

# UTVÄRDERING AV AVTAL FÖR KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ÖREBRO LÄN

Regionala samverkansrådet  
2021-09-24

Från Trivector: Lena Richardson och Mats Améen

# AGENDA



Kort introduktion av upplägg och analys



Presentation av våra slutsatser och  
rekommendationer  
Gemensam diskussion



# UPPLÄGG OCH ANALYS

- ▶ Del 1: Översyn av dagens avtal
  - Arbets- och styrgruppsmöte, samt intervjustudie med kommunrepresentanter (11 st) samt 2 st från regionen.
  - Frågor kring för-/nackdelar med dagens avtal, ansvarsfördelning, möjlighet att påverka, dialogformer, specifika frågor om färdtjänst och gymnasiekort etc.
- ▶ Del 2: Analys och slutsatser/rekommendationer
  - Analys kring respektive frågeställning, samt slutsatser/rekommendationer
  - Diskussion av resultaten med arbetsgrupp, samt styrgrupp
  - Rapport på remiss till arbets- och styrgrupp
    - främst bifall
    - några ändringar av uttalanden i intervjustudien
    - mindre ändringar i våra rekommendationer (baseras på bäst för helheten när alla aspekter inräknade)



# SYN PÅ AVTALET

- ▶ Positivt att regionen har ett tydligt övergripande ansvar
- ▶ Målsättningar och ramar behöver dock tydliggöras enligt flera intervjupersoner
- ▶ Några föreslår större tydlighet kopplat till vilken trafik som bör finnas, alternativt en tydligare koppling till Trafikförsörjningsprogrammet.
- ▶ Efterfrågas större fokus på att skapa en bra trafik som attraherar fler resenärer, än på nedläggning
- ▶ Landsbygdsperspektivet anses av några vara för svagt och att det bör belysas tydligare i avtalet. Kollektivtrafikens roll på landsbygden bör förtydligas och avtalet behöver ta hänsyn till att behov och förutsättningar är olika.
- ▶ Förslag på att fler trafikformer täcks in i avtalet
- ▶ Viktigt att konstruktionen med huvudavtal och andra avtal (exempelvis skolskjuts) som är kopplade till huvudavtalet, och deras effekter på varandra, tydliggörs



# SAMVERKAN OCH INFLYTANDE

- ▶ Åsikter går isär hur dialogformer fungerar och om de sker enligt avtalet
- ▶ Bör finnas tydligare dialogformer och på alla nivåer
- ▶ Flera kommunrepresentanter upplever att det behövs mer tidig kommunikation och att ledtiderna måste förlängas.
- ▶ Mer dialog än info efterfrågas, påverkansmöjlighet liten anser kommunrepresentanterna
- ▶ Ett flertal kommunala intervjupersoner anser att det finns skäl till självkritik → svårt med resurser för en bra dialog.
- ▶ Upplevs att landsbygdsperspektivet till stor del saknas vilket skulle kunna avhjälpas med en bättre dialog och vice versa. Kommunerna sitter på lokalkännedomen, utnyttja detta.
- ▶ Tenderar att vara mer missnöje med dialogen i kommuner där nerskärningar av trafiken skett



# FÄRDTJÄNST

## SAMMANSTÄLLNING

- ▶ Tydligare om det vore en huvudman (likt kollektivtrafiken)
- ▶ Majoritet av kommunrepresentanter är för att även denna trafik ska skatteväxlas → då finns naturlig koppling mellan beslutande och betalande myndighet
- ▶ Flera anser att kommunerna inte har något inflytande över hur trafiken drivs → bör inte stå för de direkta kostnaderna
- ▶ Flera anser att ekonomiska förändringar kopplat till färdtjänst inte tydliggörs regelbundet och att detta bör göras åtminstone inför varje budgetår.
- ▶ Ingen tydlig uppfattning om den ekonomisk påverkan på kommunerna vid skatteväxling beräknas bli positiv eller ej

Alternativ: kommunerna blir ensam ansvariga igen → MEN förlorar samordnings- och effektiviseringsvinster



