

Handlingar

till sammanträde med
kollektivtrafiknämnden

1 december 2011

Plats: Ullevi konferens, Paradenstrén, Göteborg**Ledamöter**Alex Bergström S
Vivi-Ann Nilsson S
Patrik Karlsson S
Lena Malm S
Robert Hansson S
Fredrika Almkvist S
Gunilla Levén M
Jan Skog M
Susanna Cassberg M
Carin Ramneskär M
Ulrika Frick MP
Birgitta Adolfsson FP
Anders Fasth KD
Lars Engen V
Rickard Nordin C**Ersättare**Eric Insulan S
Inga-Kersti Skarland S
Per Erik Norlin S
Ann Lundgren S
Eshag Kia S
Jonas Sundström S
Johan Björkman M
Lena Ferm Landström M
Christian Romberg M
Björn Thodenius M
Martin Odalgård MP
Mats Rahmberg FP
Elin Liljebäck Nilsson KD
Jennica Johansson V
Margaretha Yngvesson C

Ledamot/ersättare som har förhinder ombedes snarast kontakta Sara Boke på sara.boke@vgregion.se, eller 0767-715830. Ordinarie ledamot som har förhinder ombedes även meddela ersättare vid förhinder.

Vänligen uppge eventuellt behov av specialkost till sara.boke@vgregion.se

Förslag på kollektivtrafikförbindelser till Göteborg 1 december

	Avgång	Ankomst	Förbindelse
Borås	08:00	09:00	Buss 100
Skövde	07:27	08:47	Västtågen regiontåg
Mariestad	06:35	08:47	Buss 500 + Västtågen regiontåg
Uddevalla	07:35	08:50	Buss 820 från Kampenhof
Vänersborg	07:51	08:57	Västtågen, SJ regiontåg

Om ni tar bilen, tänk på att samåka!

Kollektivtrafikavdelningen

Referens

Datum

2011-11-21

Sammanträde med kollektivtrafiknämnden den 1 december 2011

Plats: Ullevi konferens, Paracentrén, Göteborg

Tid: 09.30 – 15.00. Fika serveras från 09.00

Program

- Mötets öppnande
- Upprop
- Val av justerare
- Genomgång av ärenden (ajournering för gruppmöten efter behov)
- Lunch
- Fortsatt genomgång, lägesrapporter pågående arbeten
- Mötet avslutas 15.00

Ärenden

- | | | |
|----|---|--------------------------------------|
| 1 | Regionalt kollektivtrafikiråd arbetsordning | Beslut |
| 2 | Regionalt kollektivtrafikiråd, val av representanter | Beslut |
| 3 | Uppdrag att ta fram budgetunderlag | Beslut |
| 4 | Delegering avseende annonseringen i Europeiska unionens tidning | Beslut |
| 5 | Modell för lågfrekvent resande | Information |
| 6 | Nationellt samverkansbolag; Fördubbling AB | Information
<i>ingen handling</i> |
| 7 | Lägesrapport Strategi för funktionshinderanpassning | Information |
| 8 | Lägesrapport pris- och sortimentstrategi | Information
<i>ingen handling</i> |
| 9 | Lägesrapport FoI-centrum kollektivtrafik | Information
<i>ingen handling</i> |
| 10 | Lägesrapport Trafikförsörjningsprogram
– återkoppling till dialogmöte 18 november
– kommersiella marknadstillträdet
– resandemål | Information/
diskussion |

Anmälningssärenden

1. Styrelsen för Västtrafiks beslut, daterat den 1 november 2011, avseende hemställan från Uddevalla kommun om ”Utredning om fria resor för invånare över 75 år till Norra Älvsborgs Länssjukhus” (dnr KTN 34-2011)
2. Skrivelse från Tranemo kommun kring en framtida bra dialog och samverkan (dnr KTN 36-2011).
3. Protokollsutdrag från Skövde kommun, Plan för stadsbusstrafikens utveckling (dnr KTN 42-2011)

Ärende 1

Tjänsteutlåtande

Datum 2011-11-21

Diarienummer KTN 20-2011

Kollektivtrafikavdelningen

Maria Larsson

0702-175763

maria.a.larsson@vgregion.se

Till Kollektivtrafiknämnden

Arbetsordning för regionalt kollektivtrafikråd

Arbetsordningen för regionalt kollektivtrafikråd utgår ifrån dokumentet; Samverkansformer kring kollektivtrafiken i Västra Götaland. Detta dokument är antaget av samtliga fullmäktigeförsamlingar i Västra Götaland. Kollektivtrafiknämnden har ansvar för att driva rådet och besluta hur representationen ska se ut i detalj.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner förslag till arbetsordning för regionalt kollektivtrafikråd daterat den 21 november 2011.

KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN

Ulrika Bokeberg
Tf Kollektivtrafikdirektör

Maria Larsson

**Förslag till arbetsordning för regionalt
kollektivtrafikeråd**

Datum 2011-11-21

Diarienummer KTN 20-2011

Kollektivtrafikavdelningen

Maria Larsson

0702-175763

maria.a.larsson@vgregion.se

Arbetsordning för regionalt kollektivtrafikeråd

Enligt dokumentet "Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland 2011-02-04" ska ett regionalt forum bildas för dialog och samråd mellan kommuner och Västra Götalandsregionen. Detta dokument beskriver representation, uppdrag och ansvarsområden för forumet som här benämns regionalt kollektivtrafikeråd.

De delregionala forumen benämns i detta dokument som delregionala kollektivtrafikeråd. Representanter till dessa utses av respektive kommun med befogenhet att företräda kommunen gällande kollektivtrafikfrågor i respektive delregionala kollektivtrafikeråd. Det delregionala kollektivtrafikerådet företräder samtliga kommuner i respektive delregion i dialog med Västra Götalandsregionen och har ansvar för förankringen gentemot dessa.

Uppdrag:

Det regionala kollektivtrafikerådet har som uppgift att föra dialog och samråda kring strategiska frågor för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götaland.

Representation:

De delregionala kollektivtrafikeråden utser inom sig representanter till regionalt kollektivtrafikeråd med befogenhet att företräda samtliga kommuner i respektive delregion. Representanterna har ett ansvar för förankringen till respektive delregionalt kollektivtrafikeråd.

Kollektivtrafiknämnden, som är sammankallande, utser inom sig åtta representanter till det regionala kollektivtrafikerådet, varav en ordförande. Kollektivtrafiknämnden ger respektive ledamot i uppdrag att medverka i ett delregionalt kollektivtrafikeråd, två ledamöter per delregion.

Ledamöterna utses per mandatperiod.

Västra Götalandsregionens kollektivtrafikavdelning utgör tjänstemannasekretariat.

Sammansättning:

Det regionala kollektivtrafikerådet består av 16 representanter varav:

- Åtta representanter från Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd

- Åtta representanter från de delregionala kollektivtrafikeråden, varav 2 från varje delregion

Ansvar och arbetsformer:

Arbetsformerna regleras inte i kommunallagen och rådet har därmed ingen egen formell beslutanderätt. Det regionala kollektivtrafikerådets arbete sker på uppdrag av kollektivtrafiknämnden.

Kollektivtrafikerådets uppgift är bl a att ta fram underlag och bereda förslag för Västra Götalandsregionens beslut i strategiska frågor som rör kollektivtrafiken. Dessutom kan det regionala kollektivtrafikerådet initiera frågor eller projekt som rör området på en strategisk nivå. Förslag och synpunkter från kollektivtrafikerådet lämnas till kollektivtrafiknämnden.

