



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Faktajämförelse

Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik

*Delrapport (090430) från en branschgemensam expertgrupp inom
Partnersamverkan för Fördubblad kollektivtrafik*

och

En ny kollektivtrafiklag

*Delbetänkande av Utredningen om en ny kollektivtrafiklag
SOU 2009:39*

Förord och läsanvisning

Föreliggande rapport är en faktajämförelse mellan *Idéskiss till ny affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik* och delbetänkandet *En ny kollektivtrafiklag, SOU 2009:39*.

Idéskissen är framtagen av en branschgemensam expertgrupp inom ramen för Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik. Bakom detta branschgemensamma initiativ står Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna och Svenska Taxiförbundet.

Utredningen om en ny kollektivtrafiklag är framtagen på uppdrag av Näringsdepartementet av den statlige utredaren Ulf Lundin, GD Rikstrafiken och är nu föremål för remisshantering fram till den 18 september.

Syftet med faktajämförelsen är att inför remisshanteringen av utredningen om ny kollektivtrafiklag och i samband med den kommande debatten om kollektivtrafikens utveckling ge en överblick över likheter och skillnader mellan de båda förslagen.

Jämförelsen utgår från dispositionen i Idéskissen där Idéskissens förslag (A) presenteras först och därefter presenteras Lundins förslag (B). Inga värderingar av förslagen är gjorda, endast redaktionell bearbetning av förslagen i enlighet med dispositionen har gjorts.

Jämförelsen har gjorts på en mycket övergripande nivå. Rapporten gör därför inte på något sätt anspråk på att vara heltänkande utan ska ses som ett komplement och introduktion till de båda förslagen och bör läsas parallellt med utredningsförslagen i sin helhet.

Juni 2009

Charlotte Wäreborn Schultz
VD, Svensk Kollektivtrafik

Idéskissen för en ny affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik finns på www.fördubbling.se.

En ny kollektivtrafiklag finns på www.sou.gov/koll

1. Uppdraget

A. Branschexperternas idéskiss

Vårt uppdrag

En central del av det branschgemensamma arbetet med att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på lite sikt och kollektivtrafikresandet till år 2020, är att ta fram förslag till en gemensam affärsmodell; en styrmodell som kan användas för att styra verksamheten i riktning mot fördubblingsmålen och en gemensam vision. Enligt styrgruppens direktiv ska affärsmodellen vila på följande hörnstenar:

- Den gemensamma visionen och värdegrunden.
- En tydlig målstyrning från statens, regionernas, kommunernas och landstingens sida inklusive mål för miljö och sysselsättning.
- Ökad mångfald i utbudet av trafik och valfrihet för resenärerna.
- Ökade förutsättningar för att utveckla den trafik som bedrivs på kommersiella grunder.
- Utvecklade former för beställning av trafik som inte kan bedrivas på kommersiella grunder.
- Ökad affärsmässig frihet för trafikföretagen att kundorientera verksamheten och skapa värde för resenärerna.
- Utvecklade former för samverkan mellan olika transportslag, aktörer och över geografiska gränser inom ramen för större arbetsmarknadsregioner.
- En offentlig finansieringsmodell som stimulerar till ökat resande och ökad effektivitet inom kollektivtrafiken.
- En modern lagstiftning som skapar förutsättningar för en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel.
- Utvecklade modeller för uppföljning av kollektivtrafikens leveranskvalitet utifrån ett resenärs- och hållbarhetsperspektiv.

Det har varit projektgruppens uppdrag att vidareutveckla och konkretisera dessa hörnstenar och att få fram en affärsmodell som kan ligga till grund för konkreta förändringar i verksamheten, förändringar som driver mot fördubblingsmålen och visionen.

Frågan om hur lagstiftningen behöver moderniseras har inte behandlats. I det fortsatta arbetet för att utveckla affärsmodellen som redan inletts för att konkretisera innehållet kommer de olika förslagen också att uttryckas i lagtext.

B. Lundins utredning

Uppdraget

Lundins uppdrag har varit att med utgångspunkt ur ett tydligt resenärsperspektiv:

- se över och ge förslag till en ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken
- överväga hur lagstiftningen kan utformas för att underlätta en flexibel samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik
- analysera vad det offentliga åtagandet på kollektivtrafikområdet bör innehålla och hur långt det bör sträcka sig
- analysera hur ett öppnare marknadstillträde kan utformas i syfte att bättre ta tillvara drivkrafterna inom den kommersiella trafiken

Den grundläggande utgångspunkten för utredningsarbetet har varit att den nya kollektivtrafiklagen ska utformas så att resenären i större utsträckning sätts i centrum. För att attrahera fler resenärer krävs nya produkter och tjänster inom kollektivtrafiken och möjligheten att göra individuella val ska öka. Resenären ska själv ges ett större inflytande att genom sina aktiva val påverka kollektivtrafiksystemet. Resenären ska i större utsträckning kunna välja sin resa utifrån olika kvalitetsaspekter, service- och prisnivåer. Kollektivtrafikföretagen ska därför ges större möjlighet att utveckla kollektivtrafiken på ett sätt som stämmer med resenärernas behov. Samtidigt måste långsiktighet, stabilitet och enkelhet för resenärerna tryggas.

Förutom utredningsdirektiven har följande principer utgjort de grundläggande utgångspunkterna för Lundins förslag. Det är de vägledande principer, beslutade av Riksdagen, vilka är utgångspunkter för arbetet med att nå de transportpolitiska målen:

1. Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
2. Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
3. Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.
4. Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
5. Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

2. Problembilden

A. Branshexperternas idéskiss

Brist på helhetsperspektiv

Kollektivtrafikens marknadsandel har totalt sett inte ökat under de senaste decennierna. Samtidigt finns det goda exempel där politiken, organisationsformen och samverkan mellan trafik huvudman och operatörer fungerar väl och där resandet ökat med fler och nöjdare kunder.

En av förklaringarna till den totalt sett uteblivna tillväxten för kollektivtrafiken kan ligga i organisationsformen och i politikens roll. En viktig brist är att samhället inte förmått skapa tillräckligt god framkomlighet för kollektivtrafiken i och runt de större städerna. En tredje förklaring är att operatörens handlingsutrymme i de allra flesta trafikavtal är så begränsat att det inte lönar sig för dem att arbeta för ett ökat resande.

Det finns i grunden två systemfel vilka tar sig uttryck i följande grundläggande brister inom kollektivtrafiken:

- 1) Brist på kundperspektiv i ”hela resan”, dvs. varje aktör agerar utifrån den egna verksamheten och dess förutsättningar vilket i flera avseenden leder till suboptimering för kunden.
- 2) Brist på effektivitet utifrån ett helhetsperspektiv, dvs. varje aktör effektiviserar utifrån den egna verksamheten och dess förutsättningar vilket leder till en suboptimering för branschen.

Det finns många exempel på hur dessa brister påverkar kollektivtrafikens konkurrenskraft negativt. Att otydliga roller och ansvar leder till brister är en av huvudorsakerna. Brister när

det gäller affärsmässighet, incitament och fokus på att göra rätt saker gör att man tappar helhetsperspektivet på kundens behov samtidigt som den ekonomiska effektiviteten hämmas. Kollektivtrafikbranschen är fragmentiserad och sitter fast i gamla strukturer och roller som hämmar möjligheterna att samverka bättre över alla gränser för resenärernas bästa.

B. Lundins utredning

I utredningen redovisas en problembild från olika områden. Bl.a. lyfts delar från problembilden inom ”Koll Framåt” fram. Här följer en sammanfattning:

- I dagens system försöker trafikhuvudmannen uttrycka resenärens behov (genom t.ex. enkäter). Men det är kollektivtrafikföretagen som direkt möter kunden, inte trafikhuvudmannen.
- Idag råder ett ”ovanifrånperspektiv” och utredaren vill vända det till ett ”underifrånperspektiv”. Det innebär att resenären själv ges ett större inflytande att genom sitt aktiva val påverka kollektivtrafiksystemet.
- Dagens avtal innebär fokus på trafikproduktion till lägsta möjliga kostnad. Kollektivtrafikföretagen anpassar sig främst till trafikhuvudmannens krav och inte till resenärernas behov och krav.
- Trafikhuvudmannens monopolliknande roll, de detaljerade avtalen med kollektivtrafikföretagen och avsaknaden av relevanta incitament och drivkrafter i avtalen hindrar kollektivtrafikföretagens kreativitet.
- Brister i samordning mellan länen avseende t.ex. biljetter.

3. Vision

A. Branschexperternas idéskiss

”Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”

Med utgångspunkt från de övergripande transportpolitiska målen har branschen tagit fram en gemensam vision. Den är att ”kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”. Kollektivtrafiken måste helt enkelt bli så bra att människor varje dag har en reell möjlighet att välja mellan en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik och att ta den egna bilen till jobbet, skolan eller andra resmål. Det är först då som kollektivtrafiken kan bli en självklar del av det egna resandet. Och det är först då som marknadsandelen kan fördubblas.

