

TvåHandläggare

Dag Segrell
Tfn 0142-851 50

Kommunstyrelsen

Svar på remiss från Region Östergötland angående riktlinjer för kollektivtrafik

Sammanfattning

Mjölby kommun har fått möjlighet att yttra sig över nya riktlinjer för den avtalade kollektivtrafiken som den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Östergötland erbjuder allmänheten och som omfattas av allmän trafikplikt.

Riktlinjerna tar sin utgångspunkt i det man kallar ”lågeffektiv trafik” och man vill skapa en generell modell för att likvärdigt över länet utvärdera och pröva kollektivtrafiken vid översyner och upphandlingstillfällen.

Lågeffektiv trafik definieras enligt nedan:

- kostnadstäckningsgrad under 20 procent *eller*
- lågfrekvent resande dvs med färre än 10 resenärer per tur *eller*
- negativ samhällsnytta *eller*
- liten betydelse för regional tillväxt.

Den trafik som kan komma att beröras inom Mjölby kommun utgörs av sammanlagt elva busslinjer. Förutom tätortens fyra linjer finns totalt sju landsbygdslinjer mot Sya-Mantorp, Boxholm-Tranås, Mjölby-Motala-Vadstena samt trafik mot Ödeshög via Väderstad. Två av landsbygdslinjerna lever idag inte upp till kostnadstäckningskriteriet. (se bilaga).

Kommunstyrelsens förvaltning har inget att erinra mot förslaget till riktlinjer. Tvärtom uppskattar vi modellen med kontinuerlig dialog mellan Östgötatrafiken och kommunen. Möjligheten att via åtgärder förbättra täckningsgraden, till exempel marknadsföring på en linje som riskerar nedläggning måste alltid vara förstahandsalternativet. Förvaltningen ställer sig dock tveksam till att ovanstående kriterier ska gälla i alla situationer. Det måste finnas ett utrymme att förhandla om att behålla ”olönsamma” linjesträckningar som kan ha stor lokal

Missiv

Datum

2017-06-29

Diarienummer

KS/2017:208

betydelse för människor som bor på landsbygden, inte minst för familjer med ungdomar i gymnasieåldern.

Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till beslut

Kommunstyrelsen tillstyrker Region Östergötlands förslag till nya riktlinjer avseende effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken. Kommunstyrelsen anser dock att länets kommuner och Region Östergötland i vissa fall måste kunna förhandla om att behålla ”lågeffektiv trafik” som har avgörande betydelse för människors möjlighet att bo i och utveckla mindre tätorter på landbygden.

—
Beslutet skickas till:
Region Östergötland
Akten

Kommunstyrelsens förvaltning

Dag Segrell
Kommunchef

Linje	Kstgrad
Total	26%
354 Lycketorp - Centrum - Resecentrum	12%
355 Lundbyskolan - Lundby industriområde - Mjölby Resecentrum	20%
356 Ringlinje Mjölby	11%
357 Anropsstyrd servicelinje Mjölby	7%
653 Mantorp - Spångsholm - Sya - Mjölby	16%
655 Mjölby - Strålsnäs - Boxholm - Sommen	22%
661 Vadstena - Skänninge	29%
663 Mjölby - Ödeshög	17%
664 Mjölby - Väderstad - Alvastra vk - Hästholmen - Ödeshög	37%
665 Mjölby - Väderstad - Ödeshög - Hästholmen	34%
681 Mjölby - Ödeshög	36%

Förklaring till samhällsekonomisk nytta:

ÖTRAF räknar varje år på hur stor samhällsnytta kollektivtrafiken bidrar med i form av minskade utsläpp, mindre buller och högre trafiksäkerhet. Dessa faktorer värderas monetärt enligt vedertagna värderingar. Samhällsnyttan räknas för varje linje i den allmänna kollektivtrafiken.

För vissa av linjerna får vi ett negativt värde på samhällsnyttan, det är de som nämns som negativa i riktlinjerna.

Östgötatrafiken har fått i uppdrag att uppdatera gällande riktlinjer för översyn av den lågeffektiva trafiken. Bakgrunden till uppdraget är det nya regionala trafikförsörjningsprogram som Region Östergötland beslutade om i november 2016.

Enligt önskemål som framkom vid samrådet med länets kommuner i februari sänds nu förslag på uppdaterade riktlinjer ut på remiss. Efter önskemål från några kommuner har vi förlängt svarstiden till den **31 augusti**.

