

---

## Kollektivtrafiken i Kalmar län Huvudmannaskap och politisk styrning

---

Olika modeller för trafikhuvudmannaskap:  
Renodlat landstingskommunalt, renodlat  
primärkommunalt eller gemensamt landstinget  
och kommunerna

Gemensamt huvudmannaskap via  
kommunalförbund eller aktiebolag

Politisk styrning av gemensamt ägt bolag via  
bolagsstämma, ägarråd och/eller  
regionförbund

Samarbete över länsgräns

---

Uppdragsgivare: Regionförbundet i Kalmar än

---



2009-11-09

---

**Olof Nordell**  
**Vianord**

Fredriksbergsvägen 41A  
132 48 Saltsjö-Boo  
E-post: [olof.nordell@vianord.se](mailto:olof.nordell@vianord.se)

Telefon: 08 715 21 01  
Mobil: 070 517 21 01

## Innehåll

0.	Förord.....	2
1.	Slutsatser och rekommendationer .....	3
2.	Kollektivtrafiken viktigt medel för att nå övergripande mål.....	5
3.	Olika modeller för huvudmannaskap .....	5
4.	Organisation och ägarstyrning i Kalmar län.....	6
5.	KLT:s årliga processer för budget och utbudsplan .....	7
6.	Renodlat regionalt huvudmannaskap – landstinget trafikhuvudman.....	7
7.	Renodlat primärkommunalt huvudmannaskap .....	9
8.	Skatteväxling vid ändrat huvudmannaskap .....	9
9.	Ägarstyrning av gemensamt ägda länstrafikbolag.....	10
10.	Regionförbundet trafikhuvudman – Kronobergs län .....	11
11.	Förslaget till ny kollektivtrafiklag.....	11
12.	Samarbete över länsgräns .....	12
	 Bilagor .....	 15
Bil. 1.	Kollektivtrafik viktigt medel för att nå övergripande mål .....	15
Bil. 2.	Olika modeller för trafikhuvudmannaskap.....	16
Bil. 3.	Organisation och ägarstyrning i Kalmar län.....	18
Bil. 4.	KLT:s årliga processer för budget och utbudsplan .....	20
Bil. 5.	Renodlat regionalt huvudmannaskap – landstinget trafikhuvudman.....	21
	5.1. Skåne .....	21
	5.2. Stockholms län.....	26
	5.3. Tätortstrafik och regionalt huvudmannaskap .....	26
	5.4. Renodlat landstingskommunalt huvudmannaskap – slutsatser.....	27
Bil. 6.	Renodlat primärkommunalt huvudmannaskap .....	27
Bil. 7.	Skatteväxling vid ändrat huvudmannaskap .....	29
Bil. 8.	Ägarstyrning av gemensamt ägda länstrafikbolag .....	31
	8.1. Inledning.....	31
	8.2. Östergötlands län.....	32
	8.3. Jönköpings län .....	33
	8.4. Dalarna .....	34
Bil. 9.	Regionförbundet trafikhuvudman – Kronobergs län .....	37
Bil. 10.	Föreslaget till ny kollektivtrafiklag .....	40
Bil. 11.	Samarbete över länsgräns .....	42

## 0. Förord

Regionförbundet i Kalmar län har uppdragit åt undertecknad att ge underlag för politiska beslut i tre huvudfrågor:

A Konsekvenserna av om enbart landstinget eller kommunkollektivet är ensam huvudman.

- Principer för skatteväxling
- Inflytande från den part som inte är huvudman
- Samverkan mellan övriga regionala och/eller lokala utvecklingsfrågor
- Samverkan med andra samhällsbetalda resor t.ex. skolskjutsar och sjukresor
- Jämförelse med andra län med motsvarande huvudmannaskap

B Hur kan styrningen av kollektivtrafiken utvecklas med bibehållet huvudmannaskap?

- Parternas inflytande över den trafik man inte har kostnadsansvar för
- Parternas möjligheter att öka sin styrning av kollektivtrafiken
- Jämförelse med andra län med motsvarande huvudmannaskap

C Hur kan man bedriva gemensam kollektivtrafik över länsgräns?

Landstinget (regionen) är ensam huvudman i två län, Stockholms län och Skåne län. Jag har intervjuat företrädare för Skånetrafiken, Malmö stad, Helsingborgs stad, Lunds kommun och Kommunförbundet Skåne samt SL och Kommunförbundet Stockholms län för att inhämta fakta och synpunkter på landstingskommunalt huvudmannaskap. Jag har även intervjuat ekonomisk och juridisk expertis på SKL angående principer för skatteväxling och tolkning av trafik huvudmannalagen.

Modellen med renodlat primärkommunalt huvudmannaskap finns inte i något län. Jag har därför endast kunnat göra en teoretisk beskrivning av modellen.

Ägarstyrningen av kollektivtrafiken kan utvecklas med bibehållet huvudmannaskap. Jag har intervjuat företrädare för Regionförbundet Jönköpings län, Jönköpings Länstrafik, Östsam, Region Dalarna och Dalatrafiken för att inhämta deras erfarenheter av ägarstyrning. Tidigare har jag som konsult medverkat i arbete med ägaravtal och styrdokument i Östergötland och Dalarna. Jag har även intervjuat företrädare för Regionförbundet södra Småland och Länstrafiken Kronoberg för att få del av deras erfarenheter av ett kommunalförbund som både är samverkansorgan och trafik huvudman.

Jag har haft bra stöd i arbetet av den av regionförbundet utsedda referensgruppen med representanter för regionförbundet, kommunerna, landstinget och trafik huvudmannen KLT. Vi har träffats i augusti och i oktober i Oskarshamn och har dessemellan haft telefonmöten och kontakt via e-post. I enlighet med referensgruppens direktiv har jag intervjuat ledande förtroendevalda från Kalmar läns landsting, Kalmar kommun, Borgholms kommun och Västerviks kommun och fått synpunkter på styrkor och svagheter i nuvarande system för ägarstyrning. Den 22 oktober redovisade jag mina preliminära slutsatser för regionförbundets arbetsutskott.