Men kollektivtrafiken ska också locka fler och fler därför att den bidrar till en bättre miljö. Det ska skapa en känsla av att alla bidrar till att bygga ett hållbart samhälle, inte bara för oss själva utan också för kommande generationer.

B. Lundins utredning

I Lundins utredning återfinns ingen vision.

4. Värdegrund

A. Branschexperternas idéskiss

För att klara av att ta gemensamma steg i riktning mot en vision som innebär en stor omställning i en hel bransch, krävs att vi håller ihop och agerar tillsammans. Det förutsätter i sin tur att vi delar vissa grundläggande värderingar när vi ska arbeta tillsammans.

Branschens värdegrund bygger på att alla drivs av att skapa värde för medborgarna/resenärerna och av att få vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling. Det innebär att alla måste vara lyhörda för resenärernas varierande och föränderliga behov, ha tillit till och förtroende för varandras vilja att arbeta tillsammans och bidra till bra helhetslösningar och att alla är öppna inför nya idéer som bidrar till värdeskapande och hållbarhet.

B. Lundins utredning

I Lundins utredning redovisas inga tankar kring en värdegrund.

5. Syfte/uppgift

A. Branschexperternas idéskiss

Branschens uppgift

Huvuduppgiften för branschen är att kunna ta gemensamma och medvetna steg tillsammans i riktning mot visionen och genom att engagera och entusiasmera alla ledare, medarbetare och externa intressenter att samverka över alla gränser utveckla ”nästa generations kollektivtrafik” med utgångspunkt från resenärernas behov av effektiva helhetslösningar.

En viktig uppgift för branschen är också att samverka med regering och riksdag för att säkerställa att staten skapar de förutsättningar som krävs för att göra det möjligt att nå fördubblingsmålet.

För att klara uppgiften är det helt nödvändigt att fokusera på det som är viktigast:

- Kundorientering av hela branschen genom att öka resenärernas betydelse för alla parter.
- Sammanhållna och effektiva systemlösningar.
- Innovationskraft och kreativitet.
- Ökad mångfald i utbudet av trafik och valfrihet för resenärerna.
- Strategisk beställarroll med minskad detaljstyrning och ökad affärsmässig frihet för operatörerna.
- Gränslös samverkan för att få ”mer kollektivtrafik för pengarna”.
- Förändring i ordnade former.

B. Lundins utredning

De transportpolitiska principerna, tillsammans med regeringens utredningsdirektiv, har utgjort de grundläggande utgångspunkterna för Lundins förslag. Nedan redogörs för hur han har utvecklat dessa utgångspunkter.

Resenären ska stå i centrum

Med resenären i centrum menar Lundin att kollektivtrafiken ska anpassas till resenärens behov och krav. I begreppet resenär inkluderas såväl befintliga som potentiella resenärer. Det är resenären själv som bäst kan avgöra vilken lösning denne föredrar för sina resor. Resenärens behov synliggörs bäst genom att resenären med sitt aktiva val kan uttrycka sin önskan. Möjligheten till individuella val är också en viktig utgångspunkt i de transportpolitiska principer som riksdagen fastställt.

För att öka andelen kollektivtrafikresenärer måste i första hand relevanta resmöjligheter skapas eller information om resmöjligheterna spridas till andra grupper än redan existerande resenärer.

Mer attraktiv kollektivtrafik genom ökad konkurrens

För att attrahera fler resenärer ställs krav på nya produkter och tjänster inom kollektivtrafiken. Marknaden behöver bli mer dynamisk så att relevanta transportlösningar utvecklas. Lundins förslag till hur en modell för ett öppnare marknadstillträde kan utformas tar sin utgångspunkt i att kollektivtrafikföretagen, inte det offentliga, är bäst på att uppmärksamma och anpassa sig till kundernas behov. Kollektivtrafikföretagen kan identifiera olika kundgrupper och deras skilda önskemål om tjänsteinnehåll och priser. Konkurrens ska leda till ökade möjligheter att påverka och därmed till en större valfrihet för resenären.

Stabilitet och dynamik

För att garantera en viss nivå av stabilitet bör det offentliga ges ett huvudansvar för den övergripande strukturen t.ex. samordnande funktioner. Genom att möjlighet ges för fler kollektivtrafikföretag att på en mer öppen marknad erbjuda sina tjänster skapas ett tillskott av idéer. En minskad detaljstyrning från det offentliga sida, även i de fall det offentliga avtalar om trafik, ger bättre drivkrafter för företagen att utveckla sina produkter och anpassa dem efter resenärerna. Företagen förväntas bidra till dynamik och förnyelse inom kollektivtrafiken. Såväl stabilitet som dynamik syftar till att gynna resenären. En utmaning är att hitta rätt balans mellan dessa två faktorer. För att skapa ett mer dynamiskt kollektivtrafiksystem kommer en del av dagens stabilitet att minska. Framförallt handlar det om att biljettpriset kan variera i större utsträckning samt att tidtabellsförändringar kan göras oftare.

Trafikslagsövergripande perspektiv

Eftersom en resa kan inkludera flera olika färd sätt har Lundins utgångspunkt varit att förslagen i så stor utsträckning som möjligt ska omfatta de fyra trafikslagen – järnväg (inklusive spårväg och tunnelbana), luftfart, sjöfart och väg. Förutsättningarna för marknaderna skiljer sig dock mellan de olika trafikslagen. En annan försvårande omständighet är att de olika trafikslagen i olika stor utsträckning styrs av internationella regelverk och EG-rätt. (Lundin föreslår att det öppnare marknadstillträdet ska omfatta väg, järnväg och sjöfart men med möjlighet att undanta tunnelbana och spårväg. Den lokala myndigheten kan välja om den vill innefatta anropsstyrd trafik.)

Anpassad till framtida regioner

Enligt utredningsdirektivet ska förslaget till ny lagstiftning vara ändamålsenligt oavsett hur den framtida indelningen av landet i regioner och län kan komma att se ut. Ansvarskommittén har i ”Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft (SOU 2007:10)” föreslagit en ny regional samhällsorganisation där landstingen ombildas till regionkommuner som kan omfatta flera landsting. Lundins utgångspunkt är att förslaget när det gäller det offentliga åtagandet för kollektivtrafiken och hur det ska organiseras ska passa in i en struktur med regionkommuner. Han konstaterar att det är en uppenbar fördel att ansvaret för frågor som anknyter till regional utveckling samlas i samma organ, exempelvis frågor som tillväxt, infrastruktur och kollektivtrafik.

6. Mål

(Inom parentes återfinns en hänvisning till aktuellt kapitelstycke i affärsmodellen)

A. Branscheexperternas idéskiss

Fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel (5)

Det övergripande inriktningsmålet är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. En fördubbling av marknadsandelen innebär betydande samhällsvinster och tar oss närmare visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Vinsterna består i ökad tillgänglighet, bättre miljö, ökad trafiksäkerhet, mindre trängsel, ett mer jämställt transportsystem m.m.

Det finns mycket som branschen själv kan göra för att påverka kollektivtrafikens marknadsandel. Men branschen klarar inte av att ensam fördubbla marknadsandelen. Staten har också ett stort ansvar att skapa de nödvändiga förutsättningarna i form av satsningar på infrastrukturen och utformningen av olika skatter och regelverk m.m. Det handlar alltså om ett gemensamt ansvar att öka kollektivtrafikens marknadsandel.

Det finns inget underlag för att bestämma marknadsandelen idag och därmed inget underlag för att bedöma inom vilken tidsram som en fördubbling kan vara möjlig. Svensk Kollektivtrafiks löpande kartläggningar av allmänhetens och resenärernas upplevelser av kollektivtrafiken i den s.k. "Kollektivtrafikbarometern" håller emellertid nu på att vidareutvecklas för att möjliggöra månadsvisa mätningar av marknadsandelen för den samlade kollektivtrafiken i Sverige.

Mål som balanserar och förstärker varandra (6.1)

Med utgångspunkt från det övergripande inriktningsmålet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel har expertgruppen satt upp mål som balanserar och förstärker varandra, konkreta mål som branschen själv kan påverka och som "driver" mot en ökad marknadsandel. Målen är på riksnivå men de behöver konkretiseras och brytas ner på lokal och regional nivå.

En fördubbling av resandet till 2020 (6.1.1)

Ett ökat kollektivtrafikresande är enligt projektgruppen en förutsättning för att kunna fördubbla marknadsandelen. Det beror på att vi förutsätter att en kraftig resandeökning i kollektivtrafiken innebär att allt fler bilister väljer att börja åka mer kollektivt och minska det egna bilresandet. Det bygger i sin tur på att kollektivtrafiken blir bättre när det gäller tillgänglighet, tillförlitlighet, enkelhet, trygghet och lyhördhet inför resenärernas behov.