Det regionala kollektivtrafikerådet har följande ansvarsområden:

- I **dialog** formulera förslag till gemensam regional målbild.
- I **samråd** formulera förslag till beslut om strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogrammet var 4:e år. Förslaget ska ha föregåtts av behandling i delregionala kollektivtrafikeråd.
- I **samråd** formulera förslag till strategisk inriktning inför regionens beslut gällande övergripande strategiska frågor, tex tågstrategi, prisstrategi, miljöstrategi etc.
- **Skapa** samsyn kring kollektivtrafikens utvecklingsbehov, bl a mellan delregioner.
- **Verka** för samordning mellan kollektivtrafiken och övrig samhällsplanering, tex infrastruktur.

Årlig cykel:

Det regionala kollektivtrafikerådet bör ha minst två möten per år.

• mars/ april	Budgetdialog Uppföljning
• november/ december	Dialog och prioriteringar inför beställning till Västtrafik Långtidsprognos

Vart 4:e år ska Trafikförsörjningsprogrammet revideras. I samband med det arbetet bör extra möten hållas i januari/ februari och maj/ juni. Även vid arbeten med långsiktiga övergripande strategier kan ytterligare möten krävas.

Utvärdering:

Samverkansformerna ska utvärderas senast år 2017. Det regionala kollektivtrafikerådet genomför utvärderingen. Beslut om eventuella förändringar fattas av Västra Götalandsregionen.

Ärende 2

Tjänsteutlåtande

Datum 2011-11-23
Diarienummer KTN 20-2011

Kollektivtrafikavdelningen

Maria Larsson
0702-175763
maria.a.larsson@vgregion.se

Till Kollektivtrafiknämnden

Representanter till regionalt kollektivtrafikråd

Enligt arbetsordningen för regionalt kollektivtrafikråd daterad 2011-11-21 ska Kollektivtrafiknämnden utse inom sig åtta representanter till det regionala kollektivtrafikrådet, varav en ordförande. Ledamöterna utses per mandatperiod.

Kollektivtrafiknämnden ger också respektive ledamot i uppdrag att medverka i ett delregionalt kollektivtrafikråd, två ledamöter per delregion.

De delregionala kollektivtrafikråden där samtliga kommuner är representerade utser inom sig representanter till regionalt kollektivtrafikråd.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden utser åtta representanter till det regionala kollektivtrafikrådet, varav en ordförande för gällande mandatperiod. Kollektivtrafiknämnden ger respektive ledamot i uppdrag att medverka i ett delregionalt kollektivtrafikråd.

Till representanter utses följande personer med uppdrag att medverka i namngivet delregionalt kollektivtrafikråd:

.. (Personens namn (parti), XX kollektivtrafikråd

Kollektivtrafiknämnden uppdrar åt respektive delregionalt kollektivtrafikråd att utse representanter till det regionala kollektivtrafikrådet utifrån gällande arbetsordning daterad 2011-11-21.

KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN

Ulrika Bokeberg
Tf Kollektivtrafikdirektör

Maria Larsson

Ärende 3

Tjänsteutlåtande

Datum 2011-11-22
Dnr KTN 9-2011

Kollektivtrafikavdelningen

Handläggare Ulrika Bokeberg
Telefon 031-630973
E-post ulrika.bokeberg@vgregion.se

Till Kollektivtrafiknämnden

Uppdrag budgetunderlag 2013-2015

Nu påbörjas den första budgetprocessen då Västra Götalandsregionen har ett helhetsansvar för kollektivtrafiken i länet.

Kollektivtrafikresandet ökar just nu runt om i länet och 2013 står vi inför en strukturförändring för persontransporter i länet då trängselskatter kommer att införas.

För att möjliggöra väl avvägda beslut kring behov av resurser för kollektivtrafiken finns behov av ett pedagogiskt underlag som stöd för budgetprocessen 2013-2015.

En muntlig genomgång av preliminärt budgetunderlag som finns framme i nuläget kommer att ges på kollektivtrafiknämndens möte den 1 december.

Utifrån den muntliga presentationen samt bifogat förslag till struktur till budgetunderlag föreslås att nämnden för en diskussion om vilket underlag man vill ha för den kommande budgetprocessen.

- Hur ser nämnden på förslag till förtydliganden och frågeställningar?
- Ytterligare frågeställningar som ska belysas kopplat till scenarierna?

Förslag till beslut:

Kollektivtrafiknämnden uppdrar åt kollektivtrafikdirektören att i samverkan med Västtrafik AB ta fram budgetunderlag enligt bifogat upplägg med första åiterrapportering till kollektivtrafiknämnden den 26 januari.

KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN

Ulrika Bokeberg

Förslag till struktur budgetunderlag

Budgetunderlaget ska utgå från de delregionala målbilderna och de 7 övergripande mål som fastställts av Västtrafiks ägare i Västtrafiks verksamhetsplan. Målbild K2020 för Göteborgsregionen prioriterar ökat resande och ökad marknadsandel. Övriga målbilder har tre grupper av mål som prioriteras; ökat resande, ökad tillgänglighet och miljö.

Följande scenarier tas fram i Västtrafiks långtidsprognos och ska redovisas för kollektivtrafiknämnden:

Scenario 1 (*offensivt scenario*) Utökad trafikvolym för att ta steg i riktning mot målbilderna.

Scenario 2 (*oförändrad trafik*) Oförändrad trafik jämfört med budget 2012, d v s inkl kostnadsökningar för befintlig trafik.

I budgetunderlaget ska tydliggöras:

Åtgärder för att möta den bedömda efterfrågan som en följd av trängselskatterna och beslutade infrastrukturåtgärder, inom ramen för Västsvenska paketet.

Investeringsbehov är förknippade med respektive scenario.

En första bedömning av resursbehov för att avhjälpa kapacitetsbrist och svara upp mot den ökade efterfrågan runt om i länet (s k nödvändiga åtgärder) ska redovisas för det första budgetåret 2013.

Följande frågeställningar ska också belysas:

- Hur påverkas ägarersättningen vid ett eventuellt krav på bibehållen självfinansieringsgrad alternativt höjd självfinansieringsgrad med 5% i respektive scenario?
- Hur bedöms resandet påverkas av eventuella prishöjningar till följd av krav på självfinansieringsgraden?
- Bedömd potential för effektiviseringar i befintlig trafik (inklusive översiktlig konsekvensanalys av påverkan på tillgängligheten och resande som följd)

Ärende 4

Tjänsteutlåtande

Datum 2011-11-23

Diarienummer KTN 40-2011

Kollektivtrafikavdelningen

Handläggare Jan Efraimsson

jan.efraimsson@vasttrafik.se

Till Kollektivtrafiknämnden

Delegering avseende annonseringen i Europeiska unionens tidning

Enligt artikel 7.2 i EU-förordningen ska varje behörig kollektivtrafikmyndighet, senast ett år innan ett anbudsförfarande inleds, avisera sin avsikt att ingå avtal i Europeiska unionens officiella tidning. Vid aviseringen ska myndigheten bl.a. ange planerad tilldelningsmetod samt tjänster och geografiska områden som kan omfattas av avtalet, dvs. sådana element som ingår i den allmänna trafikplikten.

Myndigheten har alltså ansvar för att nämnda annonsering genomförs. Av praktiska skäl bör dock annonseringen delegeras till Västtrafik. Västtrafik får därmed ansvaret att med god framförhållning bevaka behovet av annonsering, förbereda och verkställa själva annonseringen. I begreppet förbereda ingår även att ha samråd med kollektivtrafikavdelningen huruvida en annonsering skall göras eller ej. Kollektivtrafiknämnden kommer att informeras att annonsering förbereds och verkställs. Annonseringen är egentligen av karaktären ”formalia”.