Saltsjö-Boo den 9 november 2009

Olof Nordell

Vianord

## 1. Slutsatser och rekommendationer

**Nuvarande huvudmannaskap består med Kalmar Läns Trafik AB (KLT) som trafikhuvudman. Föreliggande problem bör lösas nu med denna organisatoriska utgångspunkt.**

**Modellen för fördelning av intäkter ägarna emellan är svårtförståelig, ologisk och inte transparent. Den är helt unik och bör ändras genom revidering av Trafikavtalet.**

**En långsiktig och strategisk kollektivtrafikplanering bör utvecklas, baserad på bl.a. den regionala utvecklingsplaneringen och samordnad med infrastrukturplaneringen. Även det storregionala samarbetet i östra Götaland bör utvecklas.**

**Kommunernas och landstingets gemensamma styrning av KLT bör formaliseras i en strategisk styrprocess, som utgår ifrån kommunernas och landstingets gemensamma vision, syfte och ändamål med bolaget. Styrprocess, planeringsdokument och rollfördelning bör konkretiseras och läggas fast genom ägaravtal och ägardirektiv.**

**En parlamentarisk beredning bör tillsättas som med tjänstemannastöd utarbetar ett förslag till en process, i vilken företrädare för alla kommuner och landstinget gemensamt diskuterar och utformar förslag till reviderade avtal och nya ägardirektiv för KLT.**

Intervjuerna med ledande förtroendevalda från landstinget och vissa kommuner visar på en splittrad bild. Det är inte troligt att problemen kommer att lösas genom ändring av huvudmannaskapet. Renodlat landstingskommunalt huvudmannaskap är en framgångsrik modell i Skåne, men de geografiska och institutionella förutsättningarna är helt annorlunda i Kalmar län med landstinget som renodlad sjukvårdshuvudman. Framgångarna i Skåne bygger bl.a. på att Region Skåne ansvarar för planering av regional utveckling, infrastruktur och kollektivtrafik. Renodlat primärkommunalt huvudmannaskap är en helt oprövad modell som inte heller torde lösa föreliggande problem.

I avvaktan på att regionkommuner bildas föreslås att kommunerna och landstinget i Kalmar län även fortsättningsvis är gemensamt ansvariga genom Kalmar Läns Trafik AB (KLT). Det är formellt möjligt att ha ett och samma kommunalförbund som samverkansorgan och trafikhuvudman, dvs. regionförbundet. Idag har regionförbundet inte den legitimitet som erfordras för att nu införa denna organisatoriska lösning. På sikt bör den vara intressant genom att planering av regional utveckling, infrastruktur och kollektivtrafik kan ske i en och samma organisation.

**Modellen för fördelning av intäkter ägarna emellan är svårtförståelig, ologisk och inte transparent. Den är helt unik och bör ändras genom revidering av Trafikavtalet.**

Huvudmannaskap och ägarstyrning bör främja en attraktiv och samhällsekonomiskt effektiv verksamhet. Ytterst är det människorna som betalar, direkt till KLT och/eller via skatten. Både landsting och kommun har medborgarna som sina uppdragsgivare. Det bör därför skapas ett system för gemensam ägarstyrning som främjar en helhetssyn och motverkar suboptimering. Lokal och regional kollektivtrafik är delar i ett gemensamt system. Regionala resor kan börja och sluta med en resa i lokaltrafiken. Många lokala resor kan göras i den regionala trafiken. Samordning och integration är nyckelord i en attraktiv och effektiv

kollektivtrafik. Även samordning av samhällsbetalda resor är viktig.

En långsiktig och strategisk kollektivtrafikplanering bör utvecklas, baserad på bl.a. den regionala utvecklingsplaneringen och samordnad med infrastrukturplaneringen. Den bör även samordnas med kommunernas och landstingets ekonomiska flerårsplanering så att den strategiska planen blir realistisk och genomförbar. En sådan långsiktig plan bör bli ett viktigt gemensamt styrinstrument för kommunerna och landstinget.

För boende och verksamma i Kalmar län är det viktigt att det är enkelt och prisvärt att åka kollektivt lokalt och regionalt även över länsgräns. Idag finns ett utvecklat samarbete mellan trafikhuvudmännen i södra Sverige beträffande tågtrafik. Regionförbunden samverkar i infrastrukturfrågor m.m. Kommunerna, landstinget, regionförbundet och KLT bör nu gemensamt diskutera med berörda aktörer hur man kan gå vidare i det storregionala samarbetet genom att utveckla visioner, mål och en långsiktig strategisk plan för bättre resmöjligheter i östra Götaland. Svensk Kollektivtrafik har lanserat benämningen "Regional Plan för Hållbart Resande" och kommer att tillsammans med Vägverket, Banverket m.fl. genomföra en försöksverksamhet i någon del av landet med syfte att utarbeta en modell för hur sådan plan skulle kunna utformas. Regionförbundet och KLT bör gemensamt diskutera med berörda aktörer om möjligheterna att driva ett sådant pilotprojekt i Östra Götaland.

Kommunerna och landstinget styr KLT via beslut på bolagets stämma, som är det formella organet för ägarstyrning. Bolagets årsstämma på våren och vid behov extra bolagsstämma på hösten bör bli viktiga beslutsforum. Beredningen av sådana beslut bör göras av kommunerna och landstinget gemensamt, antingen genom ett särskilt ägarråd eller regionförbundet. Tjänstemannastöd behöver klarläggas. Kommunernas och landstingets gemensamma styrning bör formaliseras i en strategisk styrprocess, som utgår ifrån kommunernas och landstingets gemensamma vision, syfte och ändamål med bolaget. Styrprocess, planeringsdokument och rollfördelning bör konkretiseras och läggas fast genom ägaravtal (konsortialavtal) och ägardirektiv.

En parlamentarisk beredning bör tillsättas som med tjänstemannastöd utarbetar ett förslag till en process, i vilken företrädare för alla kommuner och landstinget gemensamt diskuterar och utformar förslag till reviderade ägaravtal (konsortialavtal) och trafikavtal samt nya ägardirektiv för KLT.

Nu pågår inom Näringsdepartementet beredningen av Ulf Lundins förslag till ny kollektivtrafiklag. Proposition förväntas i vår. Om man avvaktar till dess propositionen är lagd är det tidsmässigt svårt, med hänsyn till de allmänna valen 2010, att lösa dagens problem under nästkommande år. Problemen kommer i praktiken att kvarstå till 2011. Det är knappast troligt att statsmakterna kommer att lösa de problem som föreligger i länet. Det finns därför all anledning för KLT:s ägare att så snart som möjligt gemensamt inleda en process som utmynnar i reviderade ägaravtal (konsortialavtal) och trafikavtal samt nya ägardirektiv. Om arbetet inleds efter nyår bör politiskt förankrade förslag kunna föreligga under våren.

## 2. Kollektivtrafiken viktigt medel för att nå övergripande mål

Kollektivtrafik är inte ett mål i sig utan ett medel för att uppfylla mer övergripande lokala och regionala mål. Det är landstinget och kommunerna som gemensamt bestämmer hur kollektivtrafiken ska användas som ett viktigt strategiskt instrument för att uppnå dessa mål.

Kollektivtrafiken kan bli ett viktigt medel i ett tillväxt- och utvecklingsperspektiv inom ramen för en långsiktigt hållbar utveckling. Snabb kollektivtrafik är ett aktivt medel för att skapa regionförstoring. Goda resmöjligheter är viktiga, särskilt för ungdomar och andra som inte har bil. En mer utbyggd kollektivtrafik bidrar till ökad jämställdhet. Kollektivtrafik bör vara ett viktigt planelement i den kommunala samhällsplaneringen och samplanering av skola och högre utbildning med kollektivtrafik är fundamental. Satsningen på Linnéuniversitetet, det nya sammanslagna universitetet med verksamhet i både Kalmar och Växjö, är helt beroende av bra kollektivtrafik. Boende och verksamma i Kalmar län behöver bra kollektivtrafik inte bara inom länet utan även till angränsande län och mer avlägsna regioner.

