och mindre än 20:00 minuter efter planerad tid. Det står inget om detta gäller endast från starthållplats eller hur man behandlar att endast del av tur utförs. För faktorerna ”Kommunikationsutrustning” och ”Validering” står att villkoren gäller för hela turen.

Måltal finns också för nöjda kunder och ökat antal resor. I Avtalet står:

Kvalitetsbonusen baseras på följande sex (6) parametrar:

	Parameter	Vikt	Bastal
1	Punktlighet	35 %	82 %
2	Betyg vid kvalitetsmätning enligt Bilaga Kvalitetsmätning, fråga 3 "Förarens sätt att bemöta dig"	10 %	8,0
3	Betyg vid kvalitetsmätning enligt Bilaga Kvalitetsmätning, fråga 6 "Förarens sätt att köra bussen"	10 %	8,0
4	Betyg vid kvalitetsmätning enligt Bilaga Kvalitetsmätning, fråga 10 "Allmänt intryck av bussen invändigt"	10 %	8,0
5	Betyg vid kvalitetsmätning enligt Bilaga Kvalitetsmätning, fråga 14 "Sammanlagt betyg på den här bussresan"	30 %	8,0
6	Antal Betalande Kunder per Tidtabellstimme	5 %	27

Figur 39: Måltal för kvalitet i Skåne

"Bastal i tabell ovan utgör index 100,00 för respektive parameter vid Avtalets ingående. Nya tal för respektive parameter beräknas per kalenderår med de antal decimaler som anges i tabellen ovan. Bastal ska alltid vara det högst uppnådda talet för respektive parameter under avtalstiden enligt punkt 4. Bastal ska aldrig vara lägre än vad som anges i tabellen ovan. "

Texten är svår att förstå men troligen menas att värdena i figur 39 är de bastal som gäller från avtalsstart. Om trafikutövaren uppnår högre värde utgår en bonus. Dessa nya högre värde blir sedan bastal.

Punktligheten räknas inom intervallet 30 sekunder för tidig avgång till 3 minuter för sen avgång. Om punktligheten mäts utefter linjen eller endast vid turens avgångstid från starthållplats framgår inte.

Faktor 6 "Antal betalande kunder per tidtabellstimme" skiljer mycket mellan trafikområdena. En överslagsberäkning ger att de är 42, 27 respektive 20 stycken per tidtabellstimme i de tre områdena med incitamentsavtal. Antalet kunder per timme i figur 42 är endast ett exempel och justeras för respektive trafikavtal innan de sluts.

Kortsiktiga mål

I bilagan, som behandlar affärsplanen som parterna gemensamt skall ta fram för trafikområdet, står:

"Vi sätter treårs mål och årliga mål för avtalet. Mål som ska leda mot de långsiktiga målen och på lite längre sikt till vår vision.

Följande årliga mål följer vi i affärsplanarbetet;

- Resor och antal
- Punktlighet
- Marknadsandel
- NKI kund
- NKI allmänhet
- KM förarens bemötande
- KM förarens sätt att köra bussen
- KM bussen invändiga skick
- KM sammanlagt betyg på denna resa
- Kostnadstäckningsgrad (KTG)
- Effektivitetstal (resor/tidtabellstimme) "

Målen är en blandning av sådant som i huvudsak påverkas av Skånetrafiken respektive trafikföretaget. NKI är nöjd kundindex och KM är kvalitetsmätning enligt punkt 2-5 i tabellen ovan. Eftersom det i princip är Skånetrafiken som bestämmer trafikutbudet mäter måtten antal resor, marknadsandel, kostnadstäckningsgrad och effektivitetstal i huvudsak deras planering och prissättning. Trafikföretagets direkta påverkan är på punktligheten och kundnöjdheten.

Nyckeltal

Målen preciseras och mäts med ett stort antal nyckeltal:

”De årliga målen bryts i nästa steg ner i nyckeltal. ”

”För att följa resultatet och säkerställa att vårt arbete leder mot de satta målen så jobbar vi med ett antal nyckeltal. Nyckeltalen följs upp månads-, kvartals-, halvårs och/eller helårsvis samt ackumulerat. Följande nyckeltal finns i Affärsplanen;

- *Resor per linje (månad)*
- *Punktlighet per linje (månad)*
- *Inställda turer (månad)*
- *Inloggade turer per linje (månad)*
- *KTG (månad)*
- *Biljettmaskiner (månad)*
- *Kundärende (månad)*
- *Antal lokala marknadsaktiviteter (halvår)*
- *Press/media (halvår)*
- *Kvalitetsmätning uträknat medelvärde (månad under mätperiod/halvår)*
- *Förarens sätta att bemöta dig (månad under mätperiod/halvår)*
- *Allmänt intryck av bussen invändigt (månad under mätperiod/halvår)*
- *Förarens sätt att köra bussen (månad under mätperiod/halvår)*
- *Sammanlagt betyg på den här bussresan (månad under mätperiod/halvår)*
- *NKI kund och allmänhet (helår)*
- *Effektivitetmått (resor/ tidtabellstimme) (helår)*
- *Medelhastighet (helår)*
- *Restidskvot (helår) ”*

Som stöd för att ta fram nyckeltalen har Skånetrafiken diverse IT-system som även trafikutövaren har tillgång till.

3.4.4. Trafik

Trafikplanering

Trafikutövaren skall aktivt delta i trafikplaneringen. Hur detta skall gå till regleras i Samverkansavtalet. Skånetrafiken och trafikutövaren samarbetar i en arbetsgrupp som i sin tur rapporterar till en gemensam styrgrupp. Skånetrafikens principiella och strategiska planer för trafikavtalet är grunden i den mer detaljerade planering som utförs av arbetsgruppen.

I Samverkansavtalets bilaga 2 Trafikutveckling står:

”Utifrån Trafikförsörjningsprogrammet tas en trafikplan fram för kommande tidtabellsår. Arbetet med trafikplanen påbörjas ett år före tidtabellsperiodens start. Planeringen inleds med att en övergripande inriktning tas fram, därefter följer en utrednings- och analysfas, som mynnar ut i en trafikplan. Större trafikutredningar ska vara klara i ett tidigt skede. Trafikplanen fastställs utifrån de övergripande och styrande dokumenten (Trafikförsörjningsprogram, Verksamhetsplan och budget) samt de förslag på tidtabellsförändringar som tas fram i respektive trafikuppdrag. Trafikplan för tågtrafiken beslutas i mars, nio månader innan trafikstart, medan trafikplan för busstrafiken beslutas cirka ett halvår innan trafikstart. ”

Ansvarsfördelning

”Ett nära samarbete mellan Trafikföretaget och Skånetrafiken är den främsta framgångsfaktorn. De personer som jobbar med planeringen av tidtabeller är nyckelpersoner och det ställer därför stora krav på både yrkesskicklighet och samarbetsförmåga.

