Kollektivtrafikens organisering och finansiering

Jens Portinson Hylander, John Hultén, Helena Svensson

Frågeställningar

1. Hur ser **dagens finansieringsmodell och ansvarsfördelning** ut avseende *drift och investeringar* i infrastruktur?

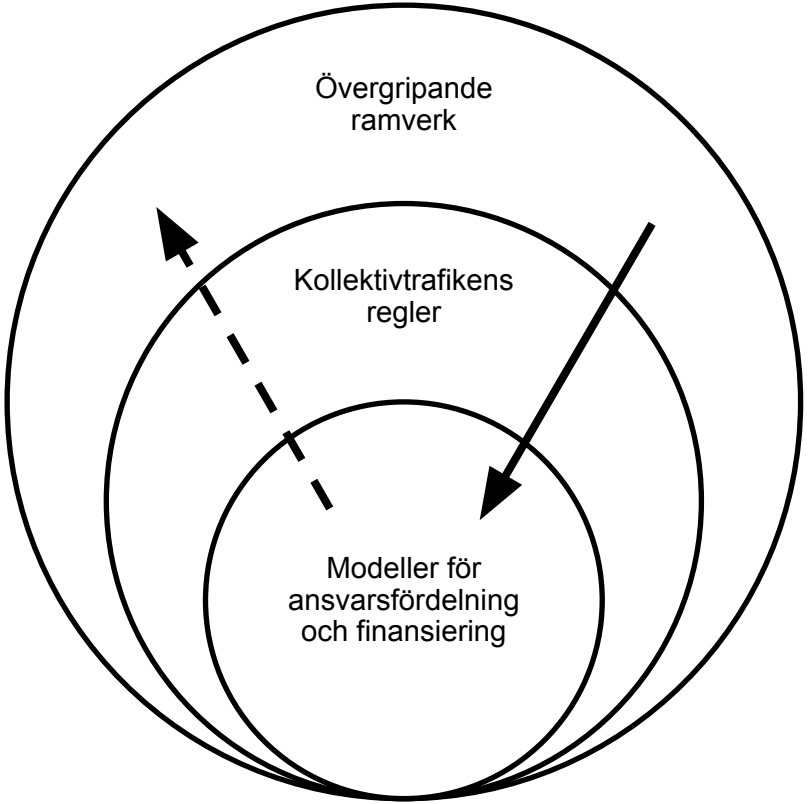
2. Vilka är (de upplevda) **för- respektive nackdelarna** med dagens finansieringsmodell och ansvarsfördelning?

3. Vilka nya eller befintliga finansierings- och ansvarsmodeller har (eller upplevs ha) **potential att bidra till framtida drift av trafik samt investeringar** i infrastruktur för kollektivtrafik?

4. Vad kan olika finansierings- och ansvarsmodeller få **för konsekvenser för förskjutningar i ansvarsfördelning samt i styrningen mot uppsatta samhällsmål**, utifrån såväl individ- som samhällsperspektiv?

Institutioner och styrning

- Flernivåstyrning
- Politik och marknad
- Samverkan



Övergripande ramverk

- Regionala självstyret
- Kommunala planmonopolet
- Finanspolitiska ramverket
- Transportpolitiska ramverket

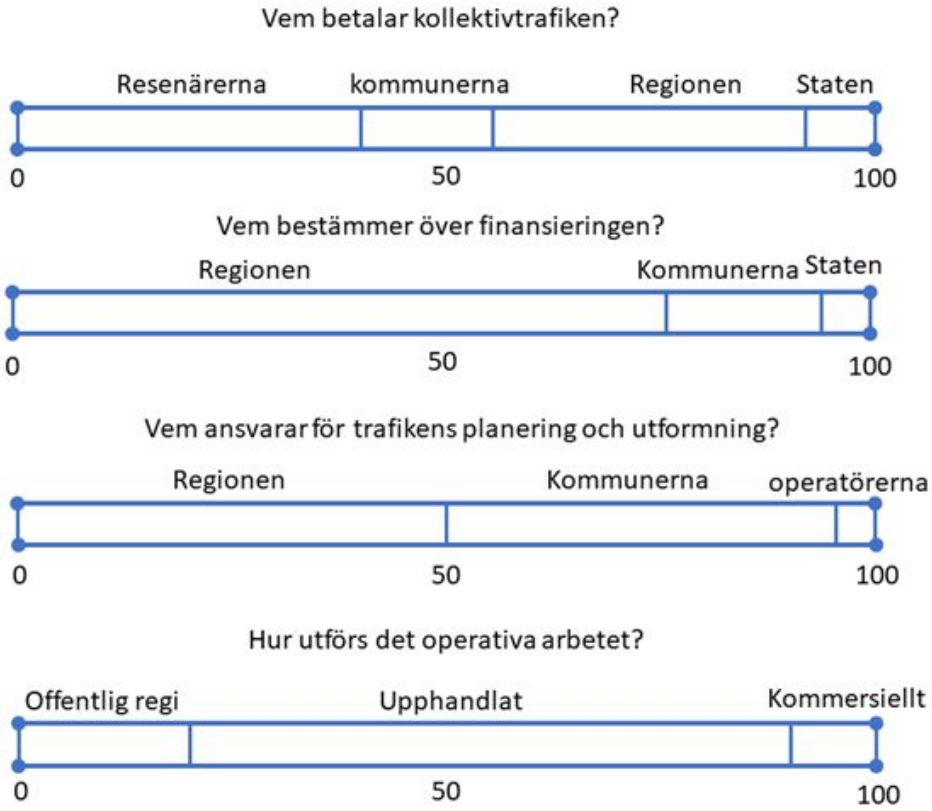
"...ett antal övergripande institutioner formar förutsättningarna för ansvarsfördelning och finansiering av kollektivtrafiken"

Kollektivtrafikens formella och informella regler

- Den svenska kollektivtrafiklagen
  - Regionala myndigheter
  - Trafikplikt
  - Samråd
- Planeringspraktiker och trender
  - Fördubblingsmålet
  - Kostnadstäckning
  - Stråkplanering

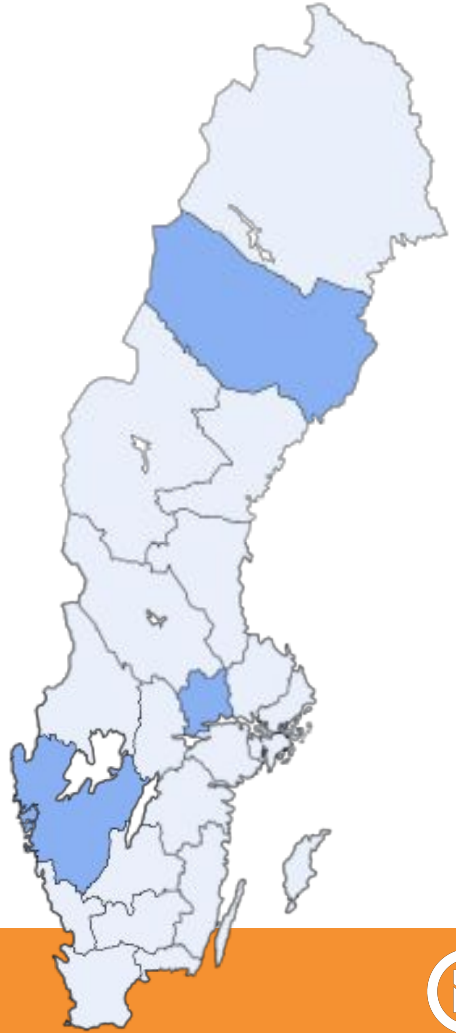
"En relevant aspekt att uppmärksamma är vad det som står i lagen att ansvariga myndigheter är skyldiga att göra, och vad är det som inte står men som görs ändå"

Ansvars- och finansierings-modeller i praktiken



Fallstudier: Västerbotten, Västmanland Västra Götaland

- *Formellt* är RKM organiserad på samma sätt i alla tre fallen
- I *praktiken* ser styrningen väldigt olika ut
- De övergripande institutionerna & ramverken medger stora skillnader i praktiken



Jämförelser och reflektioner

- *Formellt* är RKM organiserad på samma sätt i alla tre fallen
- I *praktiken* ser styrningen väldigt olika ut
- De övergripande institutionerna & ramverken medger stora skillnader i praktiken

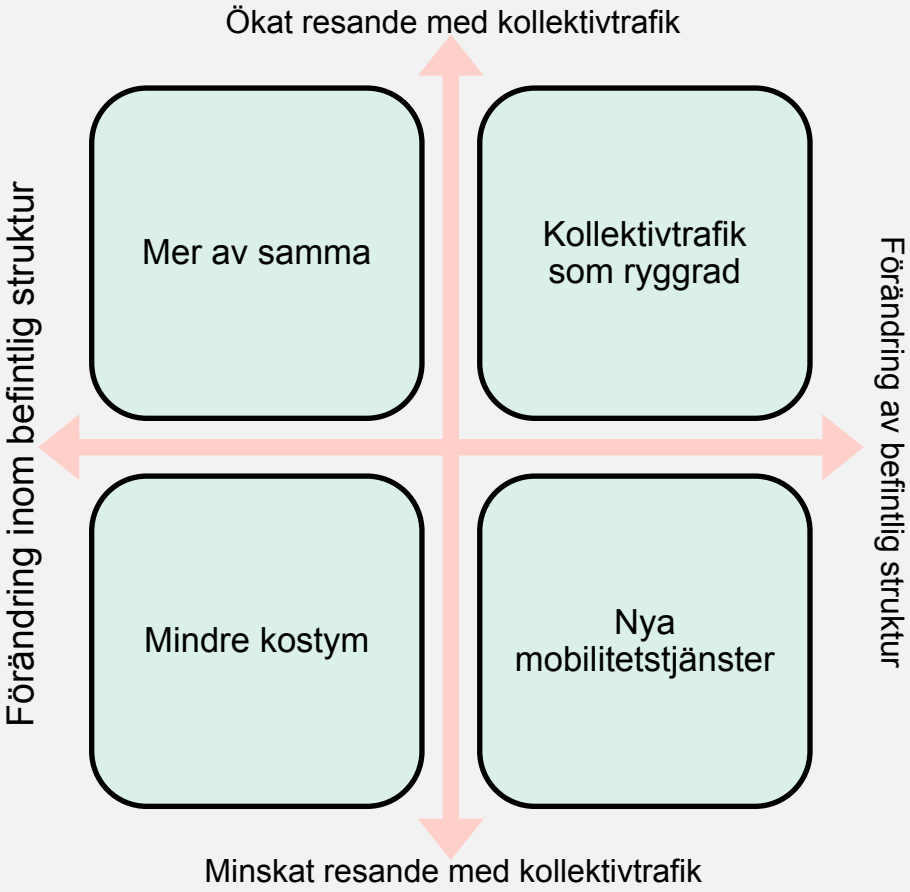
För- och nackdelar (upplevda)

- Olika syn på det regionala
- (Lyckad) konkurrens om resurser
- Glapp mellan trafik och stadsbyggnad
- Kommunala kravmaskiner
- Statligt fokus på infrastruktur

"Det man vinner i kontroll över budget och planering förlorar man i fråga om inflytande över väghållningen".