**Resenärsperspektivet** – attraktiv trafik ”hela resan” – är en viktig utgångspunkt, då man diskuterar huvudmannaskap och ägarstyrning. Olika **samhällsperspektiv** bör beaktas.

Lokal och regional kollektivtrafik är delar i ett system. Regionala resor kan börja och sluta med en resa i lokaltrafiken. Många lokala resor kan göras i den regionala trafiken.

**Samordning och integration** är nyckelord om man ska skapa en **attraktiv och effektiv kollektivtrafik**.

Huvudmannaskap och ägarstyrning bör organiseras så att man främjar en **långsiktigt samhällsekonomiskt effektiv verksamhet**. Ytterst är det människorna som betalar, direkt till KLT och/eller via skatten. Både landsting och kommun har medborgarna som sina uppdragsgivare. Organisationen bör främja en helhetssyn och motverka suboptimering. Oavsett om man behåller nuvarande gemensamma huvudmannaskap eller övergår till ett renodlat huvudmannaskap är det fundamentalt att kommuner och landsting utvecklar en samsyn beträffande kollektivtrafikens utveckling, som även innefattar särskild kollektivtrafik (färdtjänst, skolskjutsar och sjukresor).

## 3. Olika modeller för huvudmannaskap

Trafikhuvudmannalagen (1997:734) ger kommuner och landsting stor frihet att själva välja modell för huvudmannaskap men det måste finnas en trafik huvudman i varje län, som ansvarar för lokal och regional kollektivtrafik. Lagen anvisar tre alternativa modeller:

- **Gemensamt huvudmannaskap** – kommunerna och landstinget i länet är gemensamt ansvariga
- **Landstingskommunalt huvudmannaskap** – landstinget är ensamt ansvarigt
- **Primärkommunalt huvudmannaskap** – alla kommunerna är gemensamt ansvariga.

Idag är kommunerna och landstinget i Kalmar län gemensamt ansvariga. Det gemensamt ägda bolaget Kalmar Läns Trafik AB (KLT) är trafik huvudman.

Kommunerna och landstinget har möjlighet, om man är överens inom länet, att införa renodlat landstingskommunalt eller primärkommunalt huvudmannaskap. Alternativet med primärkommunalt huvudmannaskap innebär att alla kommuner i länet gemensamt är ansvariga. Lagen ger inte utrymme för fler trafikhuvudmän i länet. Det är inte möjligt att låta exempelvis landstinget vara huvudman för regional trafik och respektive kommun huvudman för lokal trafik.

## 4. Organisation och ägarstyrning i Kalmar län

Intervjuer med förtroendevalda har gett följande bild.

- Företrädare för landstinget, stora och små kommuner har olika syn på problem, inflytande och roller.
- Företrädare för landstinget anser att nuvarande form av regelbundna presidieöverläggningar mellan landstinget och KLT fungerar bra, liksom nuvarande arbetsordning för regional trafik. Ibland tar sig regionförbundet en för stor roll. Man kan inte ha ett system där regionförbundet bestämmer och landstinget betalar.
- Företrädare för kommuner upplever att landstinget har en oengagerad inställning och att kollektivtrafik inte är ett prioriterat område inom landstinget.
- Företrädare för Kalmar kommun tycker att kommunen har svårt att få gehör för sina synpunkter.
- Regionförbundet är engagerade i kollektivtrafikfrågor men har en otydlig roll och svag legitimitet. Regionförbundet borde kunna vara, men är inte, ägarnas gemensamma arena för politiska diskussioner.
- Det förefaller som om landstingets och vissa kommuners vilja att satsa på regionförbundet är begränsad. Ett uttryck för detta är att vissa ledande förtroendevalda har valt att inte ingå i regionförbundets styrelse.
- Regionförbundet ska visserligen varje vår yttra sig över KLT:s förslag till budget men i praktiken synes denna process inte särskilt meningsfull.
- Överlag vill man lyfta upp det storregionala perspektivet och utveckla trafiken över länsgräns. Det finns en samsyn i denna fråga.
- Nuvarande system för ägarbidrag (underskottstäckning) är svårförståeligt, ologiskt och inte transparent. Flera förtroendevalda har uttalat att ett bättre system är nödvändigt. KLT:s styrelse har uppdragit åt VD att studera frågan.
- Man är överlag nöjd med KLT:s ledning och personal, som man anser kompetent.

På grundval av intervjuerna kan man dra följande slutsatser. Ägarnas gemensamma styrning av bolaget är svagt utvecklad. Bolagets årsstämma är mer en formell stämma. Ägarråd sammankallas högst oregelbundet och inte årligen. Nuvarande system för beställningar och finansiering har lett till att landsting och kommuner diskuterar och beslutar var för sig. Tidsperspektivet är begränsat. Lokal och regional kollektivtrafik är ett sammanhängande system men ledande förtroendevalda från kommunerna och landstinget diskuterar sällan gemensamt hur man vill utveckla detta gemensamma system på längre sikt. Det finns idag inget långsiktigt strategiskt styrdokument som redovisar kommunernas och landstingets gemensamma politiska vilja att utveckla verksamheten.

## 5. KLT:s årliga processer för budget och utbudsplan

KLT kommer att justera sina årliga processer tidsmässigt då KLT går över till decemberskifte p.g.a. EU:s regler om ändringar av tågplan. I bilaga redovisas årliga processer med olika datum som gäller från och med 2010.

Trafiktekniska arbetsgruppen har enligt KLT inte tillräckligt beslutsmandat från sin uppdragsgivare för att spela "rätt" roll. Det är viktigt att kommunerna, landstinget och KLT gemensamt klarlägger gruppens roll och bemanning.

KLT har våren 2009 för första gången tagit fram en 4-årsplan (långtidsbudget), som omfattar 5 år inklusive innevarande år. En viktig fråga som behöver diskuteras gäller hur KLT:s arbete med planer och långtidsbudget bör utvecklas och synkroniseras med kommunernas och landstingets arbeten med flerårsbudgetar m.m. I vilket forum vill ägarna gemensamt diskutera KLT:s verksamhetsutveckling och långtidsbudget? I vilket forum ska de långsiktiga och strategiska besluten fattas?

## 6. Renodlat regionalt huvudmannaskap – landstinget trafikhuvudman

I enlighet med Trafikhuvudmannalagen kan landstinget och kommunerna komma överens om att landstinget ensamt ska vara länstrafikansvarigt. Ett landsting som ensamt är länstrafikansvarigt skall också vara trafikhuvudman. Denna modell tillämpas i Skåne och Stockholms län. I Skåne är Region Skåne (landstinget) sedan 1999 trafikhuvudman. I Stockholms län blev landstinget ägare av SL då storlandstinget bildades 1971 och i 1978 års Trafikhuvudmannalag slog man fast att "I Stockholms län är landstinget huvudman".