Att utveckla trafiken är ett gemensamt arbete. Det är dock viktigt att ansvaret för de olika momenten är förankrat och följs. I tabellerna nedan framgår vem som ansvarar för respektive del i tidtabellsplaneringen. ”

Data	Skånetrafiken	Trafikföretaget
Punktlighet		X
Hastighet		X
Produktion		X
Effektivitet		X
Kvalitet: NKI, kvalitetsmätning ombord	X (Kolbar)	X
Resande		X
Kundsynpunkter	X	X
Förarsynpunkter		X
Egna erfarenheter genom resdagar i trafiken		X
Ekonomi	X	X
Tillköp	X	
Planerade förändringar i tågtrafik och kringliggande busstrafik	X	
Planerade infrastrukturförändringar	X	
Omvärldsfaktorer: Resvaneundersökningar, marknadsundersökningar, arbetspendling, kommuners översiktsplaner, detaljplaner, visionsarbeten, kommunsamverkan	X	X
Trafikutredningar och stråkstudier	X	

Figur 40: Ansvarsfördelning för datainsamling i Skåne

Trafikdata samlas in med hjälp av Skånetrafikens IT-system. Systemen i bussarna rapporterar till de centrala systemen. Att förarna loggar in i Kommunikationsplattformen och Valideringsutrustningen är därför viktigt.

Aktivitet	Skånetrafiken	Trafikföretaget
Skapa användaradministration i Rebus	X	
Uppdatera almanackan i Rebus	X	
Skapa destinationer och omskyltningsnoder i Rebus	X	
Uppmätning och indatering av avstånd i Rebus	X	
Skapa nya hållplatser med koordinater i Rebus	X	
Indatering av tider i Rebus		X
Indatering av nya hållplatser i tidtabellen och uppdatering av hållplatsben i Rebus		X
Indatering av destinationskoder, omskyltningsnoder, hastighet och signalprioritering i Rebus		X
Uppdatera kartlänkar i alla aktuella relationer i Rebus kartmodul		X
Skapar skyltfiler och återför till Rebus samt genomför kvalitetskontroll av exportfärdig fil till bussarna		X
Sättning av tidtabellerna i tryckt format	X	
Exporterar tidtabeller till Reseplaneraren och andra system	X	
Skapa tidtabellsanslag och informationsanslag om trafikförändringar	X	
Indatera samtrafik i Rebus (garanterade anslutningar mellan buss och buss eller buss och tåg)	X	
Korrekturläsning	X	X
Omloppsplanera bussar och fastställa produktion		X
Skånetrafiken upprättar betalplaner och Trafikbeställning som godkänns av Trafikföretaget	X	X
Rapportera omlopp för varje buss och samtliga linjer enligt Bilaga AV		X

Figur 41: Ansvarsfördelning för planeringsaktiviteter i Skåne

Listan i *figur 41* är en relativt detaljerad plan över arbetsfördelningen mellan Skånetrafiken och trafikföretaget. Det är ingen lista över ansvarsfördelningen över hur trafiken skall utformas.

Grundtrafik

I förfrågningsunderlaget finns en basproduktion som gäller för anbudet. Basproduktionen anges som turer per timme preciserat för varje timme under dagen och året. Anbudsgivaren lämnar i anbudet ett pris för basproduktionen och förslag till detaljerad tidtabell. Linjesträckning är fastlagd i förfrågningsunderlaget. Passning med annan trafik är också i stort sett bestämd. Några stora utrymmen till nya trafikförslag från anbudsgivaren finns inte. En bedömning av anbudsgivarnas förslag till tidtabell görs dock i utvärderingen.

Trafikproduktion

Om basproduktionen ändras finns förändringspriser per kilometer, timme och fordon. Anbudsgivarna lämnar i anbudet förändringspriser både för trafik med och utan resandeersättning. Frivolyten i avtalen är att trafiken kan öka med 50 % respektive minska med 20 % under avtalsperioden.

Trafikledning

Trafikföretaget skall ha en egen trafikledning som är bemannad hela trafikdygnet.

”En trafikledning eller verksamhetsjour ska alltid finnas tillgänglig. Telefonnummer till trafikledningen eller verksamhetsjouren ska lämnas till Skånetrafiken trafikinformationscentral.

Trafikföretaget ska använda Skånetrafikens trafikledningssystem för att ställa in eller delvis ställa in en enkeltur. Störningsrapporteringen ska lämnas till Skånetrafiken TIC enligt Skånetrafikens anvisning.”

Konkurrerande trafik

I avtalet står att trafikutövaren skall vara medveten om att konkurrerande kommersiell trafik kan komma under avtalsperioden. Att antalet resor kan minska på grund av detta föranleder ingen justering av ersättningen.

Liksom för kommersiell trafik medför en förändring i resmönstret som gynnar eller missgynnar annan upphandlad trafik ingen justering av ersättningen.

3.4.5. Kundservice, information och marknadsföring

I avtalet påpekas ett flertal gånger att det är trafikutövaren och främst förarnas roll att ge en god service till kunderna som använder kollektivtrafiken. Kvalitetsincitament finns också för att driva mot bra kundservice. Trafikutövaren skall säkra biljettintäkterna bl.a. genom att biljettmaskiner alltid fungerar. Incitament och viten finns för detta. Att trafikutövaren får ersättning per påstigande bör också gynna intäktskringen. Det är dock Skånetrafiken som bestämmer typ av färdbevis, priser och valideringsutrustning.

Trafikutövaren får i denna avtalstyp även ta ett större ansvar för kundservice, kundinformation och marknadsföring av trafiken. I en bilaga till Samarbetsavtalet beskrivs hur marknadsföringen och informationen internt och externt skall hanteras. I princip skall Skånetrafiken sköta den externa kommunikationen och trafikutövaren den interna inom företaget. Trafikutövaren får genomföra lokala informationskampanjer för att öka resandet i trafikområdet, men informationsmaterialet skall helt följa bestämda mallar och godkännas av Skånetrafiken. I stort gäller samma regler för marknadsföring som för information.

Det verkar som om trafikutövaren har större inflytande över trafikplaneringen än vad denne har över information och marknadsföring. Det påpekas i avtalet att det är mycket viktigt att det är Skånetrafikens varumärke som säljs till kunderna.

3.4.6. Miljö

Miljökraven följer de förslag som har tagits fram av ”Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik” i november 2013. I denna finns olika kravnivåer för avgasutsläpp och andra miljöpåverkande faktorer. Skånetrafiken har valt delvis olika för respektive trafikområde. Troligen beroende på att i ett av avtalen skall vinnande trafikföretag ta över de befintliga bussarna. Alla fordon skall drivas av biodrivmedel.

Skånetrafiken tillåter att bussarna är maximalt 10 år gamla.

3.4.7. Tillgänglighet för alla

Fordonens utformning följer ”Buss 2014, Branschgemensamma funktionskrav på bussar”. En särskild bilaga finns dock som förklarar Skånetrafikens krav på fordon och miljöpåverkan. Hur stora avvikelserna är från den standardmall som ”Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik” har tagit fram har denna utredning inte studerat. Alla fordon skall ha lågt golv utom expressbussarna.

3.4.8. Ersättningskonstruktion

Ersättningen till trafikutövaren är en produktionsersättning med ett stort inslag av resandeincitament.