Det är emellertid svårt att bedöma förutsättningar för en snabb resandeutveckling under rådande lågkonjunktur. Samtidigt är det viktigt att sätta upp tydliga delmål för resandeutvecklingen fram till 2020. Vilka målen bör vara kommer projektgruppen att diskutera vidare under det fortsatta arbetet. Projektgruppen understryker vikten av att resandemålet bryts ner lokalt och regionalt till att gälla områden, stråk etc.

Nöjda resenärer (6.1.2)

Att ha en hög kvalitet är strategiskt viktigt. Kvalitet är emellertid en "hygienfaktor" - något som måste fungera även om det inte skapar något direkt mervärde för kunden och därför inte leder till att vare sig befintliga eller nya resenärer använder kollektivtrafiken mer. Däremot, om inte kvaliteten är tillräckligt hög så ökar risken att resenärerna börjar använda bilen i större utsträckning istället.

Ökad betalningsvilja från resenärerna (Kundperspektivet) (6.1.3)

För att klara av att finansiera den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken krävs att resenärerna är beredda att betala mer per resa för den ökade tillgänglighet och kvalitet som

projektgruppen förutsätter blir resultatet av det fortsatta utvecklingsarbetet i branschen. Detta förutsätter emellertid att människor upplever verkliga förbättringar i förhållande till de egna resebehoven.

Effektivare verksamhet motsvarande 20 % (6.1.4)

En ökad effektivisering i branschen med hjälp av ökad gränslös samverkan och ökad affärsmässighet på i storleksordningen 20 % bör vara fullt möjlig vilket bidrar till att skapa ekonomiska förutsättningar att utveckla verksamheten i riktning mot fördubblingsmålen. Det skulle leda till att betydande resurser frigörs, resurser som kan användas för att öka trafikutbudet och utveckla nya tjänster i kollektivtrafiken vilket i sin tur är en av förutsättningarna för att öka resandet.

En sund bransch måste kännetecknas av att operatörerna har förutsättningar att överleva långsiktigt av egen kraft. Det förutsätter i sin tur att verksamheten kan bedrivas med tillräcklig lönsamhet.

Innovativ framtidsbransch med starkt varumärke (6.1.5)

För att driva på utvecklingen mot målen och visionen behöver branschen ligga i framkant inom alla områden av betydelse för kollektivtrafikens utveckling. Det förutsätter att branschen präglas av innovationskraft och blir känd som en modern framtidsbransch i jämförelse med andra.

Ledare och medarbetare känner mening, glädje och stolthet (6.1.6)

Det är ledarna och medarbetarna som driver utvecklingen framåt genom sitt engagemang och sin vilja att bidra. Därför är det strategiskt viktigt att arbetet upplevs som meningsfullt och att arbeta tillsammans med andra mot gemensamma mål är roligt. De ska också känna stolthet över att vara en del av branschens fördubblingsarbete.

År 2020 är kollektivtrafiken 30 % mer energieffektiv samt fossilfri till 90 % (6.1.7)

Projektgruppen har i avvaktan på en närmare diskussion i branschen satt upp målet att öka energieffektiviteten i kollektivtrafiken med 30 % till 2020. Det är ett nytt mål med en direkt koppling till effektivitetsmålet. Expertgruppens förslag är vidare att branschens gällande mål från 2007 om en till 90 % fossilfri kollektivtrafik för upphandlad trafik nu utvidgas till att gälla all kollektivtrafik.

Ökade samhällsresurser (6.1.8)

Även om vi lyckas bedriva verksamheten mer effektivt motsvarande 20 % och resenärerna är beredda att betala mer för att åka kollektivt kommer det att krävas ökade ekonomiska insatser med hjälp av skattemedel för att kunna nå fördubblingsmålen.

Nya finansieringsmöjligheter (6.1.9)

För att säkra finansieringen av en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken måste vi tänka i nya banor och försöka hitta alternativa finansieringsmöjligheter. Målet bör vara att kunna testa någon idé så snart som möjligt.

B. Lundins utredning

När de målbilder som finns i Lundins utredning ska beskrivas, måste man till viss del vända på problembilden då målen återges mer eller mindre tydligt. Nedan följer en sammanställning av målbilder från utredningen.

- Resenären ska sättas i centrum.
- Resenären ska ges mer individuell valfrihet. Den ska kunna välja sin resa utifrån kvalitetsaspekter, service- och prisnivåer.
- En attraktiv kollektivtrafik som ger fler resenärer ska uppnås genom konkurrens.
- Kollektivtrafikföretagen ska ges möjlighet att utveckla kollektivtrafiken på ett sätt som stämmer överens med resenärernas behov.
- Kollektivtrafiksystemet ska för resenärerna vara långsiktigt, stabilt och enkelt.
- En ökad konkurrens ska skapa incitament för bättre utveckling och effektivitet.
- En ökad samordning mellan särskild och allmän kollektivtrafik.

Utgångspunkten för de lokala kollektivtrafikmyndigheternas arbete ska vara de transportpolitiska målen. Målen ska operationaliseras av de lokala myndigheterna. Därmed kan de transportpolitiska målen indirekt utgöra ett slags målbild.

7 Aktiviteter

(Inom parentes återfinns en hänvisning till aktuellt kapitelstycke i affärsmodellen)

Kundorientering

A. Branscheexperternas idéskiss

Öka och anpassa utbudet av tjänster så att det motsvarar olika resenärgruppers behov (7.1.1)

Det allra viktigaste är att vi fokuserar på de faktorer som driver resandet. Kollektivtrafiken måste för det första bli ännu mer användbar (relevant) i förhållande till människors behov än den är idag. Det måste ske genom att öka utbudet genom tätare trafik där efterfrågan är stor. Det gäller också att anpassa trafikutbudet bättre till behoven genom ändrade linjedragningar för att få snabbare turer, förändringar i tidtabeller och att i övrigt se till att kollektivtrafikens användbarhet ökar i de olika situationer som resenärerna kan befinna sig i.

Genom att bättre förstå de olika situationer och resbehov som uppstår för människor i olika situationer kan kollektivtrafiken vara ett ännu mer konkurrenskraftigt alternativ längs befolkningstäta stråk där trafiken och marknadskommunikationen anpassas bättre till olika resandegruppers behov. Detta kräver i sin tur ökad kunskap om olika resenärgruppers varierande och föränderliga behov.

Lyfta fram och vidareutveckla kollektivtrafikens produktfördelar (7.1.2)

Kollektivtrafikens unika produktfördelar gentemot bilen måste också förtydligas och synliggöras. Viktigt här är att lyfta fram fördelar som skapar drivkrafter för människor att åka kollektivt, d v s de mervärden som uppstår när man åker kollektivt och som inte kan uppstå när man tar bilen. Exempelvis att slippa köra resp. parkera, billigt, avstressande, uppleva trygghet och mindre stress, kunna vila, arbeta m.m.

Genom att kollektivtrafiken hela tiden utvecklas kommer dessa produktfördelar att bli tydligare än idag. Men det kräver också att produktfördelarna marknadsförs på ett offensivt sätt.

Skapa enkla lösningar som alla förstår (7.1.3)

Ett av de vanligaste hindren mot att öka resandet är att kunskapen om kollektivtrafiken och de konkurrenskraftiga resmöjligheter den kan erbjuda är otillräcklig. Att öka människors kunskap om kollektivtrafiken och om hur man reser kollektivt är därför centralt för att kunna öka resandevolymen. Detta bygger samtidigt på att kollektivtrafiklösningarna görs så enkla och överblickbara att människor lätt förstår hur de fungerar.

B. Lundins utredning

När det gäller aktiviteter för att nå målen inom kundorientering kan man säga att den trafikförklaringsmodell som Lundin föreslår är en ”stor” aktivitet. Lundin skriver att det är den modell som bäst uppfyller direktivets krav på att ta tillvara förutsättningarna för kommersiell trafik samtidigt som den sätter resenären i fokus och garanterar långsiktighet och stabilitet i tillräcklig omfattning. Främsta skälet till detta är att ett tydligt gränssnitt erhålls mellan kommersiell trafik och offentligt stödd trafik.

Resenären kommer att få ett större utbud av linjer, turer och produkter att välja mellan, till olika priser. Modellen leder till att det i första hand är resenärens val som styr utbudet av kollektivtrafik men det offentliga kan se till att utbudet upprätthåller en viss minsta servicenivå. Detta är, skriver Lundin, viktiga förutsättningar för att kollektivtrafikresandet ska kunna öka och ta marknadsandelar av biltrafiken.

Effektivitet

A. Branschexperternas idéskiss

Ökad affärsmässighet på alla nivåer (7.2.1)

För att nå effektivitetsmålet på 20 % krävs en minskad detaljstyrning av operatörerna. Operatörerna måste helt enkelt kunna agera mer affärsmässigt för att svara upp mot kundbehoven på ett bättre sätt. En sund bransch måste kännetecknas av att operatörerna kan överleva långsiktigt av egen kraft vilket förutsätter att verksamheten kan bedrivas med tillräcklig lönsamhet.