Huvudmannaskapet i Skåne är grundat på ett avtal mellan primärkommunerna och Region Skåne. Skånetrafiken är en förvaltning under Kollektivtrafiknämnden inom Region Skåne och har huvudkontor i Hässleholm. Tidigare fanns i de båda länen i Skåne traditionella länstrafikbolag. Kollektivtrafiken är ett medel för att nå överordnade mål. Regionfullmäktige anger mål för Skånetrafiken, baserade på det regionala utvecklingsprogrammet samt beslutar om riktlinjer i strategiskt viktiga frågor och finansierar. Skånetrafiken planerar och upphandlar trafiken.

De geografiska och institutionella förutsättningarna har i hög grad bidragit till den positiva utvecklingen, bl.a. sammanslagningen till ett län, den skånska kommun- och ortsstrukturen, Öresundsbron och samarbetet runt Öresund. Det finns ett nära samarbete mellan Skånetrafiken och kommunerna, som präglas av samförstånd, stabilitet och långsiktighet.

Skånetrafiken har väl utvecklade och av kommunerna väl kända system för planering av kollektivtrafik som präglas av en systemsyn. Kollektivtrafiken i Skåne är ett system. Även kommunerna ser till helheten – stadstrafik, regional busstrafik, tågtrafik etc. Kundorientering är givetvis en viktig framgångsfaktor, goda fysiska förutsättningar för kollektivtrafiken en annan. Skånetrafiken har målmedvetet satsat på att skapa bättre fysiska förutsättningar för kollektivtrafiken genom:

- Ø Samverkan inom Region Skåne (regional utveckling, infrastruktur)
- Ø Samverkan med trafikverken
- Ø Samverkan med kommunerna i plan- och infrastrukturfrågor

Skånetrafiken jobbar aktivt med integration av särskild kollektivtrafik (sjukresor, färdtjänst). Man jobbar även aktivt med linjeläggning av skolskjutsar. Under en 3-årig övergångsperiod betalar kommunerna bidrag, sedan betalar Region Skåne även för sådan tidtabellslagd linje som tidigare varit skolskjuts i beställningstrafik.

Finansiering av kollektivtrafikens infrastruktur regleras i avtal med kommunerna. Kostnadsansvaret är delat mellan kommunerna och Region Skåne (Skånetrafiken) för den del av kostnaden som inte täcks genom statsbidrag. Det faktum att Region Skåne dels ansvarar för regional infrastrukturplanering, dels står för en betydande del av kostnaden för kollektivtrafikens infrastruktur är viktiga framgångsfaktorer.

Tydliga politiska prioriteringar styr verksamheten. Man satsar målmedvetet på den utvecklingsbara trafiken med två ledstjärnor:

- Bygg ut den snabba regionaltågstrafiken
- Väx i starka stråk med stort resande.

Skånetrafiken jobbar aktivt med att göra trafiken tydlig, snabb och frekvent. Framkomligheten är avgörande. Region Skåne prioriterar kollektivtrafik även i tider med kärv ekonomi. Detta är en nyckelfråga i relationen med kommunerna. Huvudmannaskapet i Skåne är avtalsbundet. Region Skåne fullföljer sitt uppdrag, reglerat i avtalet med kommunerna.

Huvudmannaskapet måste omfatta även tätortstrafik. Det är således inte möjligt att överföra KLT:s nuvarande verksamhet till landstinget och låta exempelvis Kalmar och Västervik vara huvudmän för sin tätortstrafik.

Det lokala perspektivet, där man ser kollektivtrafiken som ett viktigt planelement i den kommunala samhällsplaneringen, är fundamentalt oavsett form för huvudmannaskap och ägarstyrning. Samordning av kollektivtrafikplanering och kommunal samhällsplanering kan, liksom samordning av samhällsbetalda resor, göras oberoende av om huvudmannaskapet är renodlat eller gemensamt. Kommunerna behöver inte vara delägare av ett länstrafikbolag för att samordning och samarbete ska fungera på ett för primärkommunerna bra sätt.

Det bör understrykas att det finns stora geografiska och institutionella skillnader mellan länen.

Kommunstrukturen är annorlunda i Kalmar län. Både Region Skåne och Stockholms läns landsting har ett betydligt bredare mandat än landstinget i Kalmar län, som är en mer renodlad sjukvårdshuvudman. Samordningen av planeringen av regional utveckling, infrastruktur och kollektivtrafik är viktiga framgångsfaktorer i framför allt Skåne, liksom Region Skånes tydliga politiska styrning och Skånetrafikens nära samverkan med kommunerna. Samarbetet i Skåne präglas av samförstånd, stabilitet och långsiktighet.

## 7. Renodlat primärkommunalt huvudmannaskap

I enlighet med Trafikhuvudmannalagen kan landstinget och kommunerna komma överens om att enbart kommunerna skall vara länstrafikansvariga. I så fall ska trafikhuvudmannen vara ett kommunalförbund, eller – om kommunerna är överens – ett aktiebolag, som gemensamt ägs av kommunerna. Renodlat primärkommunalt huvudmannaskap innebär således att huvudmannaskapet blir gemensamt för alla primärkommuner. Denna modell har inte införts i något län.

Om verksamheten ska bedrivas i bolagsform bör kommunerna förvärva landstingets aktier i KLT. En skatteväxling bör genomföras. Det finns två huvudfrågor i detta alternativ:

- Drivkrafter för att utveckla regional trafik
- Fördelning av finansieringsansvaret för regional trafik kommunerna emellan.

Modellen med primärkommunalt huvudmannaskap förutsätter att kommunerna gemensamt utvecklar ett regionalt och stor-regionalt synsätt. Idag finansieras all regional trafik via landstingsskatten, vilket innebär att medborgarna i länet betalar samma antal öre per skattekrona för den regionala trafiken, ungefär 30 öre, oavsett var den bedrivs och var medborgarna bor. Det finns en uppenbar risk att modellen med primärkommunalt huvudmannaskap leder till omfattande diskussioner om nytta och skattefinansiering av regional trafik, som kan leda till att utvecklingen av den regionala trafiken stagnerar.

Lokaliseringsprincipen i kommunallagen innebär att kommunala åtgärder ska ha anknytning till kommunens geografiska område eller deras medlemmar för att anses som kompetensliga, såvida inte särskilt undantag finns i lag. Det är därför naturligt att enskilda kommuners fokus i första hand ligger på det inomkommunala perspektivet.

Samordning av kollektivtrafikplanering och kommunal samhällsplanering kan, liksom samordning av samhällsbetalda resor, göras oberoende av om huvudmannaskapet är renodlat eller gemensamt.

## 8. Skatteväxling vid ändrat huvudmannaskap

Om kommunernas del av ansvaret förs över till landstinget bör detta regleras ekonomiskt via en primärkommunal sänkning respektive landstingskommunal höjning av skattesatsen, dvs. genom en skatteväxling. Den totala primärkommunala kostnadsmassan som ska överföras bestämmer hur många öre som landstinget behöver höja sin skatt för att täcka de kostnader

som det utvidgade ansvaret för med sig. Motsvarande ska varje kommun sänka sin skatt med samma antal öre. Skatteväxlingen skulle på så vis kunna bli neutral gentemot medborgarna i länet. Nivån på skatteväxling kan ske utifrån aktuell kostnadsbild men kan också ta hänsyn till framtida förändringar av ambitionsnivå.