Ersättning och andra ekonomiska villkor

Om den de fasta och rörliga ersättningarna står i förfrågningsunderlaget:

”Fast ersättning

Ersättningen för utförd trafikproduktion utgörs av årligt totalpris för Basproduktion samt förändringspriser för de fall produktionen förändras i relation till Basproduktion. Basproduktion är den produktion som anbudet baseras på och som finns beskriven i Bilaga Trafikbeskrivning. Om produktionen ändras i relation till Basproduktion, /.../ regleras årligt totalpris för Basproduktion med förändringspriserna. Årligt totalpris för Basproduktion samt förändringspriser /.../ anges av Trafikföretaget i anbudet.

Resandeincitament (gäller inte Trafikuppdrag Ringbuss Höör)

Resandeincitament tillkommer utöver produktionsersättningen och utgår per betalande kund enligt villkor och förutsättningar angivna i Modellavtalet. ”

Förändringspriser finns för både för trafik med respektive utan resandeersättning.

Förändringsersättning betalas per:

- Tidtabellskilometer
- Tidtabellstimme
- Dimensionerande fordon

Resandeersättningen är bestämt till 10 kr per validerad påstigande i alla de tre avtalen med resandeincitament. Eftersom antalet påstigande varierar mellan de tre avtalen blir resandeincitamentets andel av den totala ersättningen olika. För Skåneexpressen mellan Kristianstad – Hörby – Malmö/Lund blir den cirka 15 %, medan den för regionbusstrafiken mellan Malmö och Lund blir drygt 40 %.

Övriga ersättningar

Övriga ersättningar som kan tillkomma är tilläggsersättning vid akut förstärkningstrafik, ersättning avseende utbildning av personal och informationspersonal vid särskilda tillfällen. Trafikutövaren lämnar priser på dessa tjänster i sitt anbud. Resandeersättningen för färdtjänstberättigade är 20 kr istället för normalt 10 kr.

3.4.9. Incitament och viten

Incitament

Kvalitetsincitament kan tillkomma utöver basersättningen och resandeersättningen. I avtalet står:

”Trafikuppdraget innehåller även möjlighet till en kvalitetsbonus baserat på sex (6) bonusgrundande parametrar, enligt vad som närmare beskrivs i Modellavtalet. ”

De sex bonusgrundande faktorerna framgår av figur 41 ovan. Kvalitetsincitamentet kan maximalt uppgå till 5 % av avtalets omsättning.

Viten

Som nämnts i avsnittet Måltal ovan finns viten för följande faktorer:

- Inloggning Kommunikationsplattform, godkänd nivå 98 %.
- Utförandegrad trafik, godkänd nivå: 99,9 %.
- Fungerande Valideringsutrustning, godkänd nivå 99,9 %.
- Rapportering, godkänd nivå: 99 %.

Vitet för dessa faktorer beräknas på följande sätt:

”§ 12:2 i Allmänna Villkor

Vite kan utgå årsvis per kalenderår som en andel av Trafikföretagets ersättning ../ enligt följande:

Godkänd nivå underskriden med upp till 1 procentenhet: 0,5 % av årlig ersättning ../ i vite per underskriden nivå enligt punkt 1-4 ovan.

Om godkänd nivå underskrids med över 1 procentenhet utgår därutöver 0,1 % i vite per underskriden hel procentenhet och per underskriden nivå enligt punkt 1-4 ovan.

Maximalt årligt vite enligt denna punkt 12.2 är 5 % av kalenderårets ersättning ../

Utöver detta finns även viten om rapportering och egenkontroll inte utförs som avtalat.

§ 12:3 i Allmänna Villkor

Trafikföretaget ska vara förpliktigt att till Skånetrafiken utge vite om brist enligt Trafikföretagets rapport om egenkontroll inte åtgärdas inom tre (3) månader ../

Vite utgår månadsvis för varje påbörjad kalendermånad som bristen inte är åtgärdad.

Vite utgår per underkriterium angivna i Bilaga Kvalitetskriterium. Brist inom ett underkriterium innebär att hela kriteriet är underkänt. Vite utgår i relation till underkriteriets delvikt.

*För varje underkänt underkriterium utgår vite månadsvis med 5 % * 'underkriteriets delvikt' av månadens ersättning ../*

Efter sex (6) månaders vite avseende underkriterium med minst 10 % delvikt kan Skånetrafiken säga upp Avtalet till förtida upphörande ../

För underkriterium med under 10 % delvikt utgår vite tills brist är åtgärdad.

Maximalt månatligt vite enligt denna punkt 12.3 är 5 % av månadens ersättning ../”

De båda vitestyperna kan alltså tillsammans uppgå till 10 % av trafikavtalets omsättning. De första gruppen viten kan sägas gälla trafikutförandet och den andra gruppen brister i administrativa rutiner.

3.4.10. Sammanfattning

Trafikförsörjningsprogrammet ingår som ett dokument i trafikavtalet med trafikföretaget. TFP är dock inte direkt tillämpligt på ett visst trafikområde. I avtalet finns inte samma mål som i TFP direkt omvandlade till måltal för trafikområdet. Resandeincitamentet och kvalitetsincitamenten skall stimulera och styra trafikföretaget, så att verksamheten bidrar till att uppfylla målen i TFP. Skånetrafiken sköter trafikplaneringen och bestämmer trafikutbudet i trafikområdet. Trafikföretagets uppgift är att vara en bra producent av trafik och aktivt återföra sina erfarenheter och idéer till Skånetrafiken.

Vad avsikten är med att resandeincitamentets andel av den totala ersättningen varierar så mycket mellan trafikområdena, framgår inte av förfrågningsunderlaget. Det finns förändringspriser både för trafik med och utan resandeincitament.

4. Måluppfyllelse av TFP

4.1. Typer av mål

I detta kapitel görs en jämförelse mellan TFP och trafikavtal i respektive län. Hur väl stämmer målen i trafikavtalen med målen i TFP? Målen i TFP är av olika karaktär och är olika svåra att bryta ner till mål och villkor i ett avtal för trafiken i ett delområde av länet.

Här har vi föreslagit att målen i TFP kan delas in i tre typer beroende på beställarens, utförarens och omvärldens påverkan. Detta är att betrakta som en praktisk indelning utan koppling till något teoretiskt ramverk.

- *Marknadsmål* – konkurrens mål - går att ha en vision men den kan inte uppfyllas endast genom ett beslut inom organisationen.
- *Kundmål* – t.ex. kundnöjdhet – går att uppnå genom att arbeta med den befintliga organisationen. Ingen omedelbar konkurrenssituation.
- *Tekniska mål* – ofta miljömål och fordonskvalitet. Går att uppnå genom beslut i organisationen och avsättning av ekonomiska medel.

Marknadsmålen och resandemålen måste uppnås i konkurrens med andra transportmedel. Det är svårt att styra tillväxten i kollektivtrafiken så att den inte sker på bekostnad av minskad cykel- och gångtrafik. För att skapa den trafik som kan vara konkurrenskraftig, krävs samarbete med externa organisationer t.ex. kommunerna. Även om dessa har samma mål om ett hållbart samhälle, har de fler hänsyn att ta än till kollektivtrafiken.

