

Organ	Kollektivtrafiknämnden
Plats	Kollektivtrafikmyndigheten, Ingenjör Bååths gata 11, Västerås
Tidpunkt	Onsdagen den 20 december 2023
Ledamöter	Jenny Landernäs (M), Ordförande Elin Granqvist (KD), 1:e vice ordförande Sven Fallgren (SD) Joakim Öryd (SD) Marino Wallsten (S), 2:e vice ordförande Karolina Myllergård (S) Pratima Åslund (V), digitalt deltagande
Ersättare	Liane Blom (L) Suzana Kim Jessen (SD) Per Ågren (S) Anders Johannesson (C)
Övriga	Arne Andersson, förvaltningsdirektör Mohammad Sabet, verksamhetschef Elin Hellström, mötessekreterare Mats Ellman, enhetschef, Planering och utveckling Maja Rapp, vd Tåg i Bergslagen, digitalt deltagande, §§ 68–71

§ 68 Fastställande av föredragningslista

Beslut

1. Den preliminära föredragningslistan fastställs.

§ 69 Justering

Beslut

1. Karolina Myllergård utses att jämte ordföranden justera dagens protokoll.

§ 70 Nästa sammanträde

Beslut

1. Nästa sammanträde ska äga rum torsdagen den 15 februari 2024 kl. 09.00.

§ 71 Muntlig information

Arne Andersson inleder och lämnar en kort rapport om läget i tågtrafiken.

Maja Rapp, vd Tåg i Bergslagen, medverkar och informerar om att VR Sverige sedan den 10 december i år är ny operatör för Tåg i Bergslagen och att nya avgångar är införda på Bergslagspendeln. Hon lämnar en lägesrapport om de tio första dagarna med ny operatör. Hon tar upp att VR på grund av sjukskrivningar har personalbrist, vilket har lett till många inställda avgångar, samt att resenärer på Bergslagspendeln

har drabbats hårt då cirka 30 procent av alla avgångar blivit inställda. Vidare berättar hon att systemfel och det ansträngda läget har lett till bristfällig kommunikation till såväl kunder som till kundservice. Hon lyfter att kundservice har gjort ett jättebra jobb utifrån förutsättningar samt att ersättningstrafiken i stort har fungerat bra. Maja Rapp informerar om arbetet framåt och tar bland annat upp att det kommer vara ett fortsatt ansträngt läge med planerad reducerad tågtrafik, att VR arbetar intensivt med att lösa den uppkomna situationen genom att bland annat flytta förare från andra åkstationer samt att rekrytering av lokförare pågår. Hon avslutar med att berätta att det finns ett stort engagemang hos VR med stöd i organisationen och hos övriga aktörer samt att Tåg i Bergslagen har ett bra stöd från tjänstepersonsberedningen i regionerna.

Nämnden ställer frågor om Bergslagspendeln samt diskuterar bland annat hur reducerad tågtrafik påverkar arbetspendlare, skolungdomar samt resenärers vilja att fortsätta åka tåg. Vidare diskuteras skip-stop, vilket innebär att vissa tåg hoppar över en del stationer.

Ordförande Jenny Landernäs informerar att Kollektivtrafikförvaltningen, VR och Tåg i Bergslagen tillsammans arbetar för att se över om beställd trafik kan anpassas utifrån situationen.

Beslut

1. Informationen noteras.

§ 72 Effektivisering i regional busstrafik

KTM230075

Sammanfattning

Kollektivtrafikförvaltningen föreslår kollektivtrafiknämnden att effektiviseringar av den regionala busstrafiken kan och bör genomföras.

Beskrivning av ärendet

Den långsiktiga strategin för att utveckla kollektivtrafiken i Västmanland har varit att utöka tågtrafiken för att skapa kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Som en följd av det minskas den parallellgående busstrafiken. De förändringar som nu föreslås är ett led i den riktningen. Kollektivtrafikförvaltningen bedömer att det strategiska vägvalet gör det möjligt att effektivisera den regionala busstrafiken. En effektivisering förväntas bidra till en fortsatt attraktiv kollektivtrafik som tar mindre resurser i anspråk.

Beräkningar, antagande och förslag utgår ifrån att samhällsuppdraget, vilket är att erbjuda en så bra kollektivtrafik för så många regioninvånare och besökare som möjligt, upprätthålls.

För att kollektivtrafiknämnden ska nå målet om en ekonomi i balans krävs åtgärder. De största kostnaderna inom kollektivtrafiken utgörs av trafik kostnader, det vill säga fordons- och personalkostnader. Förvaltningen arbetar med en kostnadsöversyn som omfattar såväl generell som specifik verksamhet. För trafikverksamheten bedömer förvaltningen att det finns möjligheter att genomföra åtgärder som leder till effektiviseringar inom trafiken vilket i sin tur leder till en ökad kostnadseffektivitet. Sådana åtgärder är exempelvis en effektivare trafikplanering för den regionala kollektivtrafiken. En effektivare trafikplanering kan exempelvis uppnås genom att minska

parallellgående trafik mellan tåg och buss, att få fler resenärer att välja tåget där så är möjligt och att jobba aktivt för att öka fyllnadsgraden i befintlig kollektivtrafik.