På omvänt sätt bör en skatteväxling genomföras om landstingets del av ansvaret skulle föras över till kommunerna. Den totala landstingskommunala kostnadsmassan som ska överföras till kommunerna bestämmer hur många öre som kommunerna behöver höja sin skatt för att täcka de kostnader som det utvidgade ansvaret för med sig. Idag uppgår beloppet till i runda tal 30 öre. Landstinget ska sänka sin skatt med samma antal öre. Även i detta fall skulle skatteväxlingen kunna bli neutral gentemot medborgarna i länet, åtminstone i teorin.

En skatteväxling handlar inte bara om ekonomi utan framför allt om politik. Landstinget och kommunerna måste komma överens om vad som ska ingå i växlingen, dvs. vad landstinget ska utföra i sin egenskap av trafik huvudman eller omvänt vad primärkommunerna gemensamt ska utföra. En skatteväxling påverkar det statliga utjämningsystemet. För att en växling ska vara genomförbar måste den upplevas som rättvis. Den måste accepteras av alla parter. Åtskilliga frågor behöver analyseras.

Vid en skatteväxling påverkas både bidrag och avgifter för kommunerna och landstingen i såväl systemen för inkomst- som kostnadsutjämning. Förändringarna uppkommer genom att den länsvisa skattesatsen ändras och att landsting och kommuner har skilda utjämningsnivåer i **inkomstutjämningsystemet**, 110 respektive 115 procent av medelskattkraften. Om renodlat landstingskommunalt huvudmannaskap skulle införas med åtföljande skatteväxling får kommunerna en minskning av bidraget som är större än vad landstinget får i ökat bidrag. Det bidrag som länet förlorar hamnar som en regleringspost som alla kommuner i Sverige får dela på inklusive kommunerna i Kalmar län. Kommunerna och landstinget kan ansöka hos regeringen om att få tillbaka dessa pengar men det finns i dagsläget ingen garanti för att en sådan ansökan kommer att beviljas.

Vid en skatteväxling för kollektivtrafiken påverkas också kollektivtrafikfaktorn i **kostnadsutjämningsystemet**. Hur kostnadsutjämnningen hanteras får avgörande betydelse för hur utfallet blir för enskilda kommuner.

## 9. Ägarstyrning av gemensamt ägda länstrafikbolag

I flertalet län ägs länstrafikbolaget av kommunerna och landstinget på motsvarande sätt som gäller i Kalmar län. Förr var det vanligt att dessa gemensamt ägda bolag hade stora styrelser, där i praktiken alla ägare var representerade och ägarna styrde bolaget via styrelsen. Så var fallet även beträffande KLT. Under senare tid har kommuner och landsting kommit till insikt om att det är mer ändamålsenligt att skilja på rollerna och ha en mindre styrelse som utgör bolagets ledningsorgan och medan ägarna styr bolaget via beslut på bolagsstämma som bereds av ägarråd eller regionförbund. I denna rapport redovisas i bilaga exempel på aktiv ägarstyrning i Östergötlands, Jönköpings och Dalarnas län. I två av dessa, Östergötlands och Dalarnas län, kanaliseras ägarstyrningen via regionförbundet, och i Jönköpings län via ett särskilt ägarråd. I Östergötland har man utvecklat en strategisk plan för gemensam långsiktig strategisk styrning

av bolaget. Tidsplaner för gemensamma processer finns reglerade i avtal.

## 10. Regionförbundet trafikhuvudman – Kronobergs län

Även i Kronobergs län är landstinget och kommunerna gemensamt länstrafikansvariga. Till skillnad mot övriga län valde man i Kronobergs län, då trafikhuvudmannen bildades för snart 30 år sedan, att organisera verksamheten i form av kommunalförbund i enlighet med huvudregeln i Trafikhuvudmannalagen. År 2007 ombildades det gamla kommunalförbundet för kollektivtrafik till Regionförbundet södra Småland, som är både samverkansorgan och trafikhuvudman. Regionförbundet ansvarar således för planering av regional utveckling och infrastruktur samt kollektivtrafik.

Länstrafiken ingår som en förvaltning inom regionförbundet. Det finns ett trafikutskott, som behandlar frågor om lokal, regional och interregional kollektivtrafik och bereder trafikärenden inför regionstyrelsen och förbundsfullmäktige. Länstrafikens nya organisation inom regionförbundet har verkat i nästan tre år. Under i vart fall den första tiden fanns problem med oklara roller m.m. Företrädare för länstrafiken upplever att den nya organisationen har varit problematisk med krångligare beslutsvägar m.m. medan andra i regionförbundet pekar på fördelarna med planering av regional utveckling, infrastruktur och kollektivtrafik inom samma organisation.

Modellen med ett kommunalförbund som både är regionförbund och trafikhuvudman borde vara intressant eftersom man inom samma organisation svarar för både regionala utvecklingsfrågor, infrastrukturplaner och kollektivtrafik. De negativa erfarenheter som finns inom Kronobergs län behöver inte betyda att modellen i sig inte är bra.

## 11. Förslaget till ny kollektivtrafiklag

I Ulf Lundins utredning ”En ny kollektivtrafiklag” (SOU 2009:39) föreslås att dagens trafikhuvudmän avskaffas. Nya länsvisa kollektivtrafikansvariga myndigheter ges ett mer övergripande och strategiskt ansvar. Utredningen poängterar vikten av att frågor om regional utveckling, infrastruktur och kollektivtrafik samlas i ett och samma organ.

För att underlätta en flexibel samordning av alla former av kollektivtrafik samlas reglerna om färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor i en och samma lag. Ansvaret för samordningen läggs på den nya myndigheten.

Framtida regionkommuner föreslås bli kollektivtrafikansvariga myndigheter. I övriga län kan landstinget och kommunerna, om de är överens, låta samverkansorganet (regionförbundet) vara kollektivtrafikansvarig myndighet. I annat fall ska landstinget ha detta ansvar. En skatteväxling ska i så fall göras mellan kommuner och landstinget.

Utredningen har varit ute på remiss och nu pågår beredning i regeringskansliet. Lagrådsremiss, proposition och riksdagsbeslut förväntas under 2010. SKL har i sitt

remissyttrande över betänkandet sammanfattningsvis uttalat följande i organisationsfrågan.

”Förbundet ställer sig positiv till att nuvarande ordning med en särskild trafik huvudman avskaffas. Vi delar utredningens uppfattning att det ska finnas ett regionalt perspektiv i kollektivtrafikens planering och organisation. Kommuner, landsting och regioner bör dock själva utifrån sina förutsättningar få avgöra hur man ska organisera verksamheten och fördela ansvaret för att ta fram en gemensam och sammanhållen trafikförsörjningsplan.”