Operatörerna behöver också tydliga ramverk från den politiska beställarnivån. Vid utformningen av dessa är det viktigt att beställarsidan visar att man förstår nödvändigheten av att branschen utvecklas till en renodlad servicekultur byggd på kundorientering, gränslös samverkan och tydliga roller. Därför bör beställarrollen utvecklas och bli mer strategisk till sin karaktär än vad den är idag.

Nya sätt att arbeta tillsammans i gemensamma processer/arbetsflöden (7.2.2)

För att kunna effektivisera verksamheten motsvarande 20 % av branschens omsättning krävs en effektiv gränslös samverkan mellan alla aktörer. Det förutsätter sammanhållna och effektiva trafikslagsövergripande systemlösningar som har sin utgångspunkt i resenärens totala behovssituation. För att klara det måste samspelet mellan alla involverade fungera smidigt utan onödig byråkrati och krångel.

Detta förutsätter i sin tur att alla beslutsfattare, ledare och medarbetare börjar arbeta på nya sätt tillsammans över alla gränser. Många arbetar redan med hjälp av processororientering, LEAN etc. Det nya är att alla i branschen måste göra det här tillsammans.

B. Lundins utredning

I Lundins utredning återfinns inga tydliga mål om effektivitet liknande de i affärsmodellen. Men man skulle kunna säga att aktiviteten ”trafikförklaringsmodell” ska bidra till att leda i den riktningen. Lundin menar att dagens system hindrar kollektivtrafikföretagens kreativitet och de blir passiva. I trafikförklaringsmodellen förenklas t.ex. anbudsprocessen jämfört med när upphandling görs på traditionellt sätt. Lika krav ställs på alla företag på marknaden och vid utvärdering av anbud är endast pris och kvalitet avgörande.

Enligt modellen ska de linjer som behöver offentligt stöd upphandlas var för sig. Små företag kan vid ett upphandlingsförfarande av endast en linje bli mer konkurrenskraftiga. Detta kommer att innebära att fler kollektivtrafikföretag får förutsättningar att etablera sig på marknaden. Med fler kollektivtrafikföretag på marknaden blir konkurrensen bättre i de anbudsprocesser det offentliga anordnar för att komplettera med trafik. Kollektivtrafikföretagen får en ekonomisk drivkraft att åstadkomma attraktiva produkter för resenärerna eftersom de står risken i verksamheten. Detta, skriver Lundin, innebär att företagets entreprenörskap och initiativförmåga gynnas av denna modell.

Stadstrafiken

A. Branschexperternas idéskiss

Exempel på områden med stor potential (7.2.3)

Ett område med stor potential för effektiviseringar och resandeökningar är stadstrafiken i de större städerna. Ansvar för stadstrafiken bör enligt projektgruppens uppfattning ligga på den regionala nivån i hela landet för att samordningsfördelarna ska kunna tas tillvara fullt ut. Det ställer emellertid stora krav på att den regionala beställarorganisationen arbetar mycket nära tillsammans med kommunerna och berörda operatörer.

Kommunerna måste mycket mera medvetet än idag planera för kollektivtrafik vid utbyggnaden av nya bostadsområden, arbetsplatsområden och service/verksamhetsområden. För att åstadkomma detta föreslår projektgruppen att det införs en regel som innebär att kommunerna använder kollektivtrafiken som norm i sin planering för att säkerställa en hållbar och attraktiv stadsutveckling.

B. Lundins utredning

I utredningen skriver Lundin att potentialen för kommersiell trafik bedöms i första hand finnas i större och medelstora tätorter och på de linjer som förbinder tätorterna med varandra. Trafikförklaringsmodellen medför att resenären får ökad handlingsfrihet där konkurrens uppstår mellan olika kollektivtrafikföretag, det vill säga i stora och medelstora tätorter, på linjer som förbinder orterna med varandra och i starka pendlingsstråk. Där kan ett ökat utbud medföra att specialiserade trafiklösningar erbjuds resenären. Den ökade handlingsfriheten för kollektivtrafikföretagen kan också ge större utrymme för innovationer och nya linjesträckningar eller trafikutbud som utvecklar produkterna och tjänsterna för resenärerna.

Lundin skriver också att bebyggelsestrukturen och gatunätets utformning är av stor betydelse för möjligheten att utforma en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. En bättre samordning mellan fysisk planering och kollektivtrafiken uppnås bäst genom att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten tar fram principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas av planeringsmyndigheter (kommuner, Vägverket och Banverket) vid den fysiska planeringen. Fastställandet av dessa principer innebär att planeringsmyndigheterna i ett tidigt

skede vet vilka förutsättningarna är för att exempelvis ett nytt bostadsområde eller ett nytt område för handel ska kunna ges en väl fungerande kollektivtrafik. Planeringsmyndigheterna ska i samband med upprättande och samråd, utställning av olika plandokument, exempelvis översiktsplan och väg- och järnvägsutredning beskriva på vilket sätt principerna har beaktats i den fysiska planeringen. Lundin föreslår därför flera ändringar i plan- och bygglagen (PBL).

Den interregionala trafiken

A. Branscheexperternas idéskiss

Exempel på områden med stor potential (7.2.3)

Den regionala beställaren har i dag inget formellt uppdrag att planera eller handla upp långväga interregional trafik. Men i praktiken är det viktigt att det regionala trafiksystemet, inkluderande stadsbuss, regionbuss, regionaltåg och anropsstyrd trafik, erbjuder bra förbindelser med den interregionala långväga trafiken med tåg, buss och båt för att tillgodose kundbehoven ur ett helhetsperspektiv.

En aktuell och avgörande fråga för den regionala trafiken är hur denna kan komma att påverkas av ett fritt marknadstillträde för interregional tågtrafik. Det handlar inte minst om att konkurrensen om tåglägen kommer att öka. Detta kommer i sin tur att kräva en större öppenhet mellan berörda parter för att hitta bra samverkanslösningar. Generellt kan emellertid sägas att fler aktörer på spåren borde innebära ökade möjligheter att komplettera det regionala trafiksystemet genom avtal med tågoperatörer som bedriver långväga kommersiell tågtrafik.

B. Lundins utredning

I och med införandet av den nya kollektivtrafiklagen kommer gränssnittet mellan nationell, regional och lokal kollektivtrafik att suddas ut. All kollektivtrafik omfattas av de nya reglerna. Detta medför t.ex. att den tidigare långväga busstrafiken måste anmäla sin trafik till lokal kollektivtrafikansvarig myndighet och detsamma gäller persontrafik på järnväg och kommersiell kollektivtrafik i skärgården. All trafik som bedrivs i landet måste anmälas till en lokal kollektivtrafikansvarig myndighet.

I trafikförklaringen ska den lokala myndigheten ta upp behovet av länsöverskridande trafik. T.ex. kan kollektivtrafikansvariga myndigheter i två eller flera norrlandslän inleda en gemensam anbudsprocess om länen är i behov av länsöverskridande trafik till en gemensam målpunkt som exempelvis Stockholm.

Då de lokala myndigheterna ska svara för viss interregional trafik föreslår Lundin att de ekonomiska medel som staten, via Rikstrafiken, lämnat till interregional trafik ska införlivas i det kommunalekonomiska utjämningsystemet alternativt fördelas genom specialdestinerade statsbidrag.

Anropsstyrd trafik/särskild kollektivtrafik

A. Branscheexperternas idéskiss

Exempel på områden med stor potential (7.2.3)

Det finns stora möjligheter att utveckla den anropsstyrda trafiken för att tillgodose betydligt bredare behov än idag för att därigenom öka den samlade kollektivtrafikens konkurrenskraft. Den anropsstyrda trafiken har stor potential att utvecklas inom alla områden. Det gäller både i stadstrafiken, i kopplingen till den regionala och interregionala trafiken och i glesare befolkade

områden. För att utnyttja potentialen för anropsstyrd trafik krävs att den på ett mycket tydligare sätt än idag blir en naturlig del av den samlade kollektivtrafiken.

Färdtjänsten

Ansvar för färdtjänsten bör enligt projektgruppens uppfattning ligga på den regionala beställarnivån för att samordningsmöjligheterna ska kunna tillvaratas på bästa sätt. Det innebär att bedömningen vid tillståndsgivning utgår från ett regionalt, gemensamt regelverk. Kostnader för färdtjänst, såväl för tillståndsgivningen som för trafiken, betalas till den regionala beställarorganisationen i form av underskottsbidrag. Denna organisationsform finns redan i till exempel Värmland, Örebro, Kalmar, Halland och Blekinge.

Skolskjutsverksamheten

Ansvar för skolskjutsverksamheten kan läggas antingen på regional eller på kommunal nivå, beroende på de lokala och regionala förutsättningarna. Incitamenten för effektivisering av skolskjutsar är beroende av regelverken för skolskjuts, skolornas schemaläggning samt möjligheter att låta skolskjuts utgöra grundvolymen i utbyggd landsbygdstrafik som i sin tur matar till och från de större trafikstråken. Frågan om vilken ansvarsfördelning man väljer bör därför vara en fråga för regionen och kommunen att lösa i samverkan.