"Stadsmiljöavtalen blir ryckiga. Man rundar regionen. Vi har inte kompetensen att identifiera och ansöka om sådana pengar"

Fyra framtids-scenarier



Mer av samma

- Inga nya finansieringsformer introduceras
- Taxorna i kollektivtrafiken ökar
- I princip all kollektivtrafik upphandlas, marknaden domineras av ett fåtal större aktörer
- Investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur har fortsatt hög prioritet i många regioners länstransportplaner
- Staten tar inte på sig ett ökat ansvar
- Paketåtgärder för att finansiera ny infrastruktur förekommer

Mindre kostym

- Mer begränsad målbild för kollektivtrafiken
- Inga nya finansieringslösningar, nya praktiker för ökad kostnadstäckning
- Ökad flexibiliteten i trafikavtalens utformning, mer egen regi
- Den kommunala finansieringen av kollektivtrafiken ökar
- Den statliga finansieringen till kollektivtrafikens infrastruktur minskar

Kollektivtrafik som ryggrad

- Det klimatpolitiska ramverket ges hög prioritet i den nationella politiken
- En ny nationell kollektivtrafikmyndighet inrättas
- Infrastrukturplaneringen ersätts av ett sammanhållet program för omställning av transportsystemet
- Det finanspolitiska ramverket ändras
- Nya ekonomiska styrmedel för biltrafiken
- Statlig förhandlingsorganisation för infrastruktur i varje region
- Det kommunala planmonopolet förändras
- Mikromobiliteten regleras på sätt som främjar kollektivtrafikresor

Nya mobilitetstjänster

- RKM omorganiseras som regionala mobilitetsmyndigheter
- Skattefinansieringen möjliggör också finansiering av andra mobilitetstjänster
- Satsningar på cykel, delad mikromobilitet och delade mobilitetstjänster avlastar KT
- Offentliga aktörer i stor utsträckning upphandlar koncessionstjänster för mikromobilitet
- Integrerade biljettsystem och MaaS-lösningar får större genomslag
- Regionerna får möjlighet att planera och upphandla mindre åtgärder i anslutning till statliga vägar
- Statlig förhandlingsorganisation tillsätts i varje region

Avslutande reflektioner

- Staten
  - Bör bli en tydligare aktör
  - Breddad finansieringen bortom infrastruktur.
  - Se över trafikverkets instruktion och regleringsbrev
  - Se över och förändra kollektivtrafiklagen
- Regionerna och kommunerna
  - Behöver arbeta utifrån ett breddat uppdrag med ökat fokus på hållbar mobilitet
  - Arbeta långsiktig för att förändra institutioner i önskvärd riktning

NATIONELLT KUNSKAPSCENTRUM FÖR KOLLEKTIVTRAFIK

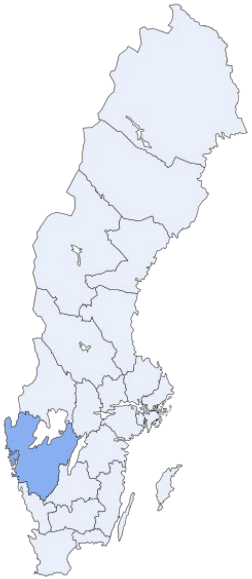
Fallstudie: Västerbotten

- Regionen är RKM
- Regionen betalar för regional tåg- & busstrafik, kommunerna betalar för inomkommunal trafik
- Delat ansvar för planering (utom i Skellefteå)
- All trafik upphandlad av länstrafikbolaget utom lokaltrafiken i Skellefteå som körs i egen regi

Fallstudie: Västmanland

- Regionen RKM
- Regionen betalar regional trafik, all övrig trafik räknas som kommunala tillköp
- Regionen driver planeringen
- Trafiken utförs främst i egen regi, kompletterat med upphandling av mindre entreprenörer

Fallstudie: Västra Götaland



- Regionen är RKM
- Regionen betalar all trafik; kommunerna gör substantiella tillköp
- Planering sker på regional nivå, kommunerna samverkar genom delregionala forum
- All trafik utom spårvagnstrafiken i Göteborg upphandlas