Även Svensk Kollektivtrafik, branschorganisation för trafik huvudmännen, har i sitt remissvar uttalat att man delar uppfattningen att det är en uppenbar fördel att ansvaret för frågor som anknyter till regional utveckling som tillväxt, infrastruktur och kollektivtrafik samlas i samma organ. Svensk Kollektivtrafik framhåller att kommunerna även fortsättningsvis bör ha ett stort inflytande men understryker nödvändigheten av att kollektivtrafiken samordnas och planeras på regional nivå. Man ser stora fördelar i den modell som tillämpas i Skåne med regionkommunen som ansvarig. ”Enligt betänkandet är landstinget och kommunerna gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken om de är överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig myndighet. Det är logiskt. Om landstinget och kommunerna i länet däremot inte kan komma överens om detta ska enligt förslaget landstingen i varje län och kommunen i Gotlands län ha detta ansvar. Svensk Kollektivtrafik motsätter sig detta förslag och anser inte att landstingen ensamma är lämpliga att ansvara för kollektivtrafiken.” I de fall kommuner och landsting inte kan komma överens i organisationsfrågan bör enligt Svensk Kollektivtrafik nuvarande modell med gemensamt ansvar genom en särskild trafik huvudman behållas i avvaktan på bildande av samverkansorgan eller regionkommuner, med undantag för Stockholms läns och Gotlands län.

Svensk Kollektivtrafik framhåller vidare i sitt yttrande över Lundinutredningen att frågan om verksamhetsform, bolag eller förvaltning, är en fråga som måste övervägas och beslutas på regional nivå.

## 12. Samarbete över länsgräns

I detta uppdrag ingår även frågeställningen ”Hur kan man bedriva gemensam kollektivtrafik över länsgräns?” I landet som helhet har resandet över länsgräns ökat relativt snabbt under senare år. Flertalet resor över länsgräns företas med bil. Kollektivtrafikandelen är överlag låg, delvis beroende på landets ålderdomliga indelning i län som styr länstrafikens organisation.

I bilaga redovisas KLT:s samverkan med andra länstrafikbolag genom deläggande i olika intressebolag. KLT samarbetar även med trafik huvudmännen i grannlänerna kring frågor om marknadsföring m.m. I andra delar av landet finns ett mer långgående samarbete. De fyra nordligaste länstrafikbolagen har sedan 1980-talet ett utvecklat samarbete och har skapat en gemensam produkt, Norrlandsresan, med samordnade biljetter, periodkort, taxeregler och trafikinformation vilket underlättar resandet mellan länen.

De tre länstrafikbolagen i Örebro, Västmanland och Sörmland har skapat organisatorisk och administrativ samverkan genom Länstrafiken Mälardalen AB. En och samma person är VD i de tre länstrafikbolagen och i Länstrafiken Mälardalen AB. All personal som arbetar för de tre

länstrafikbolagen är anställd hos Länstrafiken Mälardalen AB.

Västra Götalands län bestod tidigare av tre län och i praktiken fanns utöver de tre trafik huvudmännen även en fjärde huvudman för Göteborgsregionen. Bildandet av Västtrafik AB, som ägs av regionen och de 49 kommunerna, har lett till att resandet över de forna länsgränserna underlättats och ökat. På motsvarande sätt har länssammanslagningen i Skåne och bildandet av Skånetrafiken underlättat och ökat resandet i Skåne.

För boende och verksamma i Kalmar län är det viktigt att det är enkelt och prisvärt att åka kollektivt lokalt och regionalt över länsgräns.

Under 2008 tog Regionförbundet i Kalmar län, Region Blekinge, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet södra Småland och Regionförbundet Östsmåland gemensamt fram en ”Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i östra Götaland”. I rapporten sägs bl.a. att ”Kollektivtrafiken ska utvecklas för att bli mer attraktiv, framförallt genom att skapa bättre pendlingsmöjligheter och därmed stödja målet om regionförstoring.” För några år sedan tog regionförbundet fram rapporten ”Regionförstoring med kollektivtrafik i Kalmar län – färre arbetsmarknadsregioner, bättre regional utveckling”.

Idag finns ett utvecklat samarbete mellan trafik huvudmännen i södra Sverige beträffande tågtrafik. **Kommunerna, landstinget, regionförbundet och KLT bör nu gemensamt diskutera hur man kan gå vidare och utveckla visioner, mål och en långsiktig strategisk plan för bättre och mer gränslös kollektivtrafik i östra Götaland samarbete med berörda regionförbund, trafik huvudmän, trafikverk m.fl.**

Trafik huvudmännens ansvar gäller lokal och regional trafik. Den svenska transportpolitiken innebär att interregional trafik i första hand ska bedrivas av kommersiella operatörer genom konkurrens på marknaden. Det gäller såväl buss som tåg. SJ:s ensamrätt till kommersiell långväga persontrafik avvecklas nu stegvis. Rikstrafiken upphandlar långväga kollektiv persontrafik där det inte är möjligt att bedriva sådan trafik kommersiellt.

Bättre utbud behöver inte alltid innebära behov av mer skattemedel. Samordning av priser och taxsystem länen emellan och gemensam marknadsföring behöver inte vara kostsam. En långsiktig strategisk plan för bättre och mer gränslös kollektivtrafik i östra Götaland behöver inte med nödvändighet innebära att det krävs nya skattemedel från kommuner och landsting för planens genomförande, framför allt inte beträffande buss. Utvecklad samverkan mellan trafik huvudmän och kommersiella operatörer kan leda till bättre resemöjligheter i ett stor-regionalt perspektiv även inom ramen för nuvarande skattefinansiering.

Svensk Kollektivtrafik har i sitt yttrande över Lundinutredningen uttalat att det är angeläget man utvecklar ”**Regionala Planer för Hållbart Resande**”, som utgår ifrån de övergripande transportpolitiska målen, den branschgemensamma visionen och fördubblingsmålet och den totala efterfrågan på personresor. I planerna ska bl.a. den länsgränsöverskridande arbetspendlingen fångas upp. Planerna bör vara långsiktiga och vid behov uppdateras årligen med en bredare översyn förslagsvis var fjärde år. Planen ska identifiera 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. Man förordar en integrerad trafik- och infrastrukturplanering, som innehåller en samlad bedömning av investeringsbehoven både på väg- och järnvägssidan.

Planerna bör även ta upp en annan typ av infrastruktur såsom gemensamma system för information och betalningar.

Svensk Kollektivtrafik föreslår att den nya planeringsordningen kommer till stånd redan nu genom att alla involverade aktörer arbetar tillsammans inom ramen för geografiska områden bestående av flera län, som tillsammans speglar dagens och morgondagens resmönster. **För att snabbt komma igång kommer Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Vägverket och Banverket och andra aktörer att genomföra en försöksverksamhet i någon del av landet med syfte att utarbeta en nyskapande modell för hur en Regional Plan för Hållbart resande skulle kunna utformas.**

**Regionförbundet och KLT bör gemensamt diskutera med berörda aktörer om möjligheterna att driva ett sådant pilotprojekt i Östra Götaland.**

## Bilagor

### Bil. 1. Kollektivtrafik viktigt medel för att nå övergripande mål

Kollektivtrafik är inte ett mål i sig utan ett medel för att uppfylla mer övergripande lokala och regionala mål. Det är landstinget och kommunerna som gemensamt bestämmer hur kollektivtrafiken ska användas som ett viktigt strategiskt instrument för att uppnå dessa mål.

