

Planeringsprinciper

KTN 2022-09-05

Uppdrag planeringsprinciper

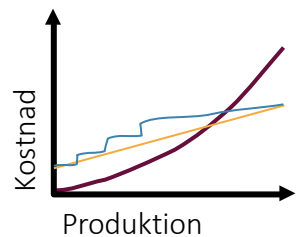
- Utifrån dagens Avtal om Kollektivtrafik i Västmanlands län:
 - Förtydliga, konkretisera och utveckla tillämpning av principer för planering och finansiering av kollektivtrafik i Västmanlands län
 - Principerna ska stödja måluppfyllelse i enlighet med de regionala trafikförsörjningsprogrammet
- Parallellt pågår arbete med genomförandeplan (GFP 2030) där trafikeringsperspektivet hanteras och blir en viktig förutsättning för arbetet.

Avtal om kollektivtrafik Västmanlands län

- Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för planering av all regional kollektivtrafik i enlighet med kollektivtrafiklagen.
- Kommunerna ska beredas ett stort inflytande över den trafik man själva beställer och finansierar.
- Kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller stomtrafik (definieras som trafik mellan kommunhuvudorter)
- Kommunerna beställer stadstrafik, lokal landsbygdstrafik, kompletteringstrafik, båttrafik och övrig trafik.... och ansvarar för det ekonomiska underskott som uppkommer för beställd trafik.

Varför förändra principerna?

- Ekonomi – säkerställa att inomkommunal trafik bär sina kostnader samt möjliggöra för regionen att genomföra framtida satsningar.



- Trafikutveckling – skapa förutsägbarhet men också flexibilitet för trafiksystemet.
- Bidra till ökat resande – stimulera att ha större utbud där underlaget är stort – arbeta med andra lösningar såsom skolskjuts, anropsstyrd trafik eller samordnade lösningar där underlaget är begränsat.

Sammanfattning planeringsprinciper

- Förtydliga vad som är regional stomtrafik – lätta upp definitionen från att den måste gå mellan kommunhuvudorter till att den ska trafikera definierade regionala stråk
- Kostnaden för respektive linje ska även ta hänsyn till antal dimensionerande fordon.
Effekten blir en högre fast kostnad men lägre rörlig kostnad.
- Möjliggöra för kommuner att göra tillköp av regional trafik
- För de fall regional stomtrafik tydligt gör inomkommunala uppdrag föreslås en kompensation baserat på mellanskillnaden mellan länstaxa och kommunzonstaxa.
- Möjliggöra för kommuner att göra tillköp av regional trafik
- Principerna avses gå i effekt 2024