Regionen har fastställt det ambitiösa målet om kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor till 30 procent i Trafikförsörjningsprogrammet 2030. Den regionala busstrafiken står för cirka 9 procent av det totala resandet med buss i Västmanland. En utökad och förbättrad kollektivtrafik med tåg bedöms öka resandet och marknadsandelen. Förvaltningen bedömer därför att fortsatta satsningar på tåg för såväl länsöverskridande trafik som resande inom regionen är viktigt och nödvändigt för att nå målen.

Minskade medel såväl som förändringar i kollektivtrafikens utbud ökar utmaningen med att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet. Det är därför av största vikt att regionen, förvaltningen, kommunerna och trafikutövarna verkar för ett aktivt och behovsanpassat arbete för att producera och erbjuda en relevant och attraktiv kollektivtrafik till regionens invånare och besökare.

Verksamhetsmässiga/ekonomiska/juridiska konsekvenser och finansiering

Verksamhetsmässiga konsekvenser

Genomförda investeringar i kollektivtrafiken ska nyttjas bättre, vilket bland annat innebär att på sträckor där det finns tågtrafik anpassas den regionala busstrafiken efter resandebehov och trafikkapacitet.

För busslinjer där det inte finns parallellgående tågtrafik säkerställs att busstrafiken som idag fortsatt erbjuder ett attraktivt utbud med utgångspunkt i det kollektiva resebehovet.

Regionen har ett fastställt mål om att uppnå en marknadsandel, av de motoriserade resorna, om 30 procent senast 2030. Marknadsandelen 2023 uppgår till cirka 15 procent.

För en ökad marknadsandel, samtidigt som kollektivtrafiken kan bidra till hela länets utveckling och livskraft, har tre centrala målområden identifierats i trafikförsörjningsprogrammet. De tre målområdena är Smart kollektivtrafik, Användbar kollektivtrafik och Attraktiv region. Respektive målområde följs upp genom relevanta indikatorer.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet innebär lägre kostnader för den regionala busstrafiken. Den ekonomiska effektiviteten ökar. För 2024 förväntas deleffekt med full helårseffekt från och med 2025.

Störst ekonomisk effektivitet uppnås när fordon och fasta kostnader kan reduceras.

I dialog med Svealandstrafiken bekräftas Kollektivtrafikförvaltningens beräkningar för kostnadsreducering med utgångspunkt från rambudgetpris 2024.

De initialt identifierade åtgärderna beräknas minska kilometerproduktionen med cirka 15 procent och antalet körda timmar med cirka 21 procent vilket har potential att reducera antalet fordon från planerade 26, för trafikår 2024, till 23 stycken.

Det är svårt att fullt ut beräkna affärs- och resenärskonsekvenser. Oaktat val av modeller för beräkningar och genomgripande analyser finns en osäkerhet i

bedömningar av kort- och långsiktiga konsekvenser för trafik kostnader, resande, intäkter och förändrade resmönster.

Målsättningen är att genomförda åtgärder ska resultera i en effektivisering där årseffekt beräknas uppgå till cirka 10 miljoner kronor.

Arbetet sker med målbilden att förändringarna ska träda i kraft vid tidtabellskiftet i augusti 2024. Planeringen bygger på en mer robust tågtrafik och takten i effektiviseringsarbetet kan därmed komma att behöva justeras för att upprätthålla en pålitlig kollektivtrafik med buss och tåg. Dialog om anslutande inomkommunal trafik behöver också föras innan införande.

Ekonomisk effekt kan förväntas under senare halvan av 2024. Denna kan dock begränsas av de kostnader som Svealandstrafiken aviserat uppstår vid förändringar under pågående verksamhetsår.

För att effekter ska kunna möjliggöras 2024, krävs att trafikplanering kan påbörjas under december 2023/januari 2024 och slutföras under kvartal 1 2024.

Risk

Överströmning mellan avgångar och hållplatser med högre beläggning som följd är trolig. Viss trängsel kan därmed uppstå.

Kollektivtrafikförvaltningen planerar den regionala trafiken efter befintlig samt antagen framtida efterfrågan. Vid behov kommer förnyad behovsprövning av kapaciteten att genomföras.

Planeringen, i tid och omfattning, utgår från en mer robust tågtrafik.

Juridiska konsekvenser

Några juridiska konsekvenser har inte identifierats vid ett genomförande i enlighet med förslag.

Hållbarhet

Miljöperspektiv

En effektivisering av busstrafiken innebär att färre fordonskilometer kommer att köras. I kombination med en överflyttning av resenärer till tågtrafiken förväntas en högre nyttjandegrad i tågtrafiken. Sammantaget förväntas därmed en totalt lägre miljöbelastning.

Med de beräkningar och analyser som utförts antas koldioxid minska med cirka 13 procent från (T24) i form av minskat antal körda kilometer med buss.

Den regionala busstrafiken drivs huvudsakligen av fossilfri biogas. En viss form av ekologisk påverkan kan inte undvikas helt; exempelvis i form av buller, väg- och däckslitage etcetera. Det är därför positivt att öka nyttjandegraden i annan kollektivtrafik samt att eftersträva högre nyttjandegrader av den trafik som körs.