Sjukresorna

De huvudmän som har ansvar för hälso- och sjukvården har tagit på sig att organisera sjukresorna. Projektgruppen föreslår att detta ansvar överförs till den regionala nivån i enlighet med vad som skett i Västra Götaland och Skåne.

B. Lundins utredning

Lundins uppfattning är att nuvarande lagstiftning egentligen inte hindrar att den allmänna och särskilda kollektivtrafiken samordnas. Men han säger samtidigt att dagens lagstiftning inte heller underlättar samordning. För att samordna den allmänna och särskilda kollektivtrafiken föreslår Lundin flera förändringar:

- Ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst överförs från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ansvara för tillhandahållandet av skolskjuts. Kommunerna ska fortsatt sörja för att elever i grundskolan anordnas skolskjuts.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ansvara för att anordna sjukresor som måste utföras med anpassade fordon.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får överlåta ansvaret för beställning och samordning av anropsstyrd trafik till en enskild individ eller en juridisk person.

Genom ett samlat huvudmannaskap underlättas en ökad samordning tack vare att det finns fler resor att samordna och mer effektiva trafiklösningar kan utformas från ett helhetsperspektiv. Behovet av särskilda trafiklösningar minskar och ett enhetligare regelverk effektiviserar samordningen (t.ex. färre antal tillståndsgivare).

Bytespunkterna

A. Branschexperternas idéskiss

Bytespunkterna (7.2.4)

I dagsläget är bytespunkterna både vad gäller miljöer och service inte tillräckligt väl utvecklade för att på ett optimalt sätt bidra till ökat resande. Det finns därför en stor potential

att utveckla samarbetet och konkreta lösningar som driver resandet. För att klara detta krävs ett större engagemang hos trafikhuvudmän, operatörer, kommuner, mark- och stationsägare m.fl. intressenter.

Projektgruppen vill understryka att man i det fortsatta arbetet med att utveckla bytespunkterna måste fokusera ännu mer på transportslagsövergripande samverkanslösningar och lyfta fram åtgärder som driver resandet och inte bara nöjdheten hos resenärerna. Först då kan bytespunkterna få den betydelse de måste ha för att bidra till fördubblingsmålen.

B. Lundins utredning

I utredningen tar Lundin upp olika aspekter på bytespunkter.

För att möjliggöra smidiga och effektiva byten ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten definiera ett antal bytespunkter där kollektivtrafikföretagen måste samordna sina tidtabeller för att byten ska underlättas och systemeffekterna för den enskilde resenären tas tillvara. Samtidigt ska vilka bytespunkter i länet som ska vara fullt tillgängliga definieras (Vägverkets ”prioriterade nätet” ska vara utgångspunkt).

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ha ansvaret för en nödvändig infrastruktur för kollektivtrafiken inom länet. Med nödvändig infrastruktur för kollektivtrafiken menas olika former av bytespunkter.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ansvara för de hållplatser som ingår i det lokala och regionala kollektivtrafiksystemet. Ansvaret innebär att utrusta hållplatserna med informationssystem samt hållplatsstolpe eller väderskydd. Vidare ska myndigheten ansvara för drift av informationssystem som till exempel realtidssystem. För att finansiera hållplatsen kan myndigheterna ta ut avgifter från de kollektivtrafikföretag som stannar vid hållplatserna. Vägverket och kommunerna ska fortsatt ansvara för byggande och drift och underhåll av hållplatsens vägyta.

Lundin konstaterar att samma krav på säkerhet inte ställs på de hållplatser som ingår i den allmänna kollektivtrafiken där en stor andel av grundskoleleverna åker jämfört med de särskilt anordnade hållplatserna. Lundin menar att det bör generellt ställas krav på säkra hållplatser även i den allmänna linjetrafiken. Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ska därför ansvara för kvalitetssäkring av hållplatser och i samråd med väghållaren komma överens om nödvändig utrustning och utformning.

Gemensamma system

A. Branschexperternas idéskiss

Information, bokning och betalningar (7.2.5)

Resenärerna måste kunna uppleva att det är enkelt att resa. Det kräver samverkande system för information, bokning och betalningar.

Det finns redan idag en nationell reseplanerare med alla trafikslag representerade samt ett bokningssystem där allt utbud inom kollektivtrafiken går att nå för resenären. Syftet är att vidareutveckla en för alla parter tillgänglig reseplanerarfunktion så att resenären kan få ett bra beslutsunderlag inför och under resan och det blir enkelt för resenären att välja mellan olika transportalternativ och trafikföretag. Målet är att resenären ska uppleva att det är enkelt att boka och köpa sin resa oavsett vem som är försäljaren och vilka trafikslag det handlar om.

När det gäller betalsystem är målet samverkande betalsystem för lokala och regionala kollektivtrafikresor för att kunna köpa dels enkelresor runt om i landet, dels gemensamma produkter mellan två eller flera aktörer.

Samtrafiken ges i uppdrag av kollektivtrafikbranschens aktörer att även fortsättningsvis ansvara för att tillgängliggöra hela reskedjor genom att verka för standardlösningar för att möjliggöra kombinationer av trafikföretag, ha produkter som stöd för sin verksamhet samt möjliggöra försäljning i befintliga system.

När det gäller betalsystem för lokal och regional kollektivtrafik föreslås att det är branschen som ska ta ansvar för att utveckla en resekortstandard för lokala och regionala resor, utveckla och följa upp samarbetet samt vara forum för och driva på utvecklingen av nästa generations samverkande betalsystem.

B. Lundins utredning

Lundin skriver att det är viktigt att ett öppnare marknadstillträde inte motverkar de övergripande syftena med trafikhuvudmannareformen – trafiksamordningen och helhetsperspektivet. Ett öppnare marknadstillträde innebär att den enskilde resenären får flera relationer till olika kollektivtrafikföretag.

De nätverkvinster som finns när bara ett kollektivtrafikföretag hanterar ett nätverk får inte gå förlorade när marknaden öppnas för fler. Detta ställer krav på samordning av kollektivtrafikföretagen för att kollektivtrafiksystemet ska fungera som ett sammanhållet system. Krav ska därför ställas på att alla kollektivtrafikföretag ska ansluta sig till ett öppet och samordnat informations-, boknings- och betalsystem. Den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten ska föreskriva normer och standarder för samordnade informations-, boknings- och betalsystem.

Prissamordning mellan olika kollektivtrafikföretag ska vara frivillig. Men den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ges till uppgift att underlätta införandet av prissamordning i geografiska områden där det bedöms vara motiverat. Samordningsansvaret innebär att erbjuda former för samverkan i syfte att utforma prissystem, rabatter, periodkort och liknande på ett sådant sätt att resenärerna inte drabbas av oklara gränssnitt och giltighet för sina färdbevis. Detta är särskilt viktigt under en period då många förändringar av trafiken sker.

Den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten föreslås också ha ett slags samordningsansvar avseende priser.

Standarder och definitioner

A. Branschexperternas idéskiss

Gemensamma standarder och definitioner (7.2.6)

En av de viktigaste uppgifterna handlar om att utfärda rekommendationer kring teknisk och designmässig standardisering av bussar samt vilka tekniska krav på utrustning, komfort, tillgänglighet m.m. som man kan ställa på bussar vid upphandlingar. Standardisering av fordon och applikationer i fordon är också av intresse för säkerheten.

Inom IT-området finns en stor mängd olika gränssnitt i branschen. Bristen på standardiserade, öppna och skalbara gränssnitt leder till ineffektivitet och ökade kostnader. Arbetet med standardisering av gränssnitten bör bedrivas av branschen.

En gemensam terminologi är också av intresse så att alla talar samma språk vilket inte alltid är fallet idag.

B. Lundins utredning

Lundin skriver att man i ”Koll Framåt” uppmärksammade problem med att detaljerade krav ställs från trafikhuvudmannen till exempel på tillgänglighetsanpassning samt säkerhet och miljö vilket försvårar och förlänger upphandlingsprocesserna avsevärt. Dessa krav innebär även att inte alla mindre kollektivtrafikföretag har möjlighet att delta i upphandlingen därför att det kräver omfattande resurser för att kunna utforma ett anbud.

För att säkerställa ett konkurrensneutralt system anser Lundin att det är viktigt att lika krav ställs på kollektivtrafikföretag över hela landet. Ambitionen är att kvalitetsnivån ska upprätthållas men Lundin är av den uppfattningen att dessa ”ska krav” istället ska hanteras inom ramen för det grundläggande tillståndsförfarandet. Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram bestämmelser som med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och EG-rätten ska reglera vilka krav som ska ställas på kollektivtrafikföretag i fråga om miljö och tillgänglighetsanpassning.