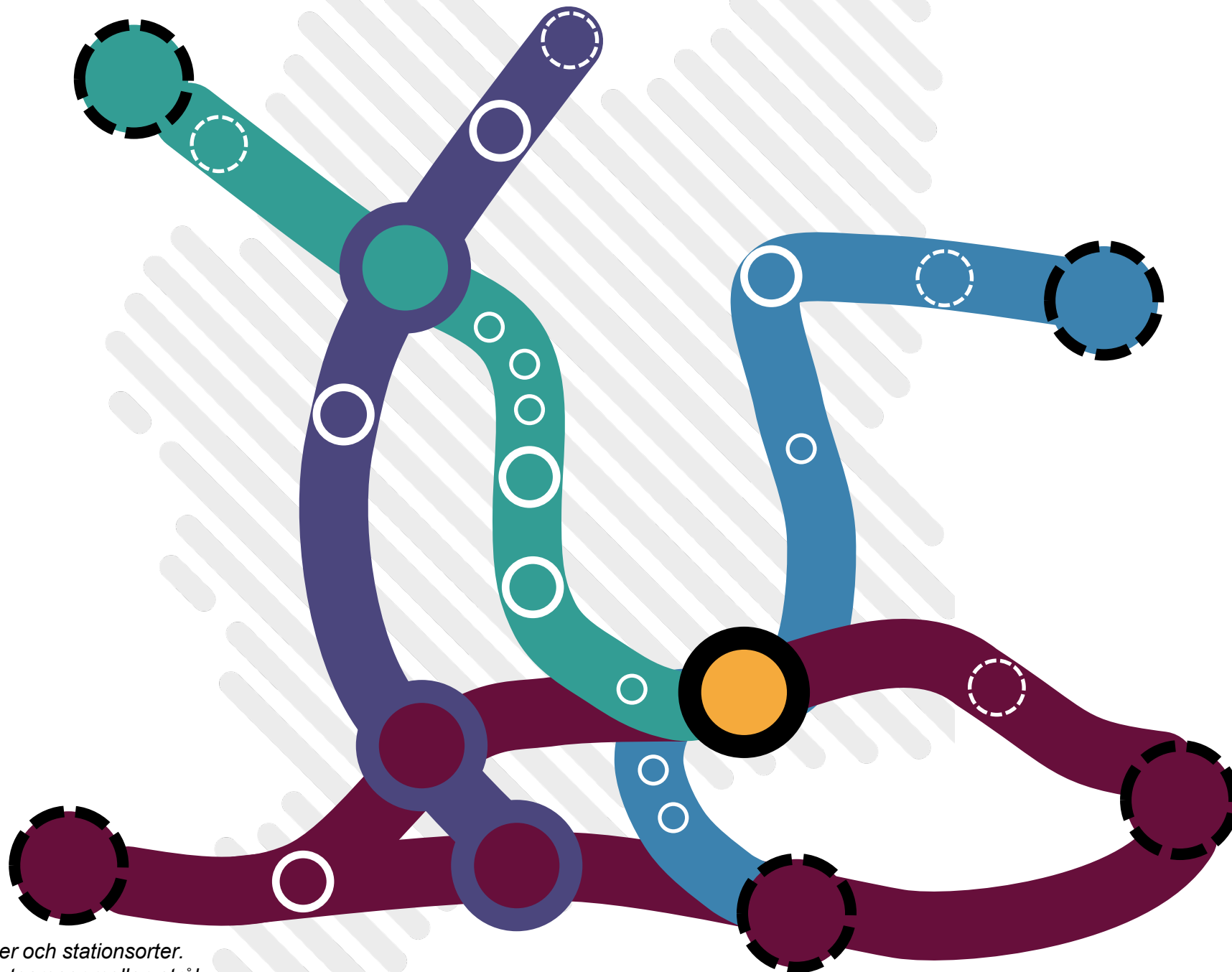
Stråk för regional stomtrafik

Bergslagsstråket

500-stråket

UVEN-stråket

Mälärstråket



Markerat på kartan är kommunhuvudorter och stationsorter.
Nodstäder och orter som är viktiga för bytesresor mellan stråk
representeras genom större punkter.

Genomgång remissvar

- 7 av 10 kommuner har lämnat in remissvar.
- Under remisstiden har KTF haft dialog med flera kommuner då underlaget har varit relativt svårt att förstå.
- Framförallt invändningar mot skrivelser om att neka beställningar, ekonomiska effekter samt tidplan för principerna att få effekt.
- Hantering utifrån remissvar:
 - Vissa punkter har justerats (blå text kommande bilder)
 - Inriktningsbeslut att tillämpa principerna från 2024 men fortsatt kalkylering samt dialog med kommunerna under 2022.

Grundprinciper

1. Kollektivtrafiken i Västmanland är, i enlighet Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län (RF 2017-09-27), ett gemensamt ansvar mellan Region Västmanland och länets kommuner. I egenskap av Regional kollektivtrafikmyndighet har Region Västmanland det övergripande ansvaret för all kollektivtrafik inom ramen för allmän trafikplikt inom Västmanland
2. Planering av all kollektivtrafik ska i möjligaste mån utgå från de mål och strategier som sätts upp i Trafikförsörjningsprogrammet.
3. Region Västmanland har därutöver särskilt ansvar för och finansiering av, **regional stomtrafik**, vilket omfattar kollektivtrafik inom definierade **regionala stråk** vilka förbinder kommunhuvudorter/nodstäder.
4. **Regionala stråk** definieras utifrån att det ska finnas ett tydligt befintligt eller potentiellt pendlingsunderlag alternativt annan viktig regional funktion (såsom exempelvis behov av förbindelse till ort med sjukvård).
5. Trafik som inte definieras som **regional stomtrafik**, definieras som **inomkommunal trafik** och beställs av respektive kommun.