En överflyttning till tåg, innebär nyttor för samhället, regionen och individen. En kombination av tillförlitliga, kollektiva färdssätt ger en ökad valfrihet och sannolikt ett större incitament för resenären att välja kollektivtrafiken. Det ger regionen möjlighet att utvecklas hållbart.

Mänskliga rättigheter - prövning av barnens bästa

De identifierade förändringarna förväntas inte ha effekter som kan anses diskriminerande eller påverka barn särskilt. På vissa sträckor/hållplatser som inte trafikeras av tåg kommer ett minskat utbud påverka exempelvis skolungdom negativt.

Invånarperspektiv

I och med de utökade satsningarna på tåg finns möjlighet att resenärer i högre grad kan nyttja tågtrafiken inom regionen. Reducering sker främst där efterfrågan är låg och/eller där det erbjuds alternativ kollektivtrafik.

Uppföljning

Förändringar i resandeutveckling samt i ekonomi följs i ordinarie rapporteringsstruktur (delår/årsredovisning). Kundupplevelsen följs även den i ordinarie strukturer via KollBar. Samtlig rapportering delges nämnden.

Mats Ellman presenterar ärendet.

Ordförande Jenny Landernäs (M) lyfter det tuffa ekonomiska läget inom Region Västmanland och att det behövs vidtas åtgärder för att budgetramen ska hållas.

Nämnden diskuterar bland annat buss- och tågtrafik för skol- och arbetspendling i de kommuner som påverkas av utbudsanpassningen, behov av beteendeförändringar i resande, miljöperspektiv samt kommunikering med länets kommuner gällande åtgärderna och den inomkommunala busstrafiken.

Vidare lyfter nämnden tidsperspektivet för utbudsanpassningen. Gällande förslag till beslutspunkt 3 diskuteras förskjutning i tidplanen, avtalsefterlevnad och affärsförvaltning som exempel på åtgärder.

I ärendet yrkar

Jenny Landernäs (M) yrkar på tillägg av en beslutspunkt enligt följande:
3. Förvaltningsdirektören får i uppdrag att noga följa utvecklingen avseende Bergslagspendelns utveckling och rapportera det till nämnden samt vid behov vidta lämpliga åtgärder.

Yrkandet stöds av Elin Granqvist (KD) och Joakim Öryd (SD).

Marino Wallsten (S) yrkar avslag på beredningens förslag beslutspunkt 1. Yrkandet stöds av Pratima Åslund (V).

Elin Granqvist och Joakim Öryd yrkar bifall till beredningens förslag.

Ajournering

Sammanträdet ajourneras fem minuter.

Beslutsgång

Ordförande ställer beredningens förslag till beslutspunkt 1 mot Marino Wallstens yrkande och finner att kollektivtrafiknämnden beslutar enligt beredningens förslag.

Därefter konstaterar ordförande att det bara finns ett förslag till beslut avseende beslutspunkt 2 och 3 och finner att nämnden beslutar i enlighet med beredningens förslag.

Votering begärs av Marino Wallsten och ska verkställas.

Ordförande föreslår följande omröstningsordning: Den som stöder beredningens förslag till beslutspunkt 1 röstar JA och den som stöder Marino Wallstens yrkande röstar NEJ. Nämnden godkänner ordningen.

Omröstningsresultat

Bilaga 1

Efter avslutad omröstning konstaterar ordförande att 4 ledamöter röstat JA och 3 ledamöter röstat NEJ. Ordföranden finner att nämnden beslutar enligt beredningens förslag.

Beslut

1. Förvaltningsdirektören får i uppdrag att genomföra effektiviseringar av den regionala kollektivtrafiken med fokus på parallellgående buss- och tågtrafik i syfte att balansera kostnaderna för den regionala busstrafiken i enlighet med förvaltningsplan- och budget 2024–2026.
2. Förvaltningsdirektören får i uppdrag att arbeta vidare och presentera ytterligare åtgärder för att öka intäkterna, minska kostnadsutvecklingstakten och för att nå målet med en ekonomi i balans.
3. Förvaltningsdirektören får i uppdrag att noga följa utvecklingen avseende Bergslagspendelns utveckling och rapportera det till nämnden samt vid behov vidta lämpliga åtgärder.

Reservation

Bilaga 2

Marino Wallsten och Karolina Myllergård, båda (S), samt Pratima Åslund (V), lämnar reservation enligt bilaga.

§ 73 Delegationsbeslut och anmälningsärenden

Bilaga

- a) Protokoll över beslut enligt delegation, beslut om färdtjänststillstånd november (KTM230011)

Beslut

1. Delegationsbeslut och anmälningsärenden läggs till handlingarna.

§ 74 Övriga frågor

Inga övriga frågor framställs.

Vid protokollet

Elin Hellström, mötessekreterare

Justerat 2023-12-21

Jenny Landernäs
Ordförande

Karolina Myllergård
Justerare

Att justeringen tillkännagivits på regionens anslagstavla
2023-12-22 intygas:

Elin Hellström