Kundmålen koncentreras i huvudsak till frågor för att uppnå hög kundnöjdhet. Det finns ingen konflikt inom kollektivtrafiken eller med externa organisationer att ha denna typ av mål. De går att uppnå genom att arbeta inom den egna organisationen. En svårighet kan emellertid vara att kundnöjdheten till en stor del beror på förseningar och inställda tåg, vilket i sin tur kan bero på en sliten infrastruktur.

De tekniska målen – förnybara drivmedel, tillgänglighet i fordonen etc. kan uppnås genom beslut i den egna organisationen. Det är tillskottet av ekonomiska resurser, som avgör om de kan uppfyllas eller inte. Valideringsgrad kan sägas vara ett tekniskt mål. Trafikutföraren kan uppnå det genom att sätta av tillräckligt med resurser.

I TFP anges målen och speciellt måltalen som medelvärden för all trafik i hela länet. Olika delar av länet och de olika trafikslagen har olika förutsättning. I trafikavtalen behöver målen därför omvandlas till mål för just den aktuella trafiken.

4.2. Jämförelse mellan TFP och trafikavtal i Stockholms län

Visionen i trafikförsörjningsprogrammet är ”Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem”. Visionen har preciserats i de tre övergripande målen:

- Attraktiva resor
- Tillgänglig och sammanhållen region
- Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan

De övergripande målen har i sin tur brutits ner i delmål och i måltal.

Attraktiva resor

Måltalen för ”Attraktiva resor” varierar både med trafikslag och med trafikområde. För busstrafiken utanför innerstaden är målen:

- Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor skall öka från 37 % till 42 % år 2030.
- Restidskvoten i länet skall minska från 1,34 till 1,25 år 2030
- Andelen nöjda resenärer skall öka från 79 % till 80 % år 2030
- Antalet stående passagerare skall på inga avgångar överstiga 20 % ståplatsutnyttjande

Måltalen mäter alla tre typerna av mål, som har beskrivits i avsnitt 4.1. Det första och även till viss del det andra måltalet är marknadsmål, medan det tredje är ett kundmål och det fjärde ett tekniskt mål. Att det andra målet kan sägas vara ett marknadsmål beror på att restidskvoten inte endast beror på kollektivtrafikens utveckling, utan också på biltrafikens. Det fjärde måltalet beror helt på vilka resurser beställaren och trafikutövaren sätter in.

VBP-ersättningen bör ge trafikutövaren ett tydligt incitament att öka antalet resor, vilket i sin tur kan ge ökade marknadsandelar. Ett medel för att få fler resenärer är att planera trafiken efter reseefterfrågan och att utföra den väl. Trafikutövaren skall enligt avtalet inom vissa angivna ramar sköta planeringen av trafiken inklusive dimensionering av trafikutbudet, välja fordonsstorlek och att delvis välja linjedragning, vilket ger relativt stor frihet att lokalt anpassa trafiken efter efterfrågan. Avsikten är att trafikutövarens planeringsfrihet i kombination med ersättningskonstruktionen skall leda till ett marknadsanpassat trafikutbud.

Troligtvis är det svårt att mäta marknadsandelen i ett visst avtalsområde. I de övergripande målen i trafikavtalen jämförs resandeökningen med befolkningsutvecklingen i avtalsområdena. Detta är ett grovt sätt att mäta marknadsandelen. I förfrågningsunderlaget finns en prognos över resandeutvecklingen per linje beroende på den förväntade befolkningsutvecklingen till år 2030. Mätmetoden i avtalen är antalet påstigande, vilket innebär att det inte går att fullt ut jämföra uppnått resultat med målet i TFP, vilket avser resor.

Restidskvoten i busstrafiken är inte detsamma som medelrestidskvoten i länet. Resorna i busstrafiken är dessutom ofta endast en del av resenärernas hela resa. Något mål eller mätmetod för restidskvoten finns inte i trafikavtalen. Detta måltal är därför inte direkt styrande i trafikutövarens planering.

Nöjda resenärer

För andelen ”Nöjda resenärer” finns ett tydligt mål i trafikavtalen. Målet mäts dock inte med samma metod som i TFP. Målet för hur andelen nöjda resenärer skall utvecklas varierar mellan avtalen. De avtalsområden, som i befintlig trafik har ett lågt värde, skall öka mer än de som har ett bra nöjd kund index.

Med VBP-ersättningen blir det lönsamt för trafikutövaren att försöka fylla varje tur med så många resenärer som möjligt. Det är lönsamt att öka trängseln i bussarna. En tvingande minimistandard, som stämmer med målet i TFB, finns i trafikavtalet. Att utföra trafiken med hög trängsel i fordonen motverkas också av villkoret att andelen nöjda resenärer inte får minska.

Tillgänglig och sammanhållen region

Måltalen i TFP för en ”Tillgänglig och sammanhållen region” som även är tillämpliga i ett busstrafikavtal är för år 2020:

- Andelen bussar med lågt insteg eller lyft skall vara 100 %
- Andelen bussar med audiovisuell information invändigt i fordonet skall vara 100 %
- Andelen bussar med utvändigt högtalarutrop är 100 %

Detta är tekniska mål. Att de uppfylls är villkor i trafikavtalen med trafikutövaren och skall uppfyllas. Kraven i trafikavtalen stämmer med målen i TFP.

Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan

Måltalen i TFP för ”Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan” som även är tillämpliga i ett busstrafikavtal är:

- Andelen förnybar energi i kollektivtrafiken skall år 2020 vara 90 % och år 2030 100 %.
- Utsläpp av partiklar och kväveoxider per personkilometer skall reduceras med 50 % till år 2020 och med 75 % till år 2030.
- Energianvändningen per personkilometer skall reduceras med 25 % till år 2020 och 35 % till år 2030.

Det första målet är ett tekniskt mål, medan de två andra är en blandning mellan marknadsmål och tekniska mål. Anledningen är att de två sista mäts per personkilometer, vilket i sin tur beror på antalet resenärer i fordonen. De kan uppnås genom en kombination av bättre motorer, bränslen, körsätt, resandeökning och belägningsgrad.

Nya bussar, som köps till avtalsstart och senare under avtalsperioden, kommer att drivas med RME – rapsmetylester - som är ett förnybart bränsle. De äldre bussar, som är kvar i avtalen ett antal år, drivs med etanol. Målet om att 100 % förnybar energi skall användas uppfylls alltså redan från avtalsperiodens start.

Alla nya bussar skall uppfylla EURO 6 avgaskrav. Dessa motorer reducerar kväveoxiderna med 90 % och partiklarna med 50 % jämfört med en EURO 4 motor från 2005-2007. För att uppfylla målen för år 2020 är detta tillräckligt utan att belägningsgraden höjs.

RME, som har ett lägre energiinnehåll än diesel, men högre än etanol. De drar mer bränsle per kilometer än ett fordon som drivs med diesel. Energieffektiviteten förbättras inte i samband med övergång till förnybart bränsle. Energianvändningen per personkilometer reduceras troligen bäst om belägningsgraden i fordonen ökar. Att ersättningen betalas per påstigande bör gynna både bränslesnål körning och högre belägningsgrad. Jämfört med i ett produktionsavtal är det lönsamt att använda så få och små bussar som möjligt. Målet för energianvändning bör vara betydligt svårare att nå än de två andra.