Cirka ett år senare kommer kollektivtrafiknämnden att besluta om allmän trafikplikt skall läggas på den aktuella trafiken.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden beslutar att delegera åt Västtrafik att bevaka behovet av annonsering samt förbereda och verkställa annonsering i Europeiska unionens officiella tidning.

KOLLEKTIVTRAFIKA VDELNINGEN

Ulrika Bokeberg
Tf kollektivtrafikdirektör

Jan Efraimsson
Utredningsledare

Ärende 5

Tjänsteutlåtande

Datum 2011-11-22
Diarienummer KTN 41-2011

Kollektivtrafikavdelningen

Handläggare Martin Elofsson
Telefon 031-629385
E-post martin.elifsson@vasttrafik.se

Till Kollektivtrafiknämnden

Modell för kollektivtrafik med lågfrekvent resande

Västtrafik har översänt bifogat dokument till Kollektivtrafiktrafiknämnden för information.

Modell för kollektivtrafik med lågfrekvent resande syftar till att ta fram alternativ till traditionell tidtabellslagd kollektivtrafik där befolkningsunderlaget är litet.

Västtrafiks styrelse beslutade 2011-10-27/28 att arbeta i enlighet med modellen, dels för att realisera budgeterade åtgärder 2012, dels för att möjliggöra trafikplan 2013.

Beredning

Information om modellen ges på nämndmötet den 1 december. I arbetet med att föreslå ett basutbud av kollektivtrafik i Västra Götaland kan modellen utgöra ett underlag. Modellen bör därför ingå som ett dialogmaterial i arbetet med trafikförsörjningsprogrammet.

KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN

Ulrika Bokeberg
Tf Kollektivtrafikdirektör

Martin Elofsson



Styrelsen	2011-10-27/28
Handling nr	11.2
Handläggare	Jan Efraimsson
Daterad	2011-10-14
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

MODELL FÖR KOLLEKTIVTRAFIK MED LÅGFREKVENT RESANDE

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att tillämpa den uppdaterade modellen för kollektivtrafik med lågfrekvent resande i enlighet med budgeterade åtgärder för 2012 samt del i möjlighörandet av trafikplan 2013.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Andreas Almquist



1. BAKGRUND

I syfte att erbjuda invånarna i Västra Götaland en attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik bör alternativa trafikformer för områden med svagt befolkningsunderlag prövas. Reguljär busstrafik är inte alltid den givna lösningen. En del busslinjer kanske körs av tradition och har lågt resande och därmed ett högt underskott per resa. Behovet av att resa till skola, arbete och inköp finns även för dessa geografiska områden.

Under 2009 utarbetade Västtrafik en modell för översyn och omprövning av trafikutbudet i områden med litet befolkningsunderlag. Modellen redovisades i en PM som fastställdes i Västtrafiks styrelse under 2009. Modellen har nu uppdaterats och inkluderar Västtrafiks samtliga produktområden.

2. TILLÄMPNING AV MODELLEN

Modellen skall ligga till grund för att pröva och utarbeta lämpligt utbudsform i områden som idag har påtagligt olönsamma busslinjer. För linjer som har lågfrekvent resande skall om möjligt kostnadsbesparande åtgärder vidtas. Eventuella besparingar bör satsas i mer högfrekventa stråk.

Den uppdaterade modellen är tänkt att användas för översyn av linjer inom alla Västtrafiks produktområden, dvs. Regiontrafik, Lokaltrafik, Stadstrafik och Specialtrafik. Specialtrafik, dvs. framförallt skolskjutsar omfattas så till vida att det i områden med svagt befolkningsunderlag kan vara möjligt att integrera skolskjutsarna med den övriga kollektivtrafiken. Den Anropsstyrda trafiken kan vara ett alternativ till Lokal- eller Regiontrafik.

Modell för kollektivtrafik med lågfrekvent resande bifogas.

//



Modell för kollektivtrafik med lågfrekvent resande

Oktober 2011

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte	3
1.3	Omfattning	3
1.4	Definition av linjer med lågfrekvent resande	4
2	Faktorer som påverkar framtida åtgärder	4
2.1	Ägartillskott och kostnadstäckningsgrad	4
2.2	Nyttjande av redan betalda resurser	4
2.3	Trafikavtal	4
3	Arbetsprocess	5
3.1	Inventering	6
3.2	Analys	7
3.3	Förankring	9

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Inom Västtrafik finns ett antal busslinjer som har extremt lågt resande och låg ekonomisk täckningsgrad.

Under 2009 utarbetade Västtrafik en modell för översyn och omprövning av trafikutbudet i områden med litet befolkningsunderlag. Modellen redovisades i en PM som fastställdes i Västtrafiks styrelse under 2009. Användandet av modellen innebär att samtliga områden i Västra Götaland kan genomgå en likvärdig prövning av kollektivtrafikens utbud.

Denna PM är en uppdatering av den PM som togs fram under 2009.

I syfte att erbjuda invånarna i Västra Götaland en attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik bör alternativa trafikformer för områden med svagt befolkningsunderlag prövas. Reguljär busstrafik är inte alltid den givna lösningen. En del busslinjer kanske körs av tradition och har lågt resande och därmed ett högt underskott per resa. Behovet av att resa till skola, arbete och inköp finns även för dessa geografiska områden.

Vid förändring av kollektivtrafikens utbud är det viktigt att utgå från invånarnas resebehov. Ibland är det lämpligt att planera för resor till arbetsplatser, skolor och inköp i grannkommunen, dvs kommungränsen får inte utgöra hinder för att utforma det kollektiva utbudet.

1.2 Syfte

Modellen skall ligga till grund för att pröva och utarbeta lämpligt utbudsform i områden som idag har påtagligt olönsamma busslinjer. För linjer som har lågfrekvent resande skall om möjligt kostnadsbesparande åtgärder vidtas. Eventuella besparingar bör satsas i mer högfrekventa stråk.

1.3 Omfattning

Modellen är tänkt att användas för översyn av linjer inom alla Västtrafiks produktområden, dvs Regiontrafik, Lokaltrafik, Stadstrafik och Specialtrafik. Specialtrafik, dvs. framförallt skolskjutsar omfattas så till vida att det i områden med svagt befolkningsunderlag kan vara möjligt att integrera skolskjutsarna med den övriga kollektivtrafiken. Den Anropsstyrda trafiken kan vara ett alternativ till Lokal- eller Regiontrafik.

1.4 Definition av linjer med lågfrekvent resande

Vad kännetecknar en linje som har lågfrekvent resande? Nedanstående definition har antagits som berör linjens ekonomi och miljöpåverkan:

- Lägre än 33 % kostnadstäckningsgrad och
- Färre än åtta resenärer per tur

Hur många resenärer som bör åka med en tur för att det skall vara miljömässigt riktigt beror på bussens utsläpp. Med de krav som Västtrafik idag ställer för utsläpp av koldioxid och kvävedioxid bör det sitta minst åtta resenärer per tur jämfört med 1,3 resenärer i en bil för att bussen skall anses vara miljövänligare.

Båda kriterierna skall vara uppfyllda för att en linje skall definieras som en linje med lågfrekvent resande.

2 Faktorer som påverkar framtida åtgärder

2.1 Ägartillskott och kostnadstäckningsgrad

Förhållandet mellan ägartillskott per resa och kostnadstäckningsgraden för en linje är inte linjär. En linje med låg kostnadstäckningsgrad, dvs. en liten del av kostnaden täcks av intäkterna, behöver inte betyda högt ägartillskott per resa. Det beror bl.a. på intäktsfördelningen. Ett exempel är skolkortet. Kostnaden för att köpa in skolkort för kommunen är den samma oavsett om en skolelev gör en resa på en mil eller två mil, däremot blir intäkten per resa dubbelt så hög för resan på två mil än för den på en mil.