Principer för finansiering

6. Finansiering sker utifrån kostnad per km och timme utifrån Svealandstrafikens prissättning
7. För samtliga linjer, läggs därutöver till en kostnad per dimensionerande fordon. För kostnaden per fordon används ett schablonbelopp med utgångspunkt från Svealandstrafikens årliga kostnad per fordon av karaktär "normalbuss" för landsbygdstrafik.
8. Biljettintäkter allokeras på linjenivå. För kommuner som i sin inomkommunala trafik har avgiftsfri taxa, så kallad nolntaxa, erhålles inga intäkter för trafiken.
9. Kommun som önskar att annan taxa än regional taxa ska gälla inom kommunen även för regional stomtrafik betalar mellanskillnaden mellan ordinarie och kommunens prissättning enligt en upprättad schablon.

Regional stomtrafik

10. I respektive regionalt stråk ska regional stomtrafik anpassas från den (befintlig eller potentiell) efterfrågan som finns på olika delsträckor inom stråket och vara anpassad till att efterfrågan kan se olika ut under dygnet och veckans dagar.
11. Regional stomtrafik ska ha en uppehållsbild och körväg som ska ge den bästa balansen mellan restid och tillgänglighet. Enhetlig körväg ska eftersträvas men undantag kan finnas.
12. Regional stomtrafik ska i respektive stråk i huvudsak ha regelbunden turtäthet sett över trafikdygnet och veckan.
13. I stråk som har pekats ut som regionala stråk ska stråkvis uppdragsbeskrivning för trafiken finnas.

Tillköp av regional stomtrafik

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

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

16. Region Västmanland kan avfärda begäran av tillköp om det kan innebära negativ påverkan på trafiksystemet i sin helhet eller för aktuell linjes uppdrag och funktion.

Inomkommunal trafik

17. Beställare av inomkommunal trafik ska definiera vilken uppgift som respektive linje ska ha och planeras utifrån och ska tillsammans med Region Västmanland ta fram uppdragsbeskrivning för respektive linje.
18. Inomkommunal trafik ska i första hand tillgodose resandet inom en kommun.
Region Västmanland har rätt att neka beställning av inomkommunal trafik som korsar kommungräns, i det fall det påverkar trafiksystemet i sin helhet negativt.
19. Inomkommunal trafik finansieras av den beställande kommunen. Inomkommunal trafik som berör mer än en kommun finansieras av beställande kommun(er) utifrån andel produktion om inte annat finns överenskommet.

Grovt beräknad effekt med nu kända trafikförändringar

	Brutto Ram 2022	Brutto ram 2022 Ny modell	Med kända förändringar	
Arboga	0,6	1,1	0,8	Linje 252 avvecklas
Fagersta	4,2	5,3		
Hallstahammar	6,8	6,6		
Kungsör	1,7	2,7	1,0	Linje 252 och 53 avvecklas
Köping	0			
Norberg	3,7	4,7	4,0	Linje 87 avvecklas
Regionen	96,7	89,6		
Sala	25,3	28,5		
Skinnskatteberg	1,1	1,3		
Surahammar	3,8	4,1		
Västerås	0,2	0,0		
S:a	144,0	144,0		

Exempel – kompensation för skillnad regional och inomkommunal taxa

Utifrån resande vecka 10-12, mars 2022, uppräknad på helår

Linje 550A Kolsva – Köping

- Antal påstigande med zonbiljett inom Kolsva tätort x 2 (uppdelat på respektive biljettyp)
- Totalt 60 procent av totala resandet
- 820 000 kr (linjens totala bruttokostnad är 11 mkr)

Dingtuna – Västerås

- Antal påstigande med zonbiljett inom Dingtuna tätort x 2 (uppdelat på respektive biljettyp)
- Totalt 25 procent av totala resandet på linjen
- 120 000 kr (linjens totala bruttokostnad är 7,5 mkr)

Tomta Vsk – Sala (nolltaxa linje 569)

- Utifrån påstigande linje 569 och linje 62 (Tomta Vägsäl/Kila)
- 450 000 kr (linjens totala bruttokostnad är 9 mkr)