Sammanfattning – Stockholm

Det finns mål i trafikavtalen och inriktningen stämmer med den i TFP. Flera av måltalen i trafikavtalet mäter dock inte exakt samma måttal som i TFP. En anledning är troligen att trafikavtalen endast avser en del av hela SL-trafiken, medan målen i TFP avser effekterna av all trafik.

Målen för resandeutvecklingen och marknadsandelen är inte kvantifierade i trafikavtalen. Man förlitar sig på att VBP-avtalen, med större planeringsfrihet för trafikutövaren och ersättning per påstigande skall ge både fler resor och större marknadsandel. Som visats i andra studier⁷ bör så vara fallet i det långa perspektivet men inte alltid i det korta.

Kravet i trafikavtalen gällande maximalt antal stående stämmer med trängselmålet i TFP och mätmetoden är densamma.

Kundmålet – Nöjda resenärer – är specificerat i respektive trafikavtal. Tyvärr mäts det inte på exakt samma sätt som i TFP.

⁷ Danielson, Andersson, Wretstrand (2016). Superincentive contracts. A study of the VBP contract models in Stockholm. K2 Working paper, kommande publikation

För de tekniska målen i TFP finns motsvarande mål och skyldigheter för trafikutövaren trafikavtalen. De flesta uppfylls målen i TFP redan vid trafikstart. Osäkrast är om målen för energieffektivitet uppnås. Anledningen är att detta mål förutom trafikproduktionen är beroende av antalet resor.

4.3. Jämförelse mellan TFP och trafikavtal i Västra Götaland

Visionen i trafikförsörjningsprogrammet är att ”Kollektivtrafiken skall öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region”. För att uppfylla denna vision har formulerats fem delmål:

- Resandet fördubblas
- Nöjdheten 85 – 90 %
- Förbättra för alla resenärsgupper
- Miljöpåverkan minskas
- Självfinansieringsgraden minst 50 %

Fördubblat antal resor

Att fördubbla antalet resor är ett tydligt marknadsmål. Målet bryts i TFP ner till delmål för respektive länsdel och trafikslag. För regionbussar, eller övrigt trafik som det kallas i TFP, är målet att antalet resor skall öka med 30 % i Fyrbodalen och 40 % i Göteborgsregionen mellan år 2010 och 2025. Se figur 13 ovan.

Alla de tre stora trafikavtalen, som upphandlats det senaste året, har ett betydande resandeincitament. Trafikföretagets intäkt ökar när antalet resor ökar. Resandeincitamentet är 30 % respektive 40 % av den totala ersättningen. Ersättningen betalas per påstigande betalande resenär. Partnerskap och samverkan för att tillsammans uppnå målet om fördubblat resande betonas i avtalstexten. Det finns dock inget måttal för antalet resor angivet i trafikavtalen. Sådana skall enligt avtalet tas fram i den kommande affärsplan för respektive trafikområde. Förfrågningsunderlaget innehåller heller ingen prognos för resandeutvecklingen i trafikområdena. Resandestatistiken, som finns i förfrågningsunderlaget, täcker de fem senaste åren. Trots resandeincitamentet har trafikavtalen en svag koppling till målet i TFP om en kraftig resandeökning.

Trafikföretaget skall under hela avtalstiden aktivt delta i trafikplaneringen tillsammans med beställaren. I anbudsskedet har anbudsgivarna en relativt stor frihet att föreslå ett trafikupplägg för trafikområdet. Samarbetsformen bör leda till att praktisk och lokal kunskap om kundernas trafikefterfrågan blir känd i trafikplaneringen. Detta bör gynna resandeutvecklingen. Mycket beror dock på om trafikföretaget administrerar och planerar sin verksamhet lokalt eller centralt.

Kundnöjdhet

I TFP är målet att 85-90 % av invånarna i Västra Götaland skall vara nöjda med kollektivtrafiken. Detta är en mycket stor ökning jämfört med 2014. I trafikavtalen finns en bonus till trafikföretagen om kundnöjdheten med den senaste resan blir högre än 85 %. Trafikföretaget har i avtalet ett tydligt incitament att arbeta för en hög kundnöjdhet. Både mätmetoden och vilken kundnöjdhet som mäts skiljer dock från TFP. I trafikavtalen görs intervjuerna ombord på fordonen medan i TFP görs telefonintervjuer.

Tillgänglighet

I TFP preciseras vad man menar med målet ”Förbättra för alla resenärsgupper”. Tonvikten ligger på att avhjälpa hinder för funktionshindrade och äldre att resa kollektivt. Samverkan betonas i TFP. De avtalade arbetsmetoderna och samverkansformerna i avtalet bör ge en god samverkan mellan beställare och trafikföretag.

Fordonsutformningen som krävs i avtalet skall underlätta för funktionshindrade. Detta stämmer med intentionerna i TFP. Infrastruktur utanför fordonen behandlas inte i avtalet.

Om trafiksäkerhetsarbete generellt, och speciellt om trafiksäkra fordon, finns mycket skrivet i avtalet. Trygghet till och från hållplatser och på terminaler nämns. Det finns dock inget direkt skrivet i avtalet vad gäller att öka jämlikhet, jämställdhet, integration samt underlätta barns resande. Trafikföretaget skall i sin kvalitetsplan beskriva kundbemötandet, vilket kan omfatta dessa frågor.

Miljöpåverkan

Kraven på förnybart bränsle medför att miljöpåverkan minskar. Att trafikföretagen får större frihet att detaljplanera trafiken kan också göra produktionen effektivare, vilket kan leda till minskad miljöpåverkan. Produktionsavtalen är vad gäller detta mål likvärdiga med incitamentsavtalen.

Sammanfattning – Västra Götaland

Några kvantifierade mål för resandeökningen finns inte i trafikavtalen. Den efterfrågande trafikvolymen är också i stort sett densamma som i befintlig trafik. För att uppnå målen i TFP förlitar man sig på ersättningen per resa skall leda till målet. Målet för ökad kundnöjdhet är högt i TFP. I trafikavtalen är målen för kundnöjdhetsökningen betydligt lägre. En anledning är troligen att kunderna i de upphandlade trafikområdena är betydligt nöjdare än medelvärdet i Västra Götaland. Målen i TFP för tillgängligheten till fordonen och information samt för miljöpåverkan uppfylls i stort sett vid avtalsstart.

I trafikavtalen nämns inte självfinansieringsgraden. Självfinansieringsgraden beror på trafikutbudet, antal resor och biljettpriserna. Över trafikutbudet och antal resor har trafikföretaget en viss påverkansmöjlighet. Biljettpriserna däremot bestäms helt av kollektivtrafikmyndigheten. Att sätta mål för självfinansieringsgraden i ett trafikavtal är därför inte relevant.