Frågor besvaras av Eva Skagerström, eva.skagerstrom@ostgotatrafiken.se eller av undertecknad.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet finns här: <http://www.regionostergotland.se/Om-regionen/Uppdrag-och-ansvar/Kollektivtrafik/Regionalt-trafikforsorjningsprogram/>

Vänliga Hälsningar

Sofia Malander
VD Östgötatrafiken



Process för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken

Handläggare: Eva Skagerström
Verksamhet: Ledningsstaben
Datum: 2017-06-22
Diarienummer: TSN 2017-127

Dokumenthistorik

Version
0,1

Datum
2017-06-22

Kommentar
Remissversion

Handläggare
Eva Skagerström

Remissversion

Innehållsförteckning

1 Inledning	4
2 Syftet med riktlinjerna	4
3 Trafik som omfattas av riktlinjerna	5
4 Lågeffektiv trafik i Östgötatrafikens linjenät	5
5 Processen för kontinuerlig effektivisering av trafiken	5
6 Arbetsprocessens delmoment	6
6.1 Inventeringsfasen.....	6
6.2 Analysfasen	6
6.3 Genomförandefasen	7

Remissversion

1 Inledning

Region Östergötland har genom Trafik- och samhällsplaneringsnämnden och i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet fastställt ett trafikförsörjningsprogram med mål för den regionala kollektivtrafiken inom Östergötland. I arbetet med trafikförsörjningsprogrammet har ett behov identifierats av riktlinjer som beskriver processen för effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken. Riktlinjerna utgör ett komplement till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Syftet är att på ett mer detaljerat sätt än vad som är möjligt i trafikförsörjningsprogrammet beskriva processen för effektivisering av kollektivtrafiken.

Fokus för ett av målområdena i trafikförsörjningsprogrammet är kollektivtrafikens roll i samhället och kollektivtrafikens bidrag till en hållbar regional utveckling. För att utveckla kollektivtrafiken till ett attraktivt resalternativ behöver prioriteringar göras så att kollektivtrafik byggs ut där resandeunderlaget är stort och kollektivtrafiken har förutsättningar att vara ett verkligt alternativ till bilen. För kollektivtrafik som bedöms vara lågeffektiv ska däremot förutsättningarna för trafiken utredas.

Krav på kontinuerliga effektiviseringar av trafiksystemet krävs också utifrån målet att minska samhällets andel av finansieringen för kollektivtrafiken. Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är att kunderna ska finansiera hälften av kollektivtrafiken.

Mycket av ansvaret för att utveckla kollektivtrafiken utifrån trafikförsörjningsprogrammets mål och strategier läggs på Östgötatraffiken i rollen som ansvarig för detaljplaneringen av kollektivtrafiken.

2 Syftet med riktlinjerna

Utarbetande av detta dokument har skett utifrån att det såväl från Trafik- och samhällsplaneringsnämndens sida som inom Östgötatraffiken identifierats ett behov av på ett tydligare sätt beskriva den arbetsform och de överväganden som bör ingå i arbetet med att hitta alternativa trafikupplägg för den lågeffektiva trafiken. Genom att arbetet baseras på en generell modell, med tydligt beskrivna delmoment, säkerställs en likvärdig prövning av all lågeffektiv trafik i hela länet. Dessa riktlinjer syftar till att redovisa den process som gäller för utredningar om lågeffektiv trafik. Riktlinjerna kompletteras med rutiner som på ett än mer detaljerat sätt beskriver hur Östgötatraffikens arbete med att effektivisera trafiken ska göras.

Modellen som beskrivs i detta dokument ska kunna användas i det fortlöpande arbetet med att utveckla trafiken utifrån uppsatta mål. Även vid större trafikomläggningar som kan aktualiseras i samband med trafikpliktsutredningar och upphandlingar är modellen användbar. Arbetsprocessen med översyn av lågeffektiv trafik kan således komma att genomföras vid olika tidpunkter under året. Förslag på trafikavveckling, där genomförandebeslut inte ingår som en del i beslut om allmän trafikplikt, ska däremot vara klara i sådan tid att de kan redovisas i det underlag till trafikbeställning Östgötatraffiken i mars varje år skickar till Trafik- och samhällsplaneringsnämnden.

3 Trafik som omfattas av riktlinjerna

Riktlinjerna omfattar avtalad kollektivtrafik, dvs kollektivtrafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Östergötland erbjuder allmänheten och som omfattas av allmän trafikplikt. Riktlinjerna omfattar således inte särskild kollektivtrafik som erbjuds särskilda grupper av människor som exempelvis skolskjuts, färdtjänst eller sjukresor.