2.2 Nyttjande av redan betalda resurser

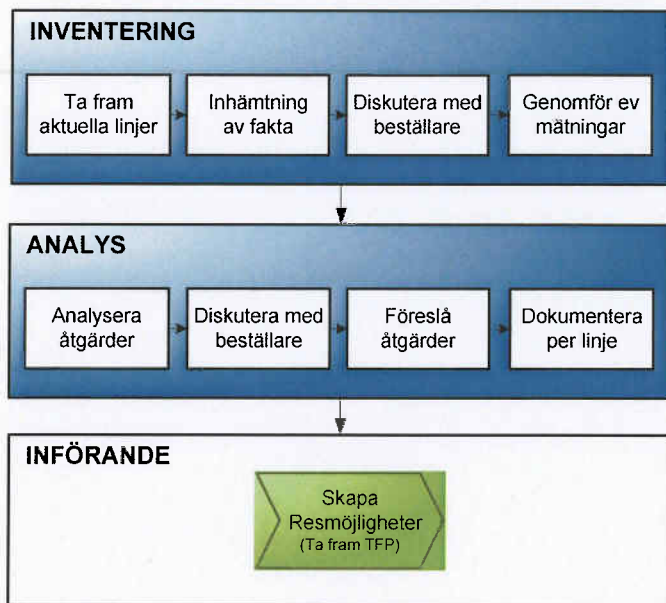
I nuvarande avtal mellan Västtrafik och trafikentreprenörerna ersätts trafikentreprenörerna bl a med avseende på trafikarbete, antal fordon och reseincitament. Västtrafik betalar således kapitalkostnader för det antal fordon som krävs under den dimensionerande maxtimman. Det innebär att utökad trafik t ex mitt på dagen oftast kan klaras med befintliga fordon. På så vis kan kostnaden för t ex nya ”serviceturer” mitt på dagen bli relativt låg.

2.3 Trafikavtal

De volymförändringar av trafikarbetet som är möjliga att genomföra styrs av trafikavtalet mellan Västtrafik och trafikentreprenören. I avtal (avtal omfattar ofta flera linjer, men kan även gälla endast en linje) finns en frivolyminskrivet som beskriver hur mycket trafikarbetet får öka respektive minska per år och totalt under avtalsperioden. Frivolymen kan exempelvis vara +/- 10 % per år och totalt +/-20 % under avtalstiden. Det betyder att trafikarbetet inom avtalet får justeras inom dessa ramar. I ett avtal som omfattar ett flertal linjer kan en nedläggning av en linje rymmas inom frivolymen.

3 Arbetsprocess

Arbetsprocessen med att åtgärda linjer med lågfrekvent resande kan genomföras när som under året, men föreslagna åtgärder skall vara klara till framtagandet av Trafikförsörjningsplanen. Arbetsprocessen har delats in i två delar, inventering och analys, sedan skall föreslagna åtgärder införas i Trafikförsörjningsplan vilket görs genom delprocessen Ta fram TFP i processen Skapa Resmöjligheter. Nedan visas arbetsprocessen med att åtgärda linjer med lågfrekvent resande och sedan följer förklaring till var och ett av delmomenten.



3.1 Inventering

Ta fram aktuella linjer

Linjerna som definieras som linjer med lågfrekvent resande tas fram. En första genomgång görs för att se om några linjer inte skall beröras i processen. Det kan t.ex. vara linjer som ingår i ett försök, delvis finansierat av RUN eller av en kommun. Andra linjer som eventuellt kan bortses från är linjer som kommuner har gjort tilläggsbeställningar på och där de själva står för underskottet. Dokumentation av linjer som undantas är dock viktigt, för att förklara varför linjen är undantagen i processen.

Inhämtning av fakta

När en linje med lågfrekvent resande har identifierats bör en inventering av kollektivtrafiken i området, linjens ekonomi och befolkning i området göras. I inventeringen bör nedanstående frågor kartläggas.

Kollektivtrafiken i området:

- Hur många turer har linjen?
- Hur många resor görs med linjen, total och per tur?
- Hur många resenärer är det i dimensionerande tur?
- Hur långa resor görs på linjen?
- Mellan vilka hållplatser görs resorna?
- Finns det hållplatser som sällan används?
- Hur är restiden i förhållande till bilens?
- Finns det ytterligare linjer som trafikerar området?

Linjens ekonomi:

- Vad är nettokostnaden per linje?
- Vad är kostnaden per resa?

Befolkningen i området:

- Hur många bor i området, åldersfördelning, kön, typ av hushåll?
- Vilket resbehov finns från området; arbetspendling, grundskoleelever (även framtida), gymnasieelever, fritidsresor?
- Vilka är de stora målpunkterna från området?
- Vilken potential finns för ökat resande?

Diskutera med beställare

Se förklaring under 5.3 Förankring.

Genomför eventuella mätningar

För att kunna bedöma hur t.ex. resandet ser ut per tur eller antal påstigande per hållplats, kan det vara nödvändigt med en kompletterande resvaneundersökning utöver de ordinarie som görs.

3.2 Analys

Analysera åtgärder

Utifrån resultatet av inventeringen bör en analys av möjliga åtgärder göras för respektive linje med lågfrekvent resande. Nedan presenteras ett antal förslag på åtgärder som kan bidra till sänkta kostnader. Åtgärderna har ingen inbördes rangordning.

a) Justera avgångstider för turer

Anpassa tidtabellen bättre för t.ex. arbetsplatser och anslutning till andra busslinjer eller tåg.

b) Effektivisera linjen

Snabba upp linjen genom att ta bort hållplatser med få resenärer, se över linjesträckning, går det t.ex. att undvika omvägar? Om det inte finns resandeunderlag utmed hela linjen, överväg att korta av linjen. Förenkla för resenärerna genom att alltid trafikera samma linjesträckning.

c) Förändra antalet turer på linjen

Överväg att ta bort turer på linjen när ett fåtal resenärer reser. Resandeunderlaget är kanske för litet för att kunna erbjuda hel- och kvällstrafik.

d) Informera om kollektivtrafiken

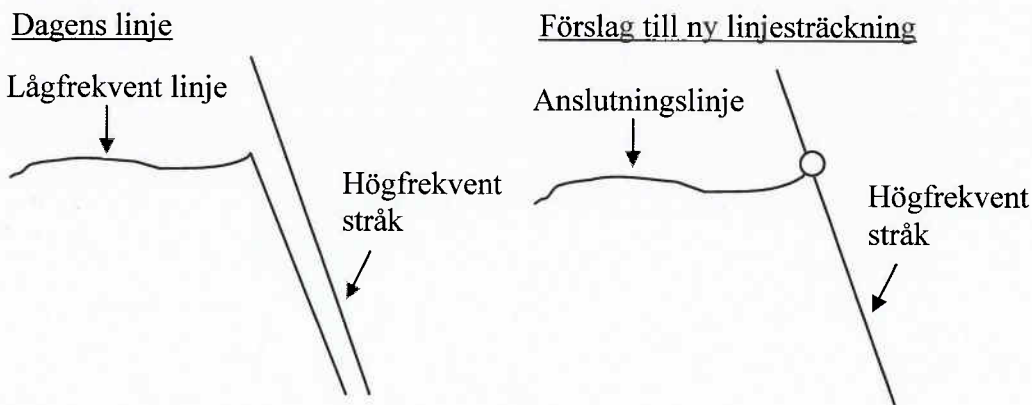
Vid potential för ökat resande i området kan information om kollektivtrafiken vara en åtgärd. Genom att informera får fler kännedom om kollektivtrafiken.