4.4. Jämförelse mellan TFP och trafikavtal i Skåne

Region Skåne har i TFP preciserade mål och måltal som är aktuella i ett trafikavtal. Dessa är:

- Antalet resor ska fördubblas till år 2020 jämfört med 2006
- Marknadsandelen ska uppgå till minst 40 procent år 2030 – en fördubbling jämfört med 2006
- År 2020 ska minst åtta av tio kunder vara nöjda eller mycket nöjda
- Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2020
- Resandeincitament i trafikavtalen

Fördubblat antal resor

I TFP finns ett mål om fördubblat antal resor mellan 2006 och 2020. Det finns i trafikavtalen inget motsvarande mål. I trafikavtalen skall mål tas fram i samarbete mellan Skånetrafiken och trafikföretaget löpande under avtalsperioden. Frivolymen i trafikavtalen för ökad produktion är hela 50 %. Basproduktionen i förfrågningsunderlaget innebär i stort sett ingen utökning av trafikutbudet jämfört med befintlig trafik.

Marknadsandelen i respektive trafikområde nämns inte och är troligen heller inte känd. Det finns en nyligen genomförd RVU i Skåne, men resultatet är på grund av svarsfrekvensen inte möjligt att bryta ner till trafikområdesnivå eller till kommunnivå.

Resandeincitamentet i respektive trafikavtal varierar mellan 15 och 40 % av produktionskostnaderna. Ersättningens påverkan på resandeutvecklingen kommer att variera.

Kundnöjdhet

Kundnöjdheten i trafikområdet mäts på ett annat sätt och för en annan faktor, än den som avses i TFP. I trafikområdet mäts kundens nöjdhet med senaste resan med hjälp av ombordintervjuer. I TFP mäts kundernas nöjdhet med hjälp av Svensk Kollektivtrafiks kontinuerliga telefonintervjuer, de s.k. Anbaromätningarna. Jämförelse mellan trafikavtalet och TFP försvåras på grund av detta.

Miljöpåverkan

Kraven i trafikavtalen är att alla bussar skall drivas med fossilfria bränslen. I avtalet för Helsingborgsområdet skall vinnande trafikföretag köpa befintliga biogasbussar. Det finns också regler för övriga miljö- och hälsopåverkande ämnen.

Övriga mål i TFP

För övriga mål i TFP har Skånetrafiken hela ansvaret. De är därför inte relevanta i ett trafikavtal. Målen är:

- Resmöjligheter (geografisk täckning)
- Tillgängliga hållplatser
- Prioriterade trafikstråk
- Basutbud för olika typer av stråk
- Utbyggnadsplaner
- Ekonomisk prognos till 2023
- Investeringar till 2026

Sammanfattning Skåne

I de tre stora trafikavtalen finns utöver produktionsersättningen en ersättning per påstigande, vilket stämmer med intentionerna i TFP. Resandeincitamentets andel av den totala ersättningen varierar dock och därmed också betydelsen för trafikföretaget av resandeutvecklingen. Anledningen till skillnaden mellan resandeincitamentets storlek framgår inte i förfrågningsunderlaget. Om marknads målen skall uppnås, måste kollektivtrafikutbudet med största sannolikhet öka. Över detta bestämmer Region Skåne. Trafikavtalen ger möjlighet att utöka trafiken med 50 % till relativt förutsägbara kostnader. En viktig anledning är att de produktionsrelaterade förändringspriserna tar hänsyn till att trafikföretaget även har en ersättning per påstigande, vilket innebär att Skånetrafiken inte behöver betala dubbelt vid resandeökningar som också innebär produktionsökningar.

Trafikavtalet reglerar väl kvaliteten i trafikproduktionen och samarbetet mellan parterna. Kundnöjdheten är redan i befintlig trafik relativt hög och avtalet ger ett incitament att öka denna än mer.

De tekniska målen i TFP uppfylls av målen i trafikavtalen.

5. Analys

Detta avsnitt är en analys och jämförelse av hur väl målen i TFP uppfylls.

5.1. Marknadsmål och kundmål

	Mätetal	STOCKHOLM			VÄSTRA GÖTALAND			SKÅNE				
		TFP	Avtal	Jmf	TFP	Avtal	Jmf	TFP	Avtal	Jmf		
Marknadsmål	Resandeutveckling	Inget mål för antalet resor utan för marknadsandel.	Antalet påstigande skall öka med eller snabbare än befolkningen. 30 eller 100 % VBP ersättning		Koll-resandet i VG skall fördubblas från 2006 till 2025. I Fyrbodals bussresor öka med 30 % från 2010 till 2025. I Gbg-region med 40 %.		Fyrbodals inget krav på resandeökning men 40 % VBP ersättning. Gbg-reg inget krav på resandeökning men 30 % VBP ersättning		Antalet resor ska fördubblas till år 2020 jämfört med 2006.	Mål skall tas fram i samverkansavtalet. Nyckeltal för tre år fastställs. 15 - 40 % VBP ersättning		
	Marknadsandel	Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor skall vara 39,5 % 2020 och 42 % 2025. År 2006 var den 37 %	Antalet påstigande skall öka med eller snabbare än befolkningen. 30 eller 100 % VBP ersättning	1	Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ska öka till 33 procent år 2025.		-----	1	Marknadsandelen minst 40 % år 2030, en fördubbling från 2006.	Mål skall tas fram i samverkansavtalet. Nyckeltal för tre år fastställs. 15 - 40 % VBP ersättning	1	
	Ersättningmodell för att ge ökat resande	-----	Ett avtal med 30 % VBP ersättning och två med 100 %		-----			Två avtal med 30 % VBP ersättning och ett med 40 %	-----	Avtal med 15 % - 40 % VBP ersättning		
	Restidskvot(1)	Restidskvoten i hela länet skall vara 1,30 år 2020 och 1,25 år 2030. År 2011 är den 1,34.	-----		1	Restidskvot 0,8-1,3 beroende på trafikslag		Finns inga krav i avtalen. Körtiderna är lika som i befintlig trafik.	1	-----	-----	
	Skattesubvention	Ambitionen är att skattesubventionering inte ska ändras utan ligga kvar kring 50 %.	-----		1	År 2025 skall Västrafiks självfinansieringsgrad vara 50 %		-----	1	År 2023 beräknas självfinansieringsgraden enligt prognos vara 46 %	-----	1
Kundmål	Nöjd kund	Upplevd kvalitet. Minst 80 % av kunderna skall vara nöjda eller mycket nöjda år 2030 (79 % 2020)	Ca 75 % av kunderna skall vara nöjda eller mycket nöjda med senaste resan. Viten finns i avtalen	1	Minst 85-90 % av resenärerna skall vara nöjda med kollektivtrafiken.		Bonus till TU om NKI > 85 %. Viten om kvaliteten inte uppfyller avtalad kvalitet	1	År 2020 > 80 % av kunderna vara nöjda, 2017 > 76 %. 2014 är 62 % nöjda	Bonus för nöjda kunder över betyg 8 på 10 skala. Årliga mål bestäms.	1	
	Inställda turer	-----	Inställda turer - Viten per inställd avgång och delvis inställd avgång		-----		Inställda turer - Viten per inställd avgång och delvis inställd avgång		-----	99,9 % av trafiken inom 30 sek tidigt - 20 min sent. Valideringsutrustning 99,9 %		
	Punktlighet	-----	Punktlighet >95 % i tid i genomsnitt per månad - viten om ej uppfyllt		-----		Mer än 20 minuter sen räknas som inställd tur. Har inte hittat mer.		-----	Kvalitetsbonus punktighet. Årliga mål bestäms.		
	Regional tillgänglighet	Restidskvoten mellan de reg. stadskärnorna högst 1,8 år 2020 och 1,5 år 2030. Bas i TFP 2,2.	-----		1	Kollektivtrafiken med rekommenderad turtäthet finns i TFP.		Det trafikbud som upphandlas är betydligt mindre än målen i TFP.	1	SKT bestämmer trafikbudet och körtiderna. Utbudet stämmer med det i TFP.	TU detaljformer tidtabellen	1
	Effektivt planerad trafik	Målet finns i TFP. Målet är dock inte definierat eller mättsatt. Mål 2014 3,08 kr/pkm	Finns som mättsatt mål.	1	Uppnå kostnadseffektivitet		VBP ersättning och att TU skall detaljplanera trafiken antas leda till effektiv trafik.	1	Nya satsningar minst hälften av driftkostnaden ska täckas av biljettintäkter.	Effektivitetstal bestäms årligen i samverkansavtalet	1	