4 Lågeffektiv trafik i Östgötatrafikens linjenät

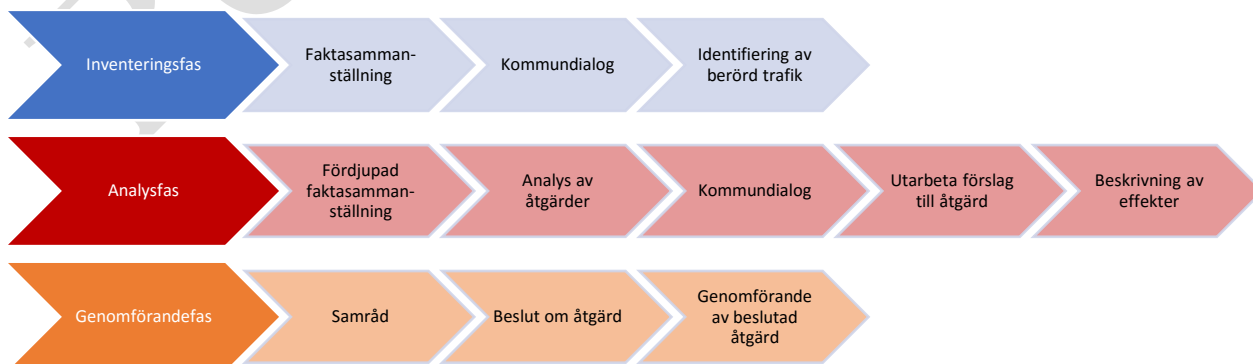
Trafik bedöms vara lågeffektiv utifrån tre olika typer av kriterier: ekonomi, resande och samhällsnytta.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten definierar lågeffektiv kollektivtrafik som en trafik med:

- kostnadstäckningsgrad under 20 procent *eller*
- lågfrekvent resande dvs med färre än 10 resenärer per tur *eller*
- negativ samhällsnytta *eller*
- liten betydelse för regional tillväxt.

5 Processen för kontinuerlig effektivisering av trafiken

Den arbetsprocess som ska tillämpas i arbetet med att effektivisera den avtalade trafiken kan delas in i en inventeringsfas, en analysfas och en genomförandefas. Schematiskt kan processen illustreras som i nedanstående bild:



6 Arbetsprocessens delmoment

6.1 Inventeringsfasen

Faktasammanställning

För kollektivtrafik som ingår i den avtalade trafiken görs årligen, så snart uppgifterna finns tillgängliga, en sammanställning över befintliga basfakta för respektive linje. Sammanställningen innehåller uppgifter för det senaste året när det gäller trafikutbud, resande i kollektivtrafiken, ekonomi och samhällsnytta. Denna sammanställning kommer att göras för första gången avseende fakta för år 2017.

Kommundialog

Förankringsarbetet inleds i ett tidigt skede genom att den årliga faktasammanställningen skickas till samtliga kommuner i början av året. Detta ger kommunerna redan i ett tidigt skede information om hur utvecklingen sett ut det senaste året för kollektivtrafiken. Det innebär också att samtliga kommuner får tillgång till samma information gällande grundläggande fakta för kollektivtrafiken.

Identifiering av berörd trafik

Linjer som utifrån den årliga faktasammanställningen visar sig uppfylla kriterium för lågeffektiv trafik går igenom för att kontrollera att det bland dessa inte finns linjer som genom särskilda beslut av Trafik- och samhällsplaneringsnämnden ska undantas och därför inte ingå i arbetsprocessen för hantering av lågeffektiv trafik. Exempel på linjer som kan komma att undantas från vidare hantering är sådana linjer där Trafik- och samhällsplaneringsnämnden trots kunskap om att linjen inte uppfyller fastställda kriterier av annat skäl, politiska eller annat, ändå beslutat att trafiken ska finnas kvar. Även linjer finansierade av annan, till exempel genom kommunalt tillköp, kan ingå bland den trafik som inte faller under den här beskrivna processen.

6.2 Analysfasen

Fördjupad faktasammanställning

Innan förslag på åtgärder tas fram för lågeffektiva linjer ska en fördjupad faktasammanställning utarbetas. I den fördjupade faktasammanställningen beskrivs resandet i kollektivtrafiken på en mer detaljerad nivå än vad som görs i den årliga sammanställningen av basfakta. Även det totala resandeunderlaget inklusive arbets- och studiependling för det som beskrivs som den aktuella trafikens upptagningsområde ingår i den fördjupade faktasammanställningen. Sammanställningen innehåller också en beskrivning av linjens roll i det totala kollektivtrafiksystemet samt av infrastruktur och viktiga målpunkter för resandet i den aktuella trafiken.

Analysera åtgärder

Utifrån det sammanställda fördjupade faktaunderlaget analyseras vilka åtgärder som kan vara aktuella för den berörda trafiken. Analysen syftar till att ge svar på vilka åtgärder som bör ingå i arbetet med att hitta alternativa upplägg för den lågeffektiva trafiken. Åtgärder kan avse anpassning av trafikupplägget för att öka trafikens effektivitet genom att öka resandet och förbättra samhällsnyttan eller genom att minska kostnaderna. Om resandeunderlaget i den aktuella trafikens upptagningsområde är tillräckligt så kan åtgärden vara riktade informations- eller marknadsföringsinsatser som bedöms påverka resandet och därmed intäkterna samt samhällsnyttan med trafiken.