e) Samordna trafiken med andra linjer

Se över samtliga linjer i området. Överväg om det går att slå samman linjen med lågfrekvent resande med en annan linje i området, alternativt att justera en annan linje genom att t.ex. förlänga den.

f) Skapa anslutningslinje till högfrekventa stråk

I stället för att trafikera med två linjer parallellt kan en linje förkortas och ansluta till en annan linje. Om resandet förväntas vara lågt på anslutningslinjen kan buss ersättas med en anropsstyrd linje.



g) Ersätt linjen med anropsstyrd linje

Överväg att ersätta busslinjen med anropsstyrd linje. Antingen kan samtliga turer ersättas eller turer under lågtrafik, dvs mitt på dagen, kvällar och helger. Fördelen med anropsstyrd linje är att turerna endast går om någon beställer en resa, medan en ordinarie tur med buss trafikerar oberoende av om någon reser eller inte. Linjen eller turerna ingår i en tidtabell och körs mellan befintliga hållplatser. Att ersätta linjen med anropsstyrd linje behöver inte betyda en kostnadsbesparing. Om fordonet som idag trafikerar linjen ändå behövs minskar inte den fasta kostnaden utan endast den rörliga. Se 2.3 Nyttjande av redan betalda resurser.

h) Öppna skolskjuts för andra resenärer

Se över möjligheten att öppna skolskjutsen för andra resenärer. Vid bälteskrav för skoleleverna kan det vara svårt att erbjuda plats för andra resenärer pga platsbrist i skolbussen. Det kan även vara möjligt att ersätta skolskjuts med busslinjen och därigenom öka antalet resenärer för linjen. För att få en samlad bild av skolskjutsar och kollektivtrafik kan det vara en fördel att Västtrafik övertar ansvaret för kommunens skolskjutstrafik. Det kan vara svårt att anpassa linjen till skolans tider eftersom skolåret startar i augusti och Västtrafik har tidtabellsskifte i december.

i) Se över möjligheten att trafikera med mindre buss

Att trafikera med en mindre buss kan vara kostnadseffektivare, men det behöver inte alltid vara det. Överstiger antalet resenärer på en tur antalet platser i en mindre buss är det billigare att trafikera med den även mitt på dagen. Oavsett storlek på bussen finns det kostnader som är lika, t ex. personalkostnad. Vid en jämförelse mellan en buss med 40 sittplatser och en med 20 sittplatser är kostnaden för den lilla bussen ungefär 89 % av den stora bussens kostnader.

j) Ersätt linjen med Närtrafik

Närtrafik körs med mindre fordon och bara om någon i förväg beställt en resa. Resenärerna hämtas vid hemadressen. Det går inte att ha en ”senast framme” tid vid resans mål, eftersom resan kan ta lite extra tid då det kan vara flera som åker i samma bil.

k) Nedläggning av linje utan ersättning av någon annan form av kollektivtrafik

Om resandeunderlaget är för litet för att motivera en linje kan en pendelparkering för bilar och cyklar vara ett alternativ. Att bygga pendelparkering vid strategiska hållplatser ger resenärerna möjlighet att resa med linjer i högfrekventa stråk.

l) Övriga åtgärder

Det finns givetvis även andra åtgärder som inte är uppräknade här som kan vara alternativ till dagens upplägg av linjen.

Föreslå åtgärder

Efter analys av tänkta åtgärder framkommer det att en eller flera åtgärder är aktuella. Det är möjligt att kombinera olika åtgärder med varandra, t ex punkten k) och j), dvs. en linje som trafikeras dagligen kan läggas ned och ersättas med Närtrafik tre dagar i veckan.

Dokumentera per linje

En dokumentation bör göras för respektive linje som har genomgått en inventering och analys. I dokumentationen bör det framgå vilka åtgärder som har beaktats och vilka utav dem som har förkastats och varför. Genom att dokumentera förändringar av linjen blir uppföljning enklare.

3.3 Förankring

Förankring med berörda intressenter, Regionen och kommunerna, sker dels under inventeringen och dels under analysprocessen. I analysarbetet diskuteras alternativa åtgärder. Med en god förankring i inventerings- och analysarbetet kan trafikförändringen senare inarbetas i Trafikplanen för nästkommande år.

Ärende 7

Tjänsteutlåtande

Datum 2011-11-21

Diarienummer KTN 39-2011

Kollektivtrafikavdelningen

Linda Billberg

0706-19 99 73

linda.billberg@vgregion.se

Till Kollektivtrafiknämnden

Information om strategi för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken

Riksdagen fastslog år 2000 att kollektivtrafiken skulle vara tillgänglig senast år 2010. Västtrafik antog år 2004 ett handlingsprogram för hur man skulle arbeta med dessa frågor till mååret 2010. Eftersom år 2010 är passerat finns det behov av att se över arbetet med dessa frågor och därför pågår det ett arbete med en strategi för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken. Strategin utformas av Kollektivtrafikavdelningen i samarbete med Enheten för rättighetsfrågor, Västtrafik, Trafikverket, kommunerna och representanter från brukarna.

I det regionala kollektivtrafikförsörjningsprogrammet som ska upprättas ska det enligt kollektivtrafiklagen finnas en redovisning av:

- tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.
- de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Detta kommer att tas fram i arbetet med strategin för funktionshinderanpassning. Kollektivtrafiknämnden kommer på sammanträdet den 1 december att få information om det pågående arbetet med strategin. Förslag till mål och strategiska inriktningar kommer att lyftas för beslut på Kollektivtrafiknämndens sammanträde den 26 januari 2012.

KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGENUlrika Bokeberg
Tf Kollektivtrafikdirektör

Linda Billberg

Anmälningssärenden

Sammanställning över anmälningsärenden vid kollektivtrafiknämndens sammanträde den 1 december 2011

Ärenden för kännedom från Västtrafiks styrelse

1. Styrelsen för Västtrafiks beslut, daterat den 1 november 2011, avseende hemställan från Uddevalla kommun om ”Utredning om fria resor för invånare över 75 år till Norra Älvsborgs Länssjukhus” (dnr KTN 34-2011)

Skrivelser m m

2. Skrivelse från Tranemo kommun kring en framtida bra dialog och samverkan (dnr KTN 36-2011).
3. Protokollsutdrag från Skövde kommun, Plan för stadsbusstrafikens utveckling (dnr KTN 42-2011)



Göteborg 1 november 2011

Uddevalla kommun
Kenneth Erlandsson

451 81 UDDEVALLA


Hemställan om utredning om fria resor för invånare över 75 år till Norra Älvsborgs Länssjukhus

Västtrafik har mottagit er skrivelse i rubr ärende daterad 2011-06-21. Skrivelsen behandlades av styrelsen vid sammanträde 2011-10-27/28 varvid styrelsen beslöt


att avslå begäran från Uddevalla kommun om utredning om fria resor för invånare över 75 år till Norra Älvsborgs Länssjukhus med hänvisning till arbetet med pris- och sortimentarbetet och vidarebefordra ärendet för kännedom till Kollektivtrafiknämnden

Med vänlig hälsning

VÄSTTRAFIK AB



Lars Bäckström



Mari Björner Brauer

Kopia:

Kollektivtrafiknämnden, Västra Götalandsregionen



Styrelsen	2011-10-27/28
Handling nr	10.3
Handläggare	Fredrik Larsson
Daterad	2011-10-14
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

**Hemställan från Uddevalla om utredning om fria resor för
invånare över 75 år till Norra Älvsborgs Länssjukhus**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att avslå begäran från Uddevalla kommun om utredning om fria resor för invånare över 75 år till Norra Älvsborgs Länssjukhus med hänvisning till arbetet med pris- och sortimentarbetet och vidarebefordra ärendet för kännedom till Kollektivtrafiknämnden.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Maria Björner Brauer



BAKGRUND

Kommunstyrelsen i Uddevalla kommun beslutade 2011-06-15 att föreslå Västtrafik att utreda möjligheten för fria resor till Norra Älvsborgs Länssjukhus (NÄL).