I avvaktan på att sådana bestämmelser utformas måste den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten i trafikförklaringen kunna ställa miljö- och tillgänglighetsanpassningskrav på kollektivtrafikföretagen och deras fordon. Men kraven måste då kunna relatera till sådana krav som finns angivna i författning eller i myndighets föreskrifter.

Insikt och kunskap

A. Branscheexperternas idéskiss

Skapa innovationskraft med hjälp av branschens ”Kunskapslyft” (7.3.1)

”Kunskapslyftet” är en av hörnstenarna i branschens kommande utvecklingsarbete. Det handlar om kraftfulla och löpande utbildningsinsatser under de kommande åren för att öka kunskapen i branschen om vad som krävs för att transformera branschen till en renodlad servicekultur. Kunskapslyftet ska, genom olika utbildningsprogram och andra insatser, åstadkomma den nödvändiga kulturförändringen i branschen och öka insikten, engagemanget och viljan att snabbt ta kollektivtrafiken till ”nästa utvecklingsnivå”. Målet är att få i storleksordningen minst 60 000 människor att dra åt samma håll.

Lyfta fram piloter som inspirerar andra att följa efter (7.3.2)

Det är en strategisk framgångsfaktor för branschen att löpande kunna lyfta fram goda exempel som kan inspirera och entusiasmera andra att följa efter. De fem branschorganisationerna har inom ramen för arbetet med fördubblingsarbetet bestämt sig för att göra detta löpande.

Det kan vara olika typer av projekt, stora eller små, men de bör sticka ut och väcka intresse för fortsatt utveckling. Det handlar om att lyfta fram projekt som ligger i framkant på utvecklingen och som kan bidra till att Sverige upplevs som ett föredöme internationellt och gärna kunna utgöra grund för export av svensk kollektivtrafik. De får gärna utvecklas i ett branschöverskridande samarbete.

B. Lundins utredning

Betänkandet tar inte upp utbildningsaspekten.

Varumärke

A. Branschexperternas idéskiss

Bygga varumärket "kollektivtrafik" (7.3.3)

Beställaren trafik har som en viktig uppgift att marknadsföra kollektivtrafiken som varumärke med hjälp av olika kampanjer och andra initiativ. Det är insatser som stödjer operatörerna i deras lokala marknadsföring av de egna insatserna på t.ex. en viss linje eller inom ett visst område. Dessa insatser förstärks av branschgemensamma aktiviteter på riksplanet för att bygga varumärket kollektivtrafik.

B. Lundins utredning

Lundin konstaterar att dagens trafik bedrivs under trafikhuvudmannens varumärke och inte kollektivtrafikföretagens. Då den nya modellen införs för den svenska kollektivtrafiken är det kollektivtrafikföretagens olika varumärken som resenären kommer att möta.

Kollektivtrafikens samhällsnytta

A. Branschexperternas idéskiss

Ta fram branschgemensamma program för miljö, trygghet, säkerhet m.m. (7.3.4)

Kollektivtrafiken ska kunna möta samhällets krav på hållbarhet i olika avseenden. Det handlar om att "städa framför egen dörr" och svara upp mot sådana samhällsmål som också är kollektivtrafikens produktfördelar, dvs. att vara miljöanpassad, trygg, jämställd och tillgänglig för personer med funktionshinder.

Ett arbete har satts igång för att ta fram ett branschgemensamt miljöprogram. Det tar sin utgångspunkt i det miljöprogram som Svensk Kollektivtrafik arbetat med under många år när det gäller upphandlad trafik. Det är också viktigt att kollektivtrafikbranschen agerar tillsammans när det gäller vilka krav som ska ställas i fråga om t.ex. trygghet och säkerhet.

Högt ställda samhällsmål av den typ som nämnts ovan ökar de direkta kostnaderna för trafiken även om åtgärderna i sig är samhällsekonomiskt motiverade. Projektgruppen understryker att detta måste beaktas i avtalen med operatörerna.

Tydliggöra de samhällsekonomiska vinsterna av ökat resande och ökad marknadsandel (7.4.1)

Trots ökade intäkter i takt med att trafiken ökar, ökad betalningsvilja från resenärerna, ökad effektivitet och ökad andel kommersiell trafik, kommer det att behövas ytterligare insatser för att finansiera en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel. Förutsättningen för att detta ska lyckas är att skapa förståelse hos kollektivtrafikens ägare, kommuner, landsting och regioner för att det kommer att bli nödvändigt med ökade resurser från samhällets sida under åren framöver.

Ett av de viktigaste verktygen är därför att belysa kollektivtrafikens samhällsnytta med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler och nyttoanalyser. Just nu diskuteras ett särskilt projekt som syftar till att belysa samhällsnyttan av en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel.

Ta fram konkreta förslag till alternativa finansieringsformer (7.4.2)

En annan viktig åtgärd är att branschen initierar en bred diskussion om behovet av kompletterande finansieringsformer för att klara av den fortsatta utbyggnaden av kollektivtrafiken. När det gäller infrastrukturen testas redan samfinansieringslösningar mellan det offentliga och näringslivet. Det är viktigt att den diskussionen förs framåt.

I områden där kollektivtrafiken är mycket väl utbyggd stiger t.ex. fastighetsvärdena mer än i övriga områden. Det gäller framförallt i storstadsområdena. Därför skulle man kunna överväga om inte fastighetsägare till kommersiella lokaler i sådana områden borde vara med och finansiera den fortsatta utbyggnaden av kollektivtrafiken.

B. Lundins utredning

När det gäller gemensamma krav har Lundin föreslagit att den lokala myndigheten i trafikförklaringen endast ska kunna ställa krav på miljö och tillgänglighetsanpassning och kravnivåerna måste återfinnas i författning eller föreskrifter.

När det gäller säkerhet konstaterar Lundin att de krav som ställs på kollektivtrafikföretagen för att få tillstånd till att köra yrkesmässig trafik är ganska lika utformade i flera hänseenden för de olika trafikslagen. På trafik med tåg, tunnelbana, spårväg, flyg och båt ställs även krav på att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa säkerhetskrav. Det ställs emellertid inte något krav på att bussföretagen och taxiföretagen ska uppfylla några säkerhetskrav för att få ett trafiktillstånd. Detta är en brist, menar Lundin, och anser att det måste ställas sådana krav även på dessa företag. Lundin föreslår därför att krav på säkerhetsstyrningssystem införs för buss- och taxiföretag om dessa vill ha trafiktillstånd. Därigenom kan säkerheten bättre garanteras på en omreglerad marknad.

Forskning & Utveckling

A. Branscheexperternas idéskiss

Bedriva FoU-verksamhet som ”stöttar” fördubblingsarbetet (7.3.5)

Det är viktigt att det förändringsarbete som bedrivs i branschen har en förankring i svensk och internationell forskning. Branschen har därför som en viktig uppgift att stimulera till FoU-insatser som stöttar branschens omdaning till en ny servicekultur. Målet bör enligt projektgruppens uppfattning vara att en ökad andel av de samlade FoU-insatserna inom transportsektorn ska stötta utvecklingen mot en fördubblad kollektivtrafik, en ökad samordning av FoU-insatserna och en ökad bransch användning av de FoU-resultat som kommer fram.

B. Lundins utredning

I Lundins utredning återfinns inga tankar kring forskning.

8. Organisation

8.1 Ansvarig organisation

A. Branscheexperternas idéskiss

Under ett regionfullmäktige som har det yttersta ansvaret för kollektivtrafiken bör finnas en särskild politisk nämnd med ansvar för det samlade kollektivtrafiksystemet med tillhörande infrastruktur. Denna nämnd måste ha mandat och förmåga att kunna göra avvägningar och prioriteringar för kollektivtrafikens bästa utifrån ett regionalt helhetsperspektiv.

Till nämnden knyts en beställarorganisation som är en ren tjänstemannaorganisation. Beställarorganisationen ansvarar för upphandling av trafikavtal/tilldelning av koncessioner samt utveckling och förvaltning av desamma. Beställarenheten ansvarar vidare för strategisk planering och uppföljning.

Detta kräver att organisationen har mycket hög kompetens när det gäller strategisk regional utveckling, trafikplanering och marknad, nya arbetssätt för att åstadkomma en effektiv gränslös samverkan med alla involverade intressenter samt under vilka former som kollektivtrafiken ska beställas/upphandlas dvs. upphandlingskompetens.

På den regionala beställarnivån ligger ansvaret för färdtjänsten och sjukresorna. Frågan om ansvaret för skolskjutsverksamheten ska läggas på regional eller kommunal nivå bör enligt branschexperterna vara en fråga för regionen att lösa tillsammans med respektive kommun.

Beställaren och operatörerna bör ha särskilda avtal med kommunerna, inte minst för att fånga in de stora städerna. Syftet är att säkerställa kommunernas medverkan i den fortsatta utbyggnaden av kollektivtrafiken.