Kommundialog

Framförallt i analysfasen är det viktigt med ett strukturerat och väl dokumenterat förankringsarbete med kommunerna. Arbetet i analysfasen anpassas så att dialogen sker inom de löpande kommundialoger som Östgötatrafiken ansvarar för. Kommunens framförda synpunkter och förslag ska tydligt framgå av dokumentation från dialogmötena. Liksom kommundialogen i inventeringsfasen sker även denna dialog på tjänstemannanivå.

Utarbeta förslag till åtgärd

Baserat på åtgärdsanalysen och dialogen med berörd kommun tas förslag på åtgärd fram. Trots ett omfattande arbete under analysfasen kan resultatet bli att ingen åtgärd bedöms medföra sådana förbättringar att den aktuella trafiken inte längre klassas som lågeffektiv. I dessa fall återstår endast en avveckling av trafiken.

Beskrivning av effekter

Identifierade effekter av föreslagna åtgärder ska beskrivas. Beskrivningen ska utgå från mål och strategier i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

6.3 Genomförandefasen

Samråd

Inom genomförandefasen sker samråd med berörd kommun. Östgötatrafiken ansvarar för information om genomfört arbete, föreslagen åtgärd och dess konsekvenser.

Beslut om åtgärd

I det fall föreslagen åtgärd innebär avveckling av trafik, och åtgärden inte ingår som en del i beslut om allmän trafikplikt, ska föreslagen åtgärd tydligt framgå av det underlag till trafikbeställning som Östgötatrafiken varje år skickar till Trafik- och samhällsplaneringsnämnden. Övriga åtgärder som faller inom ramen för Östgötatrafikens uppdrag ansvarar Östgötatrafiken för beslut om åtgärd.

Genomförande av beslutad åtgärd

Genom sitt uppdrag som ansvarig för planering av trafiken genomför Östgötatrafiken fastställd förändring vid den tidpunkt som antingen framgår av beslutet eller då förändringen anses lämplig att genomföra. I det fall förändringen innebär påverkan på invånarnas möjligheter att nyttja kollektivtrafiken för sitt vardagsresande ska särskild vikt läggas på kundanpassad information om förändringen med förslag på alternativa resmöjligheter.

§ 123

Dnr KS/2017:208

Svar på remiss från Region Östergötland angående riktlinjer för kollektivtrafik**Sammanfattning**

Mjölby kommun har fått möjlighet att yttra sig över nya riktlinjer för den avtalade kollektivtrafiken som den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Östergötland erbjuder allmänheten och som omfattas av allmän trafikplikt.

Riktlinjerna tar sin utgångspunkt i det man kallar ”lågeffektiv trafik” och man vill skapa en generell modell för att likvärdigt över länet utvärdera och pröva kollektivtrafiken vid översyner och upphandlingstillfällen.

Lågeffektiv trafik definieras enligt nedan:

- kostnadstäckningsgrad under 20 procent *eller*
- lågfrekvent resande dvs med färre än 10 resenärer per tur *eller*
- negativ samhällsnytta *eller*
- liten betydelse för regional tillväxt.

Den trafik som kan komma att beröras inom Mjölby kommun utgörs av sammanlagt elva busslinjer. Förutom tätortens fyra linjer finns totalt sju landsbygdslinjer mot Sya-Mantorp, Boxholm-Tranås, Mjölby-Motala-Vadstena samt trafik mot Ödeshög via Väderstad.

Två av landsbygdslinjerna lever idag inte upp till kostnadstäckningskriteriet. (se bilaga).

Kommunstyrelsens förvaltning har inget att erinra mot förslaget till riktlinjer. Tvärtom uppskattar vi modellen med kontinuerlig dialog mellan Östgötatrafiken och kommunen. Möjligheten att via åtgärder förbättra täckningsgraden, till exempel marknadsföring på en linje som riskerar nedläggning måste alltid vara förstahandsalternativet. Förvaltningen ställer sig dock tveksam till att ovanstående kriterier ska gälla i alla situationer. Det måste finnas ett utrymme att förhandla om att behålla ”olönsamma” linjesträckningar som kan ha stor lokal betydelse för människor som bor på landsbygden, inte minst för familjer med ungdomar i gymnasieåldern.

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen tillstyrker Region Östergötlands förslag till nya riktlinjer avseende effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken.

Kommunstyrelsen anser dock att länets kommuner och Region Östergötland i vissa fall måste kunna förhandla om att behålla ”lågeffektiv trafik” som

har avgörande betydelse för människors möjlighet att bo i och utveckla mindre tätorter på landbygden.

—

Beslutet skickas till:
Kommunstyrelsen
Akten