Figur 42: Marknadsmål och kundmål

Stockholms har det minst ambitiösa målet för resandeutvecklingen och marknadsandelen men har skrivit in i avtalen med entreprenörerna att resandet skall öka. För att trafikföretaget skall arbeta mot ett ökat antal resor är andelen rörlig ersättning i trafikavtalen hög eller mycket hög. Västra Götaland och Skåne har fördubblat antal resor men har inte skrivit in något om dessa mål i trafikavtalen. Både i Västra Götaland och i Skåne har man för avsikt att sätta upp mål löpande under avtalsperioden. Andelen rörlig ersättning till trafikföretagen är lägre än i Stockholm men i de flesta avtal hög. Skåne har en mindre andel rörlig ersättning än Västra Götaland.

Stockholm och Västra Götaland har mål för restidskvoten. Något motsvarande mål finns inte i trafikavtalen. Skåne har inget sådant mål.

Alla tre har mål för skattesubventionen i TFP men detta nämns inte i trafikavtalen. Trafikföretagen har inget inflytande över biljettpriserna, men de är en viktig faktor för att reglera skattesubventionen. Höjda biljettpriser minskar antalet resor och påverkar trafikföretagens intäkter i VBP avtalen. Att ha ett mål för skattefinansieringen även i trafikavtalen skulle kunna påverka trafikföretagens prognoser och anbudspriser. I Västra Götaland kan resandeökningar som medför produktionsökningar bli dyra för RKM eftersom trafikföretaget har full ersättning för produktionsökningar och en ersättning per resa. I Stockholm och Skåne skall de båda ersättningarna tillsammans finansiera produktionsökningen.

Sammantaget kan sägas att måluppfyllelsen eller överensstämmelsen mellan marknadsmålen i TFP och trafikavtalen är låg. Stockholm har den lägsta ambitionsnivån men har tagit upp målen i trafikavtalen. Västtrafik och Skånetrafiken bilägger TFP i avtalen men sätter inte upp några mål i trafikavtalen. I Skånetrafikens avtal står att man skall komma överens om detta i Samverkansavtalet, som skall slutas efter det att trafikavtalet har slutits. Alla tre betalar en varierande andel av ersättningen till trafikföretagen som ersättning per påstigande. Avsikten är främst att öka antalet resor i kollektivtrafiken.

5.2. Kundmål

Målet för andelen nöjda kunder finns i alla tre TFP och återfinns i alla trafikavtalen. Problemet är dock att man inte alltid mäter den på samma sätt i TFP och i trafikavtalen. Inställda turer och punktlighet vilka mäts i alla trafikavtal kan sägas vara ett medel för att nå hög kundnöjdhet.

Målet för regional tillgänglighet som visserligen uttrycks olika men finns i alla TFP men inte i trafikavtalen. Stockholm och Skåne mäter inte regional tillgänglighet på samma sätt. Stockholm sätter upp ett relativt restidsmått i form av en restidskvot medan Skåne har ett absolut restidsmått. Detta är anledningen till att det ena finns i kategorin kundmål och det andra under tekniska mål.

I Västra Götaland är trafikutbudet mindre än rekommenderat antal turer i TFP. Ett absolut mått som Skånes bör gå att ha som planeringsgrund i ett trafikavtal. I Skåne har dock trafikföretaget mindre inflytande över trafikplaneringen. Den trafik som upphandlas i trafikavtalen stämmer med den i TFP.

Mål för den externa effektiviteten – ”man gör rätt saker” – finns i de tre TFP. Stockholm har ett måttsatt måltal i trafikavtalen medan i de två andra länen skall samarbetet under avtalsperioden leda till målet.

Överensstämmelsen mellan kundmålen i TFP och i trafikavtalen är bättre än för marknadsmålen. Målen för kundnöjdhet stämmer nästan helt medan målet för regional tillgänglighet är svagt definierat i trafikavtalen. Målet för extern effektivitet är bättre tillvarataget.

5.3. Tekniska mål

Tekniska mål								
Regional tillgänglighet							> 91,5 % av bef. ska ha minst 10 vardagliga resmöjligheter till något reg centra , med restid < 60 min	Står inget. Skånetrafiken sköter linjeplaneringen.
Priser / Taxa	En sammahängande resa med en och samma biljett och till ett attraktivt pris.						Grund för prissättning är reslängd och trafikstandard.	
Bränsle	All buss- och spårtrafik ska drivas med förnybar energi år 2030, 90 % år 2020.	Kraven på fossilfritt: 90 % from 2021, 100 % 2022		2025 ska alla resor med landfordon utföras med fossilfri energi		Alla fordon (bussar) skall drivas med fossilfritt bränsle. (I övrigt krav Buss 2010)	100 % av allmän kollektivtrafiken ska drivas fossilfritt år 2018	100 % biobränsle. Minskning CO2 60 % E - Bra Miljöval
Buller	Alla boende max 70 dB (A) på minst en uteplats invid fasad samt max 45dB (A) inomhus natt från spårtrafiken.	Krav finns på bulleremissioner från både trafik och depåer		Buller från kollektivtrafik ska minska.		Krav på buller från fordon och depåer finns.		Följer Buss 2014.
Utsläpp	Partiklar o NOx per pkm 50 % reduktion 2020 och 75 % 2030	Krav finns på fordonens emissioner.		2025 ska koll.traf utsläpp av NOx och partiklar per pkm vara - 60 % mot 2009.		Krav på fordonen. NOx - 32 % 2016 till 2019.Partiklar samma 2016 och 2019.		NOx 1,2 resp 2,0 g/kWh; partiklar 0,015 resp 0,02 g/kWh
Energi fordon	Energianvändning per pkm - 25% år 2020 och - 35 % 2030	Energieffektivisering >= 15 % per pkm 2024 jämfört med 2013		2025 ska kollektivtrafiken använda 25 % mindre energi per pkm än 2010.		Krav på energiförbrukning per vagnkm finns i avtalet.		Energieffektivare trafik nämns i text
Energi fastighet				Energieffektiviteten i Västtrafiks fastigheter ska öka.				
Trängsel ombord	Mål för max andel stående finns för buss, pendeltåg och tunnelbana	Max stående i fordon och trafiktyp finns						
Tillgänglighet för alla	Alla fordon och stationer med > 80 påstigande fullt tillgängliga år 2020. År 2030 alla hpl med > 20 påstigande.	Alla fordon skall vara tillgängliga och försedda med rullstolsramp. Hpl inget krav på TU		Alla fordon, alla knutpunkter samt alla hpl med > 100 påstigande tillgänglighetsanpassade 2025		Alla fordon skall vara tillgänglighetsanpassade. Hpl regleras inte i avtalet.		Infrastrukturen anpassad till 2025. Fordonen till 2014. Samtliga hpl > 15 påstig/dag anpassade år 2021
Effektiv produktion	Målet finns i TFP. Målet är dock inte definierat eller mättsatt. Mål 2014 3,08 kr/pkm	Avtalsmodellen bör leda till effektivitet		Uppnä kostnadseffektivitet		VBP ersättning och att TU skall detaljplanera trafiken bör det leda till effektiv trafik.		Effektivitetstal bestäms årligen i samverkansavtalet.