Skrivelsen från Uddevalla kommun, daterad 2011-06-21, bifogas.

ÄRENDEGENOMGÅNG

Frågan angående utökning av 75+ innebär en ny princip för giltighet för den typen av färdbevis, där giltigheten nu föreslås gälla också utanför den aktuella kommunzonen. Denna fråga kan komma att påverkas av de beslut som ska fattas om Västtrafiks pris- och sortimentstrategi på kort och lång sikt och bör mot den bakgrunden därför skjutas upp tills eventuella förändringar i sortimentet är beslutade.

Skrivelsen bör översändas till Kollektivtrafiknämnden.

//



UDDEVALLA KOMMUN
KOMMUNLEDNINGSKONTORET

SKRIVELSE


1 (1)

2011-06-21

DNR KS/2010-587
2011-110

HANDLÄGGARE

Utvecklare Sven Andersson
TELEFON 0522-69 61 31
sven.andersson@uddevalla.se

 västtrafik
Ink. 2011-06-23
Dnr vml-2085-11-11
Handl

Utredning om fria resor för invånare över 75 år till Norra Älvsborgs Länssjukhus

Kommunstyrelsen beslutade 2010-06-15 att föreslå Västtrafik att utreda möjligheter för fria resor till Norra Älvsborgs Länssjukhus (NÄL) i Trollhättan. Bakgrunden till denna begäran är att Uddevalla kommun från årsskiftet 2011 införde kostnadsfri kollektivtrafik för kommunens invånare över 75 år. Förmånen omfattar all kollektivtrafik inom kommunens gränser under hela trafikdygnet, undantaget flexlinjen och kompletteringstrafiken.

Kommunens pensionärsråd och handikappråd har begärt att den fria kollektivtrafiken för invånare över 75 år även skall omfatta flexlinjen och resor med buss till NÄL i Trollhättan då många uddevallabor är hänvisade till sjukvård på NÄL. Kommunstyrelsen har beslutat att flexlinjen inte skall vara kostnadsfri men föreslår Västtrafik att utreda möjligheter till fria resor till NÄL. Kommunen önskar svar på hur denna förmån skulle kunna erbjudas den aktuella målgruppen samt vilken kostnad förmånen innebär för kommunen.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Kenneth Erlandsson
tf förvaltningschef

KOMMUNLEDNINGSKONTORET	POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	TELEFAX	BANKGIRO
	451 81 UDDEVALLA	Stadshuset Varvsvägen 1	0522-69 60 00	0522-69 60 01	5494-3907
www.uddevalla.se		E-POST kommunledningskontoret@uddevalla.se			



UDDEVALLA KOMMUN
KOMMUNLEDNINGSKONTORET

TJÄNSTESKRIVELSE

1 (3)

2011-05-11

DNR KS/2011:110

HANDLÄGGARE

Utvecklare Sven Andersson

TELEFON 0522-69 61 31

sven.andersson@uddevalla.se

Fria resor på flexlinjen och på bussar till NÄL för invånare över 75 år

Sammanfattning

Uddevalla kommun införde från årsskiftet 2011 kostnadsfri kollektivtrafik för kommunens invånare över 75 år. Förmånen omfattar all kollektivtrafik inom kommunens gränser under hela trafikdygnet, undantaget flexlinjen och kompletteringstrafiken. Kommunens pensionärsråd och handikappråd begär att den fria kollektivtrafiken för invånare över 75 år även skall omfatta flexlinjen och resor med buss till NÄL i Trollhättan.

Syftet med fria resor är att öka resandet i den allmänna kollektivtrafiken. Flexlinjen ingår inte i den allmänna kollektivtrafiken och erbjuder resor med en högre servicenivå. Linjen saknar kapacitet för fler resande varför fria resor på linjer kommer att medföra lägre servicenivå alternativt ökade kostnader för fler fordon/förare.

Den kostnadsfria kollektivtrafiken som införts från 2011 omfattar hela kommunen vilket innebär att även resor utanför kommungräns till exv. NÄL redan är kraftigt subventionerade då resenären endast betalar kostnaden från kommungränsen till NÄL.

Beslutsunderlag

Protokollsutdrag Pensionärsrådet/Handikapprådet 2011-02-03, § 15.
Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse från 2011-05-11.

Förslag till beslut

Översiktsplaneringsutskottet beslutar föreslå kommunstyrelsen besluta

att inte låta kostnadsfri kollektivtrafik för kommunens invånare över 75 år omfatta flexlinjen i Uddevalla och

att lämna förslaget om fria resor till NÄL utan åtgärd.



Beredningschecklista

	Områden att särskilt bevaka	Ja	Nej	Ej akt
1	Påverkar ärendet <u>Barn/ungdomar enligt barnkonventionen</u>		X	
2	Påverkar ärendet <u>Människors lika villkor</u>		X	
3	Påverkar ärendet <u>utmärkelsen En säker och trygg kommun</u>		X	
4	Påverkar ärendet <u>Miljömål enligt bedömningsmall i miljöhandboken</u>		X	
5	Påverkar ärendet <u>Översiktsplanen</u>		X	
6	Har diskussion förts med berörda grupper			X
7	Medför ärendet ekonomiska konsekvenser	X		
8	Finns mål kopplade till ärendet		X	

Ärendebeskrivning

Uddevalla kommun införde från årsskiftet 2011 kostnadsfri kollektivtrafik för kommunens invånare över 75 år. Förmånen omfattar all kollektivtrafik inom kommunens gränser under hela trafikdygnet, undantaget flexlinjen och kompletteringstrafiken. Kommunens kostnad för de fria resorna för trafik, intäktsbortfall och administration har av Västtrafik beräknats till ca 1,5 miljoner kronor/år vid en viss utnyttjandegrad. Intresset för de fria resorna verkar ha fallit mycket väl ut då Västtrafik sedan januari månad registrerat en kraftig resandeökning för den aktuella åldersgruppen med motsvarande 15 000 resor/månad.

Kommunens pensionärsråd och handikappråd har beslutat att begära att den fria kollektivtrafiken för invånare över 75 år även skall omfatta flexlinjen och resor med buss till NÄL i Trollhättan. Skälet är att många uddevalabor har behov av resor till denna målpunkt.

Enligt nu gällande avtal med Västtrafik avseende invånare över 75 år kan fria resor inom kommunens gränser ske med stadstrafik, lokaltrafik, express- och regionbussar samt tåg. Syftet med de fria resorna är att öka resandet i den allmänna kollektivtrafiken samt att stimulera till ökad aktivitet och rörlighet bland äldre kommuninvånare. I samband med införandet av fria resor diskuterades omfattningen. Flexlinjen undantogs med motivering att linjen utgör en extra servicenivå som går utöver den ordinarie kollektivtrafiken och att det är i den allmänna trafiken kapaciteten för ökat resande är störst. Flexlinjen har f.n. ca 15 000 resor/år och ligger väldigt nära sitt kapacitetstak. Om fria resor införs på flexlinjen kommer resandet att öka kraftigt även på denna linje, vilket medför att servicenivån kommer att försämrats alternativt att linjen måste förstärkas med fler fordon/förare med en kraftig kostnadsökning som följd. Flexlinjen disponerar f.n. tre fordon och kostar ca 3 miljoner kronor/år med sin nuvarande utformning.