Kollektivtrafiken kan bli ett viktigt medel i ett tillväxt- och utvecklingsperspektiv inom ramen för en långsiktigt hållbar utveckling, med mer fokus på miljö, trafiksäkerhet och hälsa. Snabb kollektivtrafik är ett aktivt medel för att skapa regionförstoring med större och mer robusta arbetsmarknader. Goda resmöjligheter för boende i länets olika delar är viktiga, särskilt för ungdomar och andra som inte har bil. En mer utbyggd kollektivtrafik bidrar till ökad jämställdhet i samhället. Kollektivtrafik bör vara ett viktigt planelement i den kommunala samhällsplaneringen och samplanering av skola och högre utbildning med kollektivtrafik fundamental. Satsningen på Linnéuniversitetet, det nya sammanslagna universitetet med verksamhet i både Kalmar och Växjö, är helt beroende av bra kollektivtrafik. Boende och verksamma i Kalmar län är beroende av bra kollektivtrafik inte bara inom länet utan även till angränsande län och mer avlägsna regioner.

Kollektivtrafiken finansieras av dels resenärerna, dels av kommuner och landsting. Det är därför viktigt att man har många perspektiv då man diskuterar huvudmannaskap och ägarstyrning.

**Resenärsperspektivet** – attraktiv trafik ”hela resan” – är en viktig utgångspunkt, då man diskuterar huvudmannaskap och ägarstyrning. Men kunderna betalar inte hela kostnaden och det finns många samhällsekonomiska och andra skäl för landsting och kommuner att ge ägarbidrag till KLT:s verksamhet. Olika **samhällsperspektiv** bör beaktas.

- Tillgänglighet och mobilitet åt alla
- Arbetsmarknad och regionförstoring: Större och mer robusta arbetsmarknader ger bättre förutsättningar för fler att få det jobb de vill ha
- Resemöjligheter till skola och framförallt högre utbildning
- Näringslivets utveckling
- Miljöpåverkan
- Trafiksäkerhet – bra kollektivtrafik minskar antalet trafikolyckor
- Hälsa – många som åker kollektivt går och cyklar mer än personer som åker bil
- Samordning av samhällsbetalda resor som betalas via olika ”plånböcker” (även skolskjutsar, färdtjänst, sjukresor)
- Samordning med planering av regional utveckling
- Samordning med planering och drift av infrastruktur
- Samordning med fysisk planering
- Samordning med planering av skola och högre utbildning.

Lokal och regional kollektivtrafik är delar i ett system. Regionala resor kan börja och sluta med en resa i lokaltrafiken. Många lokala resor kan göras i den regionala trafiken.

Samordning och integration är nyckelord om man ska skapa en attraktiv och effektiv kollektivtrafik.

Huvudmannaskap och ägarstyrning bör organiseras så att man främjar en **långsiktigt samhällsekonomiskt effektiv verksamhet**. Ytterst är det människorna som betalar, direkt till KLT och/eller via skatten. Både landsting och kommun har medborgarna som sina uppdragsgivare. Organisationen bör främja en helhetssyn och motverka suboptimering. Oavsett om man behåller nuvarande gemensamma huvudmannaskap eller övergår till ett renodlat huvudmannaskap är det fundamentalt att kommuner och landsting utvecklar en samsyn beträffande kollektivtrafikens utveckling, som även innefattar särskild kollektivtrafik (färdtjänst, skolskjutsar och sjukresor).

## Bil. 2. Olika modeller för trafikhuvudmannaskap

Enligt Trafikhuvudmannalagen (1997:734) gäller följande:

”1 § För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall det i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafikhuvudman.

De länstrafikansvariga ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst eller lagen (1997:735) om riksfärdtjänst i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till trafikhuvudmannen i länet.”

”4 § Länstrafikansvariga är landstinget och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstinget länstrafikansvarigt och i Gotlands län är kommunen länstrafikansvarig. Landstinget och kommunerna i övriga län kan komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna skall vara länstrafikansvariga.”

”5 § Ett landsting som ensamt är länstrafikansvarigt eller en kommun som ensam är länstrafikansvarig, skall också vara trafikhuvudman. I övriga fall skall trafikhuvudmannen vara ett kommunalförbund. Om de som är länstrafikansvariga är överens om det, får dock trafikhuvudmannen i stället för ett kommunalförbund vara ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. De som är länstrafikansvariga skall inneha samtliga aktier i bolaget.

I fråga om kommunalförbund gäller vad som föreskrivs i kommunallagen (1991:900) om inte annat följer av 9 - 12 §§.”

Trafikhuvudmannalagen (1997:734) ger således kommuner och landsting stor frihet att själva välja modell för huvudmannaskap men det måste finnas en, och endast en, trafikhuvudman i varje län, som ansvarar för lokal och regional kollektivtrafik. Lagen anvisar tre alternativa modeller:

- Gemensamt huvudmannaskap – kommunerna och landstinget i länet är gemensamt ansvariga
- Landstingskommunalt huvudmannaskap – landstinget i länet är ensamt ansvarigt
- Primärkommunalt huvudmannaskap – kommunerna i länet är gemensamt ansvariga.

Kommunerna och landstinget har möjlighet, om man är överens inom länet, att införa renodlat landstingskommunalt eller primärkommunalt huvudmannaskap. Alternativet med primärkommunalt huvudmannaskap innebär att alla kommuner i länet gemensamt är ansvariga. Lagen ger inte utrymme för att varje kommun var för sig är trafikhuvudman. Lagen ger heller inte utrymme för att en enskild kommun är trafikhuvudman för exempelvis stadstrafik. Det är således inte möjligt att låta landstinget vara trafikhuvudman för regional trafik och kommun trafikhuvudman för stadstrafik.

Ett landsting som ensamt är länstrafikansvarigt skall också vara trafikhuvudman. I detta fall kan trafikhuvudmannen alltså inte vara ett aktiebolag. Detta framgår av en författningskommentar i prop. 1996/97:115 "Mer tillgänglig kollektivtrafik", i vilken ingår regeringens förslag till reviderad trafikhuvudmannalag.

I tre län finns renodlat landstingskommunalt eller primärkommunalt huvudmannaskap:

- I Stockholms län är Stockholms läns landsting trafikhuvudman (inte SL)
- I Skåne är Region Skåne (= landstingskommunen) trafikhuvudman
- I Gotlands län är kommunen trafikhuvudman (enda kommun i länet).

I övriga län är kommunerna och landstinget i respektive län är gemensamt ansvariga. Trafikhuvudmannalagen anvisar två juridiska former för huvudmannaskap, då kommunerna och landstinget gemensamt ansvarar för kollektivtrafiken:

- Kommunalförbund
- Aktiebolag (om alla är överens om detta).