B. Lundins utredning

I varje län ska det finnas en lokal kollektivtrafikansvarig myndighet som ytterst ska se till att medborgarna i länets kommuner får en tillfredställande kollektivtrafik även om inte marknaden kan erbjuda tillräcklig sådan. Landstinget och kommunerna är gemensamt ansvarig för kollektivtrafiken om de är överens om att låta ett samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet, vara kollektivtrafikansvarig myndighet.

Om landstinget och kommunerna i länet inte kan komma överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig myndighet ska landstingen i varje län och kommunen i Gotlands län ha detta ansvar. En skatteväxling ska i sådant fall göras mellan kommuner och landstinget.

Myndighetens ansvar innefattar ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst, anordnande av sjukresor och tillhandahållandet av skolskjuts.

De lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna ska finnas på plats den 1 januari 2012 (det är det datum då lagen träder ikraft). De trafikhuvudmän som är organiserade i form av aktiebolag ska finnas kvar under en övergångsperiod.

8.2 Regionala planer

A. Branschexperternas idéskiss

Tjänstemannaorganisationen inom den regionala organisationen föreslås utarbeta en Regional Plan för Hållbart Resande. Dessa planer ska utgå från de övergripande transportpolitiska målen, den branschgemensamma visionen och fördubblingsmålen.

Planerna ska utgå från människors resebehov och hur dessa kan komma att utvecklas i framtiden. De regionala planerna bör därför utarbetas med utgångspunkt i större funktionella arbetsmarknadsregioner. I de regionala planerna preciseras det sammanhållna och transportslagsövergripande kollektivtrafiksystem som samhället avser erbjuda sina medborgare på kortare och längre sikt. Det handlar om den regionala kollektivtrafikens koppling till stadstrafiken samt kopplingarna till den särskilda kollektivtrafiken. Vidare bör

bl.a. identifieras behovet av bytespunkter, verkstadsanläggningar på tågsidan och depåer för övrig kollektivtrafik. Kopplingen till den långväga interregionala trafiken är strategiskt viktig att lyfta fram.

Eftersom expertgruppen fokuserar på större naturliga arbetsmarknadsregioner ligger ansvaret för framtagandet av planerna regionalt. I Skåne och Västra Götaland finns redan förutsättningarna att arbeta på det sättet. I övriga landet föreslås planeringen komma till stånd med hjälp av ett nytt samarbete mellan landsting, kommuner och trafikhuvudmän genom att man för samman dagens län i naturliga större områden som bättre än nuvarande länsgränser speglar dagens och morgondagens resande.

Planerna ska vara långsiktiga och uppdateras årligen med en bredare översyn var fjärde år. I planen görs bl.a. en bedömning av den marknadsmässiga potentialen i de aktuella upphandlingsområdena ett år innan anbudsprocessen påbörjas.

I samband med den årliga uppdateringen av planen identifieras den marknadsmässiga potentialen i olika delar av regionen. Av planen ska framgå vilken trafik som parterna preliminärt bedömer har förutsättningar att bedrivas på kommersiella villkor och vilken trafik som kräver samhällets stöd.

De regionala planerna ska genomföras i form av en integrerad trafik- och infrastrukturplanering. Men planerna bör även ta upp en annan typ av infrastruktur såsom gemensamma system för information och betalningar. Planerna ska vidare utgå från samhällets avsikter i olika sammanhang beträffande regional utveckling och tillväxt, miljöförbättrande åtgärder, ökad tillgänglighet för personer med funktionshinder, säkerhet och trygghetsaspekter och andra faktorer som ökar samhällsnyttan. I detta ligger också att beskriva hur man ser på biltrafikens utveckling i regionen.

Planeringsprocessen genomförs tillsammans med operatörerna, kommunerna, trafikverken och andra intressenter såsom resenärsorganisationer, handikapporganisationer m.fl. I denna gemensamma planeringsprocess sätter man upp gemensamma mål för utvecklingen av kollektivtrafiksystemet på kortare och längre sikt.

B. Lundins utredning

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten i varje län ska årligen upprätta en trafikförklaring som uttrycker samhällets behov av kollektivtrafik. Även länsöverskridande trafik som behövs för att transportera länsinvånarna ska tas upp liksom behovet av linjelagd anropsstyrd trafik, skolskjuts samt ev. mål för taxiförsörjning.

Trafikutbudet ska förklaras bland annat med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Dessa mål måste myndigheterna operationalisera för den lokala och regionala nivån. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i trafikförklaringen definiera vilka bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer samt vid vilka bytespunkter kollektivtrafikföretagen måste samordna anslutningarna så att resenären inte drabbas av för långa väntetider vid byten.

Myndigheten ska med utgångspunkt i det förslag på trafikförklaring som den har upprättat föra en dialog med berörda parter innan förklaringen fastställs. Berörda parter kan vara resenärsorganisationer, boende i bostadsområden, vårdinrättningar eller arbetsgivare.

Myndigheten ska i en årlig trafikplan fastställa behovet av kompletterande trafik, dvs. trafik som inte trafikföretagen kommersiellt klarar av att tillhandahålla och som myndigheten därför upphandlar i särskild ordning. Även länsöverskridande trafik som behövs för att transportera länsinvånarna ska tas upp liksom behovet av linjelagd anropsstyrd trafik och skolskjuts. I trafikplanen ska även ingå de kommersiella linjerna.

8.3 Regler för marknadstillträde

A. Branschexperternas idéskiss

Kommersiell trafik kan inte ses isolerad utan måste vara en del av det samlade kollektivtrafiksystem som beställaren värnar om, både ur ett kundperspektiv och utifrån beställarens krav på systemeffektivitet. För trafiken i sådana stråk eller områden där trafiken ska bedrivas på rent kommersiella grunder måste beställaren därför köpa till den trafik som inte är kommersiellt lönsam men som är önskvärd av andra skäl.

Det innebär att operatören tar på sig ett helhetsansvar för den samlade trafiken inom ett visst område och är bunden att utföra den avtalade trafiken under hela avtalstiden. Inom ramen för detta helhetsansvar ges operatören en stor frihet att utveckla trafiken på ett marknadsmässigt sätt. Till exempel ska operatören kunna sätta priser mot resenärerna för de tjänster man utvecklar och erbjuder kunderna. Dock ska beställarens periodkort gälla i hela det trafiksystem som operatören ansvarar med utgångspunkt från en med operatören överenskommen ersättning.

Operatören ansvarar i denna typ av samordnad kommersiell/upphandlad trafik för produktutveckling, trafikplanering i det kortsiktiga perspektivet, fordonen, kundärendehantering samt lokal marknadsföring av den egna trafiken. Operatören bör vidare antingen äga eller hyra depåerna (busstrafiken) av tredje part med undantag av vissa depåer i storstäderna där marksituationen är sådan att beställaren är en naturlig ägare till depåerna.

Även i områden där man gemensamt konstaterar att det saknas förutsättningar att bedriva kommersiell trafik idag men där det finns tillväxt och goda förutsättningar att öka resandet i kollektivtrafiken är det viktigt att avtalen utformas så att de driver mot ett ökat resande. Därför är det viktigt att beställaren även i denna typ av områden prioriterar ett ökat affärsmässigt agerande från operatörernas sida.

Efter att trafiken upphandlats i regionens olika delar råder det fritt tillträde till marknaden även för andra operatörer. Vetorätten slopas.

B. Lundins utredning

Marknaden är öppen för kollektivtrafikföretagen. Det offentliga ingriper endast på marknaden när det behövs tätare trafik eller trafik av bättre kvalitet, än vad marknaden kan erbjuda. Trafikföretagen ska senast två månader efter att trafikförklaringen offentliggjorts anmäla om de kommersiellt vill trafikera en linje. Av anmälan ska framgå den tänkta frekvensen på trafiken.

Anmälan är bindande och ska gälla tills vidare om inte trafikföretaget anger att den anmälda trafiken endast avser viss tid, vilket innebär en tid om minst tre månader. Genom anmälan förbinder sig företagen att uppfylla de krav som ställs på företagen i trafikförklaringen inklusive krav på miljö och tillgänglighetsanpassning.

Trafikföretagen lämnar sin anmälan om att bedriva trafik utan att veta om fler företag avser att köra samma sträcka.

Den lokala myndigheten ska ta ställning till om den sammanlagda trafiken som trafikföretagen har anmält är tillräcklig i förhållande till det i trafikförklaringen uttryckta behovet av trafik. Om de anmälningar som kommit in inte är tillräckliga för att uppnå de mål och behov som uttryckts i trafikförklaringen kan myndigheten ta in dessa linjer och istället inleda en anbudsprocess för de sträckor där det behövs. På dessa sträckor råder då allmän trafikplikt. I denna trafikplikt får endast ställas krav på trafikens frekvens och högsta tillåtna pris samt krav på att ett kollektivtrafikföretag ska inneha ett kvalitetssystem.

Vad gäller övrig kommersiell trafik måste anmälan göras senast en månad innan trafiken startar. Ett trafikföretag som vill upphöra med kommersiell trafik ska anmäla detta till den kollektivtrafikansvariga myndigheten senast tre månader i förväg.

8.4 Krav på trafikföretagen

A. Branscheexperternas idéskiss

Beställaren måste i dialog med operatörerna, kommunerna och andra intressenter ange vilka ramverk och förutsättningar i övrigt som gäller för den trafik som ska upphandlas. Grundtanken är att beställaren då bör reglera så lite som möjligt i de områden där det finns förutsättningar för att bedriva kommersiell trafik. I områden med potentiell tillväxt och eventuell möjlighet till kommersiell trafik i framtiden men där det idag krävs att det skjuts till skattemedel för trafiken fullt ut, kan styrningen behöva vara mer utförlig. För trafik på landsbygden och i glesbygd kan det behövas ännu mer reglering.

Vissa funktioner är gemensamma för alla trafikföretag. Här nämns betalsystem, informationssystem, reseplanerare, resevillkor, resegarantier, kundservice- och kundärendehanteringssystem samt vilka hållplatser och bytespunkter som ska trafikeras. Dessutom ingår strategiska depåer och verkstäder som beställaren tillhandahåller samt ansvaret för resandestatistik och annat faktaunderlag.

För de operatörer som tillkommer i det fria marknadstillträdet bör vissa av de gemensamma funktionerna kunna utnyttjas av dessa operatörer om de är beredda att betala för det. Det är exempelvis naturligt att övriga operatörer ska ha tillgång till ett gemensamt informationssystem med reseplanerarfunktion samt till hållplatser och bytespunkter. Om någon aktör i det fria marknadstillträdet ska få tillträde till någon av de övriga gemensamma funktionerna bör detta endast kunna ske om man kommer överens om detta med den operatör som bedriver trafik i området.

B. Lundins utredning

Det ställs vissa krav på alla trafikföretag för att säkra resenärernas behov av enkelhet, trygghet och effektivitet. Trafikföretagen ska beakta följande krav:

- Respektive trafikslags grundläggande krav
- Stanna för på- och avstigning på en fullt tillgänglig bytespunkt för alla resenärer
- Ansluta sig till ett öppet och samordnat informations-, betal- och bokningssystem
- Delta i ett samarbete för att hantera störningar i trafiken

- Endast stanna vid platser som är särskilt anordnade för att ta upp och lämna av resenärer
- Senast en månad innan kvartalsskifte anmäla en indragning av trafik i en tidtabell till den lokala kollektivtrafiksansvariga myndigheten
- Om kommersiell trafik bedrivs: anmäla trafiken hos den lokala kollektivtrafiksansvariga myndigheten senast en månad innan trafiken startar
- Om kommersiell trafik bedrivs: anmäla att trafiken upphör senast tre månader innan trafiken avslutas

Myndigheten får, förutom särskilda krav för att få bedriva kollektivtrafik inom länet, endast ställa krav på trafikföretagen när det gäller miljö- och tillgänglighetsanpassning.

8.5 Avtal och ersättning

A. Branscheexperternas idéskiss

Avtalen bör vara baserade på funktions- och systemansvar samt med incitament som driver resandet i kollektivtrafiken mot fördubblingsmålen och i enlighet med kraven på systemeffektivitet. Vidare måste de kommande avtalen ge operatörerna en större affärsmässig frihet än idag för att skapa den nödvändiga drivkraften. Men detta måste kombineras med att operatörerna samtidigt tar på sig en större risk.

Avtalen bör därför så långt möjligt utformas som tjänstekoncessionsliknade avtal. Såväl rena tjänstekoncessioner kan vara lämpliga men också avtal med ett sorts incitament för operatörerna att utveckla trafiken affärsmässigt. Det är framförallt graden av risk och betalningsströmmar som kan komma att skilja avtalen åt.

Helt avgörande för att säkerställa att antalet resenärer ökar är att nivån på den rörliga ersättningen i avtalen blir så hög att operatörerna upplever att det är meningsfullt att investera för ökat resande. Dagens nivåer på den rörliga ersättningen ligger ofta på i storleksordningen 10 % vilket är alldeles för lågt för att få någon effekt. Nivåerna bör ligga betydligt högre.

Avseende löptiden anser branschens utredning att dagens avtal alltför ofta är för korta. Vid större avtal bör man kunna tänka sig avtal med åtta års löptid med möjlighet till en rimlig förlängningsperiod på fyra till sex år.

Operatörer som bedriver helt kommersiell trafik som är kombinerad med upphandlad tillköpt trafik i ett samordnat system får prissätta trafiken själva. Biljettintäkterna ska tillfalla operatören. Dock ska beställaren fastställa prisnivån på ett periodkort som gäller inom hela regionen med en med operatören överenskommen ersättning. I andra områden delar beställaren och operatören på intäkterna. I områden med liten eller obefintlig marknadspotential bör intäkterna tillfalla beställaren.

Beställaren och operatörerna bör ha särskilda avtal med kommunerna, inte minst för att fånga in de stora städerna och säkerställa kommunernas medverkan i den fortsatta utbyggnaden av kollektivtrafiken.

B. Lundins utredning

Ingen ersättning utgår till de företag som bedriver kommersiell trafik.

Avtal om kompletterande upphandlad trafik, s.k. allmän trafik som den lokala myndigheten upphandlar, ska som huvudregel utformas som tjänstekoncessioner. Myndigheten får i dessa avtal besluta om den ekonomiska ersättningen eller i undantagsfall om ensamrätt till en sträcka. Avtalens löptider ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten bestämma, inom tillämpliga förordningars ramar.

Myndigheten kan ingå avtal om allmän trafik antingen i form av tjänstekontrakt eller tjänstekoncession när det är uppenbart att resandeunderlaget inte påverkar intäktflödet eller står för en liten del av finansieringen, transporten är anropsstyrd eller det sker ett stort utbyte av passagerare mellan olika näraliggande linjer.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska inte ha möjlighet att anordna linjetrafik i egen regi.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska inte ha möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik till ett intern företag, ett avtal avseende ett mindre värde eller ett avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter.

Prissamordning mellan olika trafikföretag är frivillig. Myndigheten ska dock underlätta för en samordning. Lundin skriver att det kan finnas skäl att trafikföretagen samordnar sina biljetter och priser i syfte att underlätta för resenärerna. I största möjliga mån bör därför möjligheten till olika former av periodkort kunna erbjudas för frekventa resenärer även om resandet sker med flera olika trafikföretag.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ges till uppgift att underlätta för införandet av prissamordning i geografiska områden där det bedöms vara motiverat. Samordningsansvaret innebär att erbjuda former för samverkan i syfte att utforma prissystem, rabatter, periodkort och liknande på ett sådant sätt att resenärerna inte drabbas av oklara gränssnitt och giltighet för sina färdbevis.

9. Uppföljning på nationell, regional och lokal nivå

A. Branschexperternas idéskiss

En av de viktigaste uppgifterna framöver är att följa upp att det som görs i branschen driver utvecklingen mot de uppsatta målen och den gemensamma visionen att kollektivtrafiken ska vara en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle.

Den här typen av uppföljning måste göras på alla nivåer. Det handlar om att mäta och följa upp att man är på väg mot mål som man själv satt upp lokalt och regionalt men som alla har sin utgångspunkt i de branschgemensamma målen om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i Sverige och fördubbla resandet till 2020.

En strategiskt viktig del av branschens uppföljningsarbete är att löpande följa upp goda exempel som kan inspirera och entusiasmera andra att följa efter. Detta arbete pågår redan.

B. Lundins utredning

En nationellt kollektivtrafikansvarig myndighet föreslås få i uppdrag att följa upp och utvärdera den nya kollektivtrafiklagen. Den ska också följa upp hur de lokala

kollektivtrafikansvariga myndigheterna lyckas med att operationalisera de transportpolitiska målen för den lokala och regionala nivån.

Vidare ska den nationella myndigheten följa upp effekter för resenärerna av den nya lagen t.ex. med avseende på samarbeten kring periodkort och prissamordning.

Den nationella myndigheten ska också ansvara för stöd och rådgivning till de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna. Det innebär att bygga upp och sprida kunskap, ge metodstöd och råd, samla och sprida goda exempel m.m. till de lokala myndigheterna.

Myndigheten ska utveckla ett samordnat informationsansvar samt föreskriva normer och standarder för samordnade informations-, boknings- och betalsystem. Myndigheten ska vara systemansvarig för vissa delar av informationssystemet men drift och förvaltning kan läggas ut på extern part. Myndigheten äger systemet och talar om hur information ska lämnas.

Rikstrafiken föreslås bli kollektivtrafikansvarig nationell myndighet. Vägverkets och Banverkets resurser för kollektivtrafikfrågor överförs till Rikstrafiken som därmed också tar över dessa verks sektorsansvar för kollektivtrafiken.