# GYMNASIEKORT

*(KOMMUNERNA KÖPER "RABATTERADE" KOLLEKTIVTRAFIKKORT TILL ALLA GYMNASIEELEVER. "RABATTEN" ÄR INGEN RABATT UTAN UPPSTOD PGA. FÖR STOR SKATTEVÄXLING)*

SAMMANSTÄLLNING

- ▶ En majoritet av intervjupersonerna anser att systemet med gymnasiekorten behöver ändras (gäller såväl kommunens som Regionens representanter)
- ▶ Borde finnas någon form av behovsprövning/differentiering. Alla gymnasieelever har inte behov av gymnasiekort. Olika kommuner har olika behov.
- ▶ Orättvist med tidsregleringen → vissa elever hinner använda kortet för fritidsaktiviteter, andra inte
- ▶ Idag baseras "rabatten" på antalet gymnasieelever. Vore mer rättvist att gå på invånarantal

Inte tänkt för fritidsresor.  
Orättvisa kan avhjälpas  
genom begränsning av antal  
resor (i biljettmaskin)



## FÖRÄNDRA/FÖRBÄTTRA – GENERELL NIVÅ (1)

- Dagens upplägg med Region Örebro län som huvudman/kollektivtrafikmyndighet (RKM) och skatteväxlingskonstruktionen är i grunden bra
- Grunden för en väl fungerande kollektivtrafik är goda relationer mellan RKM och kommunerna. Kan aldrig lösas helt med avtalsformuleringar, dock bör målsättningar och ramar vara tydliga, och ej finnas målkonflikt mellan t ex Trafikförsörjningsprogrammet och avtalet
- Uppsägningstiden på ett år bör ses över. Ingen bra lösning med tanke på vikten av långsiktighet. *Andra RKM har ingen uppsägningstid, men krav på regelbunden utvärdering.*





## FÖRÄNDRA/FÖRBÄTTRA – GENERELL NIVÅ (2)

- RKM ska kunna fördela resurser till de delar där kollektivtrafiken gör bäst nytta, med tydlig dialog med kommunerna. Ej detaljstyrning i avtal, utan bättre ha måldokument, t ex **Trafikförsörjningsprogram** eller regional utvecklingsplan
- **TFP**, att tänka på/förbättra vid översyn:
  - ❖ Viktigt att det finns långsiktiga målformuleringar (15-20 års perspektiv)
  - ❖ Mät- och uppföljningsbara mål. Exempel: "alla regionens delar ska nå Örebro på en timme"
  - ❖ Målformulering kring **ökat resande** i länets olika delar. Exempel: "kollektivtrafikens marknadsandel ska öka i alla länets kommuner". *Forskning visar att en satsning i starka stråk och i närliggande tätorter ger större resande på landsbygden (pendling till närliggande tätort).*
  - ❖ Diskussion om kollektivtrafikens roll på **landsbygden** och en tillgänglig landsbygd. Målformulering, se "mät- och uppföljningsbara mål"
  - ❖ Beakta koppling mellan regionens hållbarhetsmål (där kollektivtrafiken är en del i lösningen) och kollektivtrafikmål/-satsningar/-nedskärningar



## FÖRÄNDRA/FÖRBÄTTRA – GENERELL NIVÅ (3)

- Fler **trafikslag** bör ej ingå i avtalet, t ex skolskjuts → låt de kommuner som vill, köpa skolskjuts av regionen (vilket sker redan idag)
- Förtydliga ansvaret för **infrastruktur** i avtalet, t ex ”väghållaren är ansvarig för infrastrukturen”. Behöver dock inte betyda att väghållaren betalar för allt. Förslag:
  - ❖ RKM kan ha en liten pott pengar i sin budget för att hjälpa kommunerna i vissa lägen när regionen har en direkt nytta av att infrastruktur byggs (som ”smörjmedel”). Underlättar för lösningar som effektiviserar verksamheten eller ger stort ökat resande.
  - ❖ Exempelskrivning i TFP: ”regionen kan betala upp till X% av infrastrukturkostnaden när det finns tydliga effektiviseringsvinster och stor resandeökningspotential”.
  - ❖ Dessa pengar kan användas mycket friare än statliga pengar som regionen beslutar om (i LTP), t ex i Skåne investerade regionen i infrastruktur (00-talet) → nyckel till framgång