Endast Kronobergs län valde själva, då trafikhuvudmännen bildades omkring 1980, att bilda kommunalförbund. I samband med att samverkansorgan bildades i länet vid årsskiftet 2006/2007 ombildades kommunalförbundet i Kronoberg till ett regionförbund. Regionförbundet södra Småland är dels samverkansorgan med ansvar för bl.a. regional utveckling och planering av regional infrastruktur, dels trafikhuvudman.

Det kan synas förvånande att inte fler län valde kommunalförbundsformen då trafikhuvudmännen bildades för omkring 30 år sedan. Vid denna tid upplevdes det då gällande regelverket för kommunalförbund som krångligt. Bolagsformen var populärare. Synen på bolag kontra förvaltning var annorlunda.

Jämtlands län har haft kommunalförbund, ursprungligen tvångsvis bildat efter regeringsbeslut. Sedermera har man gått över till aktiebolag. I övriga län (inklusive Västra Götaland) utövas huvudmannaskapet av ett aktiebolag, som ägs av kommunerna och landstinget gemensamt.

Trafikhuvudmannens ansvar omfattar enligt lag följande:

- Lokal och regional linjetrafik
- Även lokal och regional linjetrafik över länsgräns
- Alla trafikslag (lokal och regional buss-, tåg- och båttrafik)
- Taxi – verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Trafikhuvudmannen kan, om kommuner och landsting så vill:

- ansvara för färdtjänst och riksfärdtjänst
- samordna och upphandla färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor, skolskjutsar m.m.

Olika modeller för huvudmannaskap kan sammanfattas i följande tabell. Idag är landstinget och kommunerna gemensamt ansvariga och huvudmannaskapet kan utövas genom kommunalförbund eller aktiebolag (KLT).

Om landstinget och kommunerna så vill kan ansvaret renodlas till antingen landstingskommunal eller primärkommunal nivå.

	Landsting	Kommun
<b>Gemensamt huvudmannaskap</b>	<b>Landstinget och kommunerna gemensamt ansvariga</b>	
<b>Trafikhuvudman</b>	Kommunalförbund	
	Aktiebolag, typ KLT	
<b>Ägarbidrag (skattefinansiering)</b>	På det sätt landstinget och kommunerna kommer överens om. Om enighet inte uppnås ska landstinget täcka hälften av underskottet och kommunerna resten, fördelat efter trafikarbetet i resp. kommun.	
<b>Renodlat huvudmannaskap till antingen landstingskommunal eller primärkommunal nivå</b>		
	<b>Landstinget ensamt ansvarigt</b>	
<b>Trafikhuvudman</b>	Landstinget (ej aktiebolag)	
<b>Ägarbidrag (skattefinansiering)</b>	Landstinget	
		<b>Kommunerna gemensamt ansvariga (utan landstinget)</b>
<b>Trafikhuvudman</b>		Kommunalförbund
		Aktiebolag typ KLT, som ägs av alla kommunerna (inte landstinget)
<b>Ägarbidrag (skattefinansiering)</b>		Alla kommuner, på det sätt kommunerna kommer överens om

### Bil. 3. Organisation och ägarstyrning i Kalmar län

I Kalmar län utövar kommunerna och landstinget sitt gemensamma ansvar genom trafik huvudmannen Kalmar Läns Trafik AB (KLT). Intervjuer med företroendevalda från landstinget samt Kalmar, Västerviks och Borgholms kommuner har gett följande bild.

- Företrädare för landstinget, stora och små kommuner har olika syn på problem, inflytande och roller.
- Företrädare för landstinget anser att nuvarande form av regelbundna presidieöverläggningar mellan landstinget och KLT fungerar bra, liksom nuvarande arbetsordning för regional trafik. Ibland tar sig regionförbundet en för stor roll. Man kan inte ha ett system där ett organ (regionförbundet) bestämmer och ett annat (landstinget) betalar. ”Den som betalar måste också bestämma.”
- Företrädare för kommuner upplever att landstinget har en oengagerad inställning och att kollektivtrafik inte är ett prioriterat område inom landstinget.
- Det förefaller som om företrädare för mindre kommuner är mer nöjda med nuvarande system än företrädare för Kalmar kommun, som tycker att kommunen har svårt att få gehör för sina synpunkter.
- Regionförbundet är engagerade i kollektivtrafikfrågor men har en otydlig roll och svag legitimitet.
- Regionförbundet borde kunna vara, men är inte, ägarnas gemensamma arena för politiska diskussioner.
- Det förefaller som om landstingets och vissa kommuners vilja att satsa på regionförbundet är begränsad. Ett uttryck för detta är att vissa ledande förtroendevalda har valt att inte ingå i regionförbundets styrelse.
- Regionförbundet ska visserligen varje vår yttra sig över KLT:s förslag till budget men i praktiken synes denna process inte särskilt meningsfull.
- Överlag vill man lyfta upp det storregionala perspektivet och utveckla trafiken över länsgräns. Det finns en samsyn i denna fråga.
- Nuvarande system för ägarbidrag (underskottstäckning) är svårförståeligt, ologiskt och inte transparent. Flera förtroendevalda har uttalat att ett bättre system är nödvändigt. KLT:s styrelse har uppdragit åt VD att studera frågan.
- Man är överlag nöjd med KLT:s ledning och personal, som man anser kompetent.

Idag finns följande fem organ i länet:

- KLT:s årsstämma, en gång per år, i maj, vanliga stämmofrågor. Rent praktiskt äger stämman rum i anslutning till regionförbundets styrelsemöte (33 ledamöter).
- KLT:s ägarråd, träffas sällan, ad hoc då stora frågor behöver diskuteras. Ej formaliserat. Ingen tradition med regelbundna ägarmöten som exempelvis årligen diskuterar viss typ av frågor. Inte alla ledande politiker deltar. Administreras av KLT.
- Regionförbundets styrelse, 33 ledamöter (regionförbund utan fullmäktige), flertalet kso, dock ej kso i Kalmar (ers.), Nybro, Västervik, Borgholm. KLT:s VD medverkar ca 2 ggr/år.

- Primärkommunala nämnden (inom regionförbundet), alla kommunalråden.  
Diskuterar inte kollektivtrafikfrågor. Administrativt stöd från regionförbundet.
- Ordförandegruppen (alla kso, Iso, regionförbundets presidium). Träffas oregelbundet, ca 4 ggr/år, bl.a. frågor om infrastruktur, ekonomi m.m. Diskuterar sällan kollektivtrafik.  
Administrativt stöd från regionförbundet.

Ägarnas gemensamma styrning av bolaget är svagt utvecklad. Bolagets årsstämma är mer en formell stämma. Ägarråd sammankallas högst oregelbundet och inte årligen. Nuvarande system för beställningar och finansiering har lett till att landsting och kommuner diskuterar och beslutar var för sig. Tidsperspektivet är begränsat. Lokal och regional kollektivtrafik är ett sammanhängande system men ledande förtroendevalda från kommunerna och landstinget diskuterar sällan gemensamt hur man vill utveckla gemensamma system på längre sikt. Det finns idag inget långsiktiga strategiskt styrdokument som redovisar kommunernas och landstingets gemensamma politiