



**Region Dalarna**

erik.ferneborg@regiondalarna.se

RD 2016/18

Stockholm 2017-09-30

## **Remissyttrande**

### **Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Region Dalarna – RD 2016/18**

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretags medlemsföretag är dessutom organiserade i regionala bussbranschföreningar, som driver branschfrågor inom respektive region. Idag finns 11 bussbranschföreningar. CWUX Bussbranschförening är en av dessa. CWUX - läns bussbranschförening omfattar Dalarna, Gävleborgs län, Uppsala län och Västmanlands län. Detta remissyttrande lämnas gemensamt av Sveriges Bussföretag och CWUX Bussbranschförening.

#### **Inledning och generella synpunkter**

Det första trafikförsörjningsprogrammet för Dalarna togs fram under stor tidspress och med helt nya regionala organisatoriska enheter. Denna reviderade version av trafikförsörjningsprogrammet är mer översiktligt och lättläst. Det nu remitterade trafikförsörjningsprogrammet är mer komprimerat och har tydligare fokus på strategier och målsättningar.

Vi tycker att inledningen är bra och att den politiska viljeinriktningen är bra. Tyvärr så är det enda gången i trafikförsörjningsprogrammet som kommersiell linjetrafik nämns.

Vi tycker det är bra att Region Dalarna i de strategiska ställningstagandena fokuserar på ”hela resan perspektivet! och hållbarhet.

Det kan finnas risker med att komprimera trafikförsörjningsprogrammet eftersom den strategiska nivån kan komma för långt bort från det praktiska utförandet i den dagliga trafiken. Detta och en del andra saker som vi tycker kan förbättras redovisas i detta remissyttrande.





## **Måltal**

När det gäller måltalen så är de presenterade på ett lättöverskådligt sätt med tydliga rubriker. Vi tycker det är bra med en beskrivning på de olika måltalen som även beskriver de aktörer som bidrar till att uppfylla målen. Det är bra att miljömålen är funktionella och inte innehåller särkrav. För första gången ser vi att genusperspektivet finns med i målsättningarna under en jämställd kollektivtrafik vilket är positivt. Vi är också glada över att måltalen innehåller BRT tänkande.

När det gäller måltalen finns det dock tre övergripande stora negativa saker som vi vill belysa:

1. Det finns i stort sett inte ett enda måltal som har ett utgångsvärde utan allt är under utredning. I en strategisk plan som ska styra hela kollektivtrafiken i flera år framåt, så vet Region Dalarna inte var man står 5 år efter den nya kollektivtrafiklagen började gälla. Detta är anmärkningsvärt. Om man inte vet var man är så går det heller inte tala om vart man ska.
2. Generellt så ökar kostnaderna för kollektivtrafik mycket mer än resandet. I denna remissversion finns inga ekonomiska måltal alls vilket vi tycker är förvånande!
3. Varför finns det inga måltal för nöjda resenärer för kommersiell linjetrafik då det ändå finns sådan i länet.

## **Den strategiska kollektivtrafikprocessen**

Den strategiska processen som kollektivtrafikbranschen gemensamt via ”Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik” tagit fram och som schematiskt visas nedan är central. Processen tillsammans med de gemensamma vägledningsdokumenten som alla i kollektivtrafikbranschen är överens om är till för att förbättra kollektivtrafiken för alla, oavsett region och resenär.

Region Dalarna nämner inte de olika gemensamt framtagna riktlinjerna i trafikförsörjningsprogrammet.<sup>1</sup>

Ett av syftena med trafikförsörjningsprogrammet är att informera resenärer/medborgare, kommuner, kollektivtrafikföretag och andra intressenter om dagens och framtidens kollektivtrafik i strategiska termer. Därför är det extra viktigt att redovisa vilka delar av branschens gemensamt framtagna vägledningar och riktlinjer man följer respektive inte följer. Allt för att ge en korrekt information till resenärer/medborgare och andra intressenter i länet.

- Det skulle vara intressant att veta varför Region Dalarna gjort avsteg i vissa delar av den för branschen viktiga avtalsprocessen vid upphandlingar.
- Det skulle vara intressant att veta varför marknadsanalysen som beskrivs i vägledningen för trafikförsörjningsprogrammet helt saknas.
- Det skulle vara intressant att veta varför man inte hänvisar till den framtagna vägledningen för tillträde till hållplatser och bytespunkter

---

<sup>1</sup> <http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/vagledningar/>

Den strategiska kollektivtrafikprocessen i bild:



### Allmän trafikplikt och marknadsanalys

I den branschgemensamma vägledningen för trafikförsörjningsprogram beskrivs de frågor som bör besvaras i en övergripande marknadsanalys enligt nedan:

1. Vad är viktigast att fokusera på för att kollektivtrafiken ska leda till måluppfyllnad?
2. Hur kan den kommersiella kollektivtrafiken och den upphandlade trafiken samexistera för att uppnå målen gemensamt?
3. Inom vilka delar kan den kommersiella trafiken bidra till måluppfyllnad? Hur stor del av den trafik och de åtgärder som leder mot mål kopplade till samhällsekonomi bör upphandlas och till hur stor del kan den kommersiella trafiken bättre uppfylla målen?
4. Inom vilka delar behöver de regionala kollektivtrafikmyndigheterna handla upp trafik för att klara målen? Inom vilka områden, stråk med mera avser den regionala kollektivtrafikmyndigheten att ta ansvar för trafiken genom beslut om trafikplikt? Vilka krav ställs på denna trafik?
5. Vilken typ av data behövs för att genomföra en marknadsanalys som beslutsunderlag till trafikförsörjningsprogrammet
6. Hur bör avvägningen se ut mellan den trafik som samhället ska ta ansvar för och den kommersiella trafiken som inte regleras genom avtal?
7. Vilka nya och utvecklade avtalsformer finns för att förbättra trafikutbudet för resenären?
8. Vilka strategiska val finns för kollektivtrafik i glesbygd/på landsbygd/utanför tätort?

Inga av dessa frågor tas upp i trafikförsörjningsprogrammet vilket vi tycker är beklagansvärt.



**Sveriges Bussföretag**

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

## **Övrigt**

Sveriges Bussföretag och CWUX Bussbranschförening ser fram emot en fortsatt dialog i färdigställandet av det nya trafikförsörjningsprogrammet.

Anna Grönlund

Vice vd och branschchef

Sveriges Bussföretag

Alan Björk

Ordförande

CWUX Bussbranschförening