# FÖRÄNDRA/FÖRBÄTTRA – SAMORDNING OCH INFLYTANDE

- Grunden för en väl fungerande kollektivtrafik är goda relationer och **dialog** mellan RKM och kommunerna
- Uppdatera i avtalet (punkt 3.3 och bilaga) hur **dialogformerna** ska se ut, och följ dessa:
  - ❖ Beskriv former för erfarenhetsutbyte, mötesformer etc.
  - ❖ Bör finnas löpande dialog på alla nivåer och tidsperspektiv (kort och lång sikt, chefstjänstemän, politiker), se t ex *Skånetrafikens Visionsarbete i alla kommuner – tydligt formaliserade grupper på alla nivåer/för alla tidsperspektiv, möten med olika frekvens beroende på grupp*
  - ❖ Anpassa dialogformerna till personalresurser som finns i kommuner av olika storlek
  - ❖ De mer detaljerade skrivningarna av dialogformerna bör ligga i bilaga, annars måste avtal skrivas om vid förändringar
- Tydligare skrivning om kontakt i tidigt skede från regionens sida, med beskrivning/motivering av satsningar. Detsamma ska gälla för kommunerna; tydligare skrivning om dialog kring bebyggelseplaner
- Finns upparbetade samverkansstrukturer med de större kommunerna (t.ex. kvartalsmöten där färdtjänst diskuteras). Inför liknande, mer regelbundna träffar med de mindre kommunerna
- Skapa en **gemensam målbild i Trafikförsörjningsprogrammet**, processa den innan planen tas fram (i olika mötesformer)



## FÖRÄNDRA/FÖRBÄTTRA – FÄRDTJÄNST

- Bör prövas att överföra hela ansvaret till RKM om det finns effektiviseringsvinster. I så fall: skatteväxling och hela ansvaret hos regionen. Kan fungera eftersom alla kommuner köper tjänsten i regionen idag (inte enbart några kommuner) → juridisk möjlighet undersöks av Region Örebro län och kommunerna
- Vid en ev. skatteväxling:
  - ❖ "gymnasiekortsrabatt" kan regleras här
  - ❖ viktigt att beräkningen av skatteväxlingsnivån sker utifrån kostnader under en längre tidsperiod (ej enbart idag), samt beaktar framtiden, t ex framtida åldersstruktur i länet.
  - ❖ viktigt att precisera hur inflytande/dialog/samverkan med kommunerna kan ske, för att de inte ska hamna för långt ifrån verksamheten. Se "Samordning och inflytande" angående samverkansstrukturer och regelbundna träffar med alla kommuner
- Om ingen skatteväxling (dagens situation behålls): större dialog, transparens och bättre framförhållning från Region Örebro läns sida gällande ekonomin



# FÖRÄNDRA/FÖRBÄTTRA – GYMNASIEKORT

## Gymnasiekort

- Dagens upplägg inte optimalt – bör tas bort (behovsprövning behövs, då alla gymnasieelever/kommuner inte har behov av gymnasiekort)
- Om skatteväxling färdtjänst: för stor tidigare skatteväxling kan regleras här och ”gymnasiekortsupplägget” tas bort
- I annat fall: skatteväxlingspengar kan avsättas för något annat ändamål, t ex infrastrukturfond för satsningar i kommun/Trafikverket (exempelskrivning för rättvisa: ”alla kommuner ska få del av fond under en viss tidsperiod, t ex fem år”). Kan även vara för kringliggande infrastruktur, t ex cykelbana, gångväg





**TACK!**

**TID FÖR FRÅGOR OCH  
REFLEKTIONER**