Enligt nu gällande aktieägaravtal för Västtrafik skall kommunen bekosta underskottet för resor som utförs inom kommunen av kommunens egna in-



UDDEVALLA KOMMUN
KOMMUNLEDNINGSKONTORET

TJÄNSTESKRIVELSE


3 (3)

2011-05-11

DNR KS/2011:110

vånare. Underskottet för alla andra resor skall bekostas av Västra Götalandsregionen vilket t.ex. innebär att en resa över en kommungräns räknas som en regional resa. Fria resor för olika målgrupper/pensionärsgupper i kommunerna till målpunkter utanför kommungräns har därför inte varit ett alternativ som diskuterats eller övervägts bland de resevillkor Västtrafik kan erbjuda. Västtrafiks prissättning sker med utgångspunkt från zoner eller utifrån resans längd och inte till specifika målpunkter. Det är därmed svårt att reglera eller erbjuda en reseförmån som inte stöds av det pris- och betalsystem Västtrafik tillämpar. Ett alltför stort och varierande utbud av rabatter och resevillkor skapar också otydlighet i resevillkoren och kan också uppfattas som orättvist om villkoren blir olika för resenärer från olika kommuner.

Då den redan införda förmånen med fria resor för invånare över 75 år omfattar hela kommunen blir en resa till exv. NÄL i Trollhättan kraftigt rabatterad jämfört med ordinarie pris. Med frikort som försetts med kontoladdning behöver resenären endast betala kostnaden från kommungränsen till önskad målpunkt i annan kommun.


Leif Börjesson
Förvaltningschef


Sven Andersson
Utvecklare

Expediera till



2011-06-15

§ 204

Fria resor på flexlinjen och på bussar till NÄL för invånare över 75 (KS/2011:110)

Sammanfattning

Uddevalla kommun införde från årsskiftet 2011 kostnadsfri kollektivtrafik för kommunens invånare över 75 år. Förmånen omfattar all kollektivtrafik inom kommunens gränser under hela trafikdygnet, undantaget flexlinjen och kompletteringstrafiken. Kommunens pensionärsråd och handikappråd begär att den fria kollektivtrafiken för invånare över 75 år även skall omfatta flexlinjen och resor med buss till NÄL i Trollhättan.

Syftet med fria resor är att öka resandet i den allmänna kollektivtrafiken. Flexlinjen ingår inte i den allmänna kollektivtrafiken och erbjuder resor med en högre servicenivå. Linjen saknar kapacitet för fler resande varför fria resor på linjer kommer att medföra lägre servicenivå alternativt ökade kostnader för fler fordon/förare.

Den kostnadsfria kollektivtrafiken som införts från 2011 omfattar hela kommunen vilket innebär att även resor utanför kommungräns till exv. NÄL redan är kraftigt subventionerade då resenären endast betalar kostnaden från kommungränsen till NÄL.

Ingemar Samuelsson (S), Anna-Lena Heydar (S), Essam El-Naggar (FP), Reine Johansson (SD), Magnus Jacobsson (KD) och Ralph Steen (FP) yttrar sig i ärendet.

Beslutsunderlag

Protokollsutdrag Pensionärsrådet/Handikapprådet 2011-02-03, § 15.
Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse från 2011-05-11.
Översiktsplaneringsutskottets protokoll den 18 maj 2011-05-18 § 18.

Yrkanden

Essam El-Naggar (FP): föreslå Västtrafik att utreda möjligheter för fria resor till NÄL för personer över 75 år.

Propositionsordning

Ordförande ställer proposition på yrkandet och finner att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med Essam El-Naggars (FP) yrkande.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

Utdragsbestyrkande



UDDEVALLA KOMMUN
KOMMUNSTYRELSEN

**Utdrag
PROTOKOLL**

2 (2)

2011-06-15

att inte låta kostnadsfri kollektivtrafik för kommunens invånare över 75 år omfatta flexlinjen i Uddevalla, samt

att föreslå Västtrafik att utreda möjligheter för fria resor till NÄL för personer över 75 år.

Protokollsanteckning

(S)- gruppen noterar till protokollet att regionens nuvarande ledning utlovat en enhetstaxa inom hela Västra Götaland, varför frågan om fria bussresor till NÄL blir att betrakta som en ickefråga.

Vid protokollet
Timo Rahkonen

Justerat 2011-06-20
Sture Svennberg, Ingemar Samuelsson

Justeringen tillkännagiven på anslagstavlan 2011-06-20 intygar
Timo Rahkonen

Expedierat 2011-06-21
Kommunledningskontoret (utvecklingsavdelningen)
Pensionärsrådet
Handikappsrådet

Utdragsbestyrkande

Kollektivtrafiknämnden
Västra Götalandsregionen
Box 1091
405 23 GÖTEBORG

Samverkan i kollektivtrafikfrågor

Från och med 2012-01-01 ska Västra Götalandsregionen vara huvudman för kollektivtrafiken i länet och har därmed ansvaret för utvecklingen av kollektivtrafiken. För att fullfölja detta ansvar har Regionen inrättat kollektivtrafiknämnden.

I samband med dialogen inför beslutet om Regionens övertagande av hela ansvaret för kollektivtrafiken diskuterades mycket hur samverkan mellan Regionen och kommunerna skulle utformas. Det betonades därvid att samverkansformerna ska utgå från att kollektivtrafiken även fortsättningsvis är en gemensam angelägenhet för Regionen och kommunerna.

Vi kan nu konstatera att det ligger i kollektivtrafiknämndens uppdrag att svara för samverkan med kommunerna i kollektivtrafikfrågor.


Tranemo kommun vill redan i detta tidiga skede av nämndens arbete visa på att kommunen är mycket angelägen om att få en bra dialog och samverkan med nämnden.

Kommunen och Regionen har naturligtvis en gemensam uppfattning om att en utveckling av kollektivtrafiken i länet är nödvändig. Det Tranemo kommun vill betona är att utvecklingen av trafiken på landsbygden också prioriteras i detta sammanhang.

Målbilden för kollektivtrafiken i Sjuhärad pekar särskilt på behovet av en utveckling av tågtrafiken men lyfter också fram behovet av att hitta former för en bra och attraktiv landsbygdtrafik. Detta utvecklas vidare i det kollektivtrafikprogram som nu håller på att processas inom Sjuhärad.

Tranemo kommun vill med detta brev visa på vår önskan om och vårt intresse av en framtida bra dialog med kollektivtrafiknämnden. Kommunen vill också redan här framföra att kommunen ser det som viktigt att i det regionala trafikförsörjningsprogram som är under utarbetande särskilt lyfts fram utvecklingen av tågtrafiken kanske inte minst i Sjuhärad liksom utvecklingen av bra kollektivtrafiklösningar för landsbygden.

TRANEMO KOMMUN



Crister Persson

Kommunstyrelsens ordförande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Allmänna utskottet

2011-10-31

Sid 18 av 22

§ 271

Ks/2011:1156

Samverkan i kollektivtrafikfrågor

Beskrivning av ärendet

Västra Götalandsregionen ska, från och med 2012-01-01, vara huvudman för kollektivtrafiken i länet och har därmed ansvaret för utvecklingen av kollektivtrafiken. För att fullfölja detta ansvar har Regionen inrättat kollektivtrafiknämnden.

För att visa att Tranemo kommun, även fortsättningsvis, är angelägen om en nära samverkan kring kollektivtrafikfrågorna har förvaltningen utarbetat ett förslag till skrivelse att skicka till kollektivtrafiknämnden.

Kommunförvaltningens beredning 2011-10-26

Kommunförvaltningens förslag

- Tillstyrker skrivelsen

§ 271 Allmänna utskottet 2011-10-31

Allmänna utskottets beslut

- Sänder skrivelsen till kollektivtrafiknämnden, Västra Götalandsregionen.

Meddelas till

Kollektivtrafiknämnden
strategisektionen

Status

Akten

Ordförandes sign.



Justerares sign.

Sekr. sign.



Utdragsbestyrkande

Exp. 2011-11-03
Emma Brandt

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**Allmänna utskottet**

2011-10-31

Sid 1 av 22

Plats Torparummet, Kommunkontoret, TRANEMO
Tid 08.30 – 12.00

Beslutande

Crister Persson (C) ordförande
Claes Redberg (S)
Lars Vesterlund (M)

Övriga

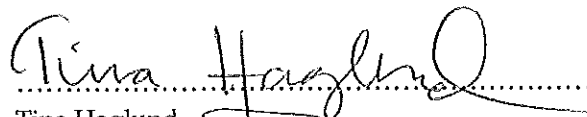
Britt-Marie Börjesson, kommunchef
Linda Hansson, VD Tranemo Bostäder, § 261
Staffan Johanson, funktionschef, § 262
Birgit Magnusson, VA ingenjör, § 266
Jennie Wessbo, tf teknisk chef, § 266-267
Ann-Christine Nilsson, personalchef, § 268
Anne Andersson, projektledare, § 269
Arne Willhammar, sektionschef, § 270-271
Tina Haglund, processekreterare

Paragrafer 261-274

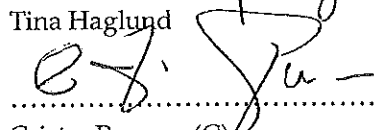
Utses att justera Claes Redberg (S)

Underskrifter

Sekreterare


Tina Haglund

Ordförande


Crister Persson (C)

Justerare

.....
Claes Redberg (S)

ANSLAG/BEVIS

Organ **Allmänna utskottet**


Sammanträdesdatum 2011-10-31

Anslaget under tiden 2011-11-03- -2011-11-25

Förvaringsplats
för protokollet Kommunkontoret

Protokollet är justerat, vilket tillkännagivits genom anslag

Underskrift


Susanne Brandt-Andersson

Ordförandes sign. | Justerares sign. | Sekr. sign. | Utdragsbestyrkande



§ 109 dnr 10/0112

Plan för stadsbusstrafikens utveckling 2013-2017

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar att fastställa plan för stadsbusstrafikens utveckling 2013-2017 enligt upprättat förslag, men då bebyggelse av Stadsskogen ej blir aktuell under planperioden lämnas frågan om områdets kollektivtrafikförsörjning öppen.

Kommunfullmäktige beslutar att överföra från 2011 till 2012 kvarstående medel för projekt nr 730132, "Ny hållplats i centrum".

Kommunfullmäktige beslutar att tillstyrka att kommunen gör tillköp av trafik på linje F3 så att linjen körs längs Inga-Karls väg till och från hållplats Hasselbacken.

Yrkanden

Leif Walterum (C) föredrar förslaget och yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Katarina Jonsson (M), Mikael Wendt (FP) och Conny Brännberg (KD) yttrar sig och yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Yttranden

Egon Frid (V) yttrar sig utan eget yrkande.

Bakgrund

Den av Trivector Traffic AB, på uppdrag av Västtrafik och kommunen utarbetade "Linjenätsöversyn – plan stadsbusstrafiken 2013-2017" har bearbetas vidare och nu föreligger "Plan för stadsbusstrafikens utveckling Skövde 2013-2017" som Trivector utarbetat på kommunens uppdrag.

Till grund för den slutliga planen ligger bl.a. de synpunkter som kommit in på linjenätsöversynen. De synpunkter som lämnats på föreslagna bussgator har lett till att de inte finns med i det slutliga förslaget till linjenät. Detta i sin tur har lett till att nu föreslaget linjenät är utformat enligt alternativ B. I förhållande till B-alternativet har en av linjerna har förlängts ner till den hållplats i Timmervägens ände som tidigare trafikerats. Vidare har diskussionerna om hur trafiken i planområdet Hentorp Södra skall lösas resulterat i ett förslag om att nuvarande linje 1 inte längre skall köra in i Hentorp. Istället förlängs en av linjerna, linje F 2, till Hentorp. Denna lösning får till konsekvens att vid hållplats Hertig Johans torg kommer det i högrafik att vara 20 bussrörelser per timme. Totalt innebär förslaget att antalet stadsbussar i trafik vid högrafiktid ökar från 23 st. till 27 st. Det kan noteras att den ökade turtätheten, från femton till tio minuter på linje 1, förklarar behovet av tre av de fyra nya bussarna.

Från boende utefter Inga-Karls väg och i Hasselbacken har inkommit protester mot att ersätta nuvarande linjetrafik med flextrafik. I planen sid. 25-26, avsnitt 3.3, tas just denna trafik upp som ett möjligt tillköp. Kollektivtrafikberedningen har beslutat föreslå kommunfullmäktige att tillstyrka att kommunen gör detta tillköp. Kostnaden för tillköpet har mycket grovt uppskattats till ca 1 mnkr per år.

I planen sid.53 listas de hållplatsåtgärder som krävs under perioden 2012-2014. Kostnaden för hållplatsåtgärder 2012 beräknas bli 4 775 tkr. I kommunens budget för 2012 finns anslaget 4 500 tkr. För byggande av "Ny hållplats i centrum" har i 2011 års budget anvisats 1 100 tkr. Av detta har för nytt hållplatsläge för hållplats Hertig Johan utnyttjats ca 600 tkr. Resterande del av anslaget, ca 500 tkr, föreslår kollektivtrafikberedningen att kommunfullmäktige överför till 2012. Osäkerheten i de kostnadsuppskattningar som gjorts vad avser 2012 års hållplatsarbeten motiverar den buffert man får om ca 225 tkr.

Planen innehåller ett avsnitt 6 som handlar om vilket behov av uppställningsplatser, utöver de femton i dag befintliga, som finns vid Resecentrum under överskådlig tid. Utredaren bedömer behovet till tjugo platser, alltså fem till, samt understryker vikten av att tillkommande platser liksom de personalutrymmen som behöver tillskapas lokaliseras till Skövde Resecentrums omedelbara närhet. Det nya linjenätet betyder för övrigt en effektivisering av användningen av stadsbussterminalen eftersom de fyra huvudlinjerna är genomgående.

En annan fråga som tas upp i yttrandena över linjenätsöversynen är trafik till och från Billings fritidsområde. En sådan trafik har funnits tidigare men var då mindre väl utnyttjad. Kollektivtrafikberedningen vill nu ta upp trafiken på nytt genom att nyttja någon av de skolbussar som nu skall handlas upp. Inriktningen till en början är varannantimmes trafik mellan kl. 09.00-21.00 alla veckans dagar. Hur denna trafik skall läggas upp i detalj och ersättningen för denna trafik får överenskommas med antagen skolskjutsentreprenör.

Ifall det förslag till omläggning av stadstrafiken som planen innehåller kan genomföras såsom planerat i december 2012 avgörs av vad regionen vill satsa på Skövde stadstrafik. Oavsett detta är det i planen redovisade trafikupplägget det som bör ligga till grund för Västtrafiks förestående upphandling av entreprenör för stadstrafiken.

Handlingar

Plan för stadsbusstrafikens utveckling 2013-2017.
Synpunkter på linjenätsöversyn Skövde plan 2013-2017.

Delges

VGR kollektivtrafiknämnden, Västtrafik Skaraborg, Trivector