Figur 43: Tekniska mål

I Skånes TFP finns ett väl preciserat mål för regional tillgänglighet. Detta finns inte i trafikavtalen. Som nämnts ovan finns inget nämnt om biljettpriser i trafikavtalen.

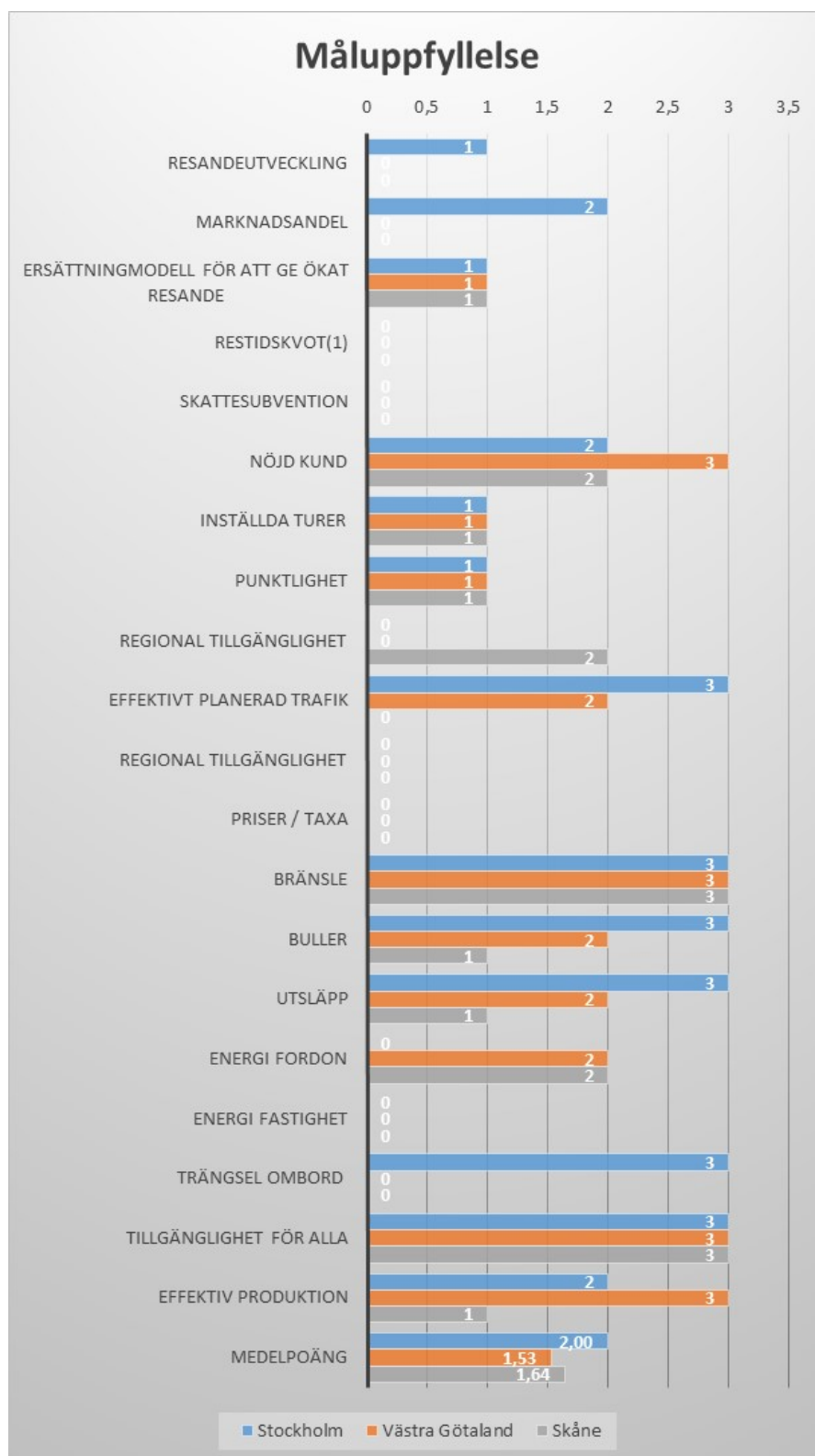
Miljömålen och målen om tillgänglighet för äldre och funktionshindrade som finns i respektive TFP finns i trafikavtalen. De är oftast mer preciserade och skall genomföras tidigare än vad som står i TFP.

Den interna effektiviteten – ”att göra saker rätt” – uppfylls av avtalskonstruktionerna även om direkta måltal oftast saknas.

En enkel metod att bedöma måluppfyllelse är att sätta poäng för olika grad av måluppfyllelse. Metoden är mycket ungefärlig eftersom den verkliga variationen i måluppfyllelse inte motsvarar hela steg. Tre poäng eller den mörkt gröna färgen säger endast att måluppfyllelsen är bättre än två poäng eller den ljusgröna färgen.

3	2	0	0	1	0
Målet överensstämmer och är jämförbara	Målet finns i avtalen men mäts inte på samma sätt	Målet finns i TFP men inte i avtalen	Målet i TFP är inte aktuellt i ett avtal	Målet finns bara i avtalen och avser att leda till mål i TFP	Målet finns inte

Figur 44: Bedömningskala för måluppfyllelse



Figur 45: Måluppfyllelse

Enligt denna initiala bedömning tycks Stockholm ha bäst samstämmighet mellan målen i TFP och målen för trafikföretaget i trafikavtalen. En mera teoretiskt djuplodande analys, tillsammans med resultat från intervjuer kommer ytterligare att belysa kopplingar mellan mål och avtal. Och hur dessa kopplingar kan skapas.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö högskola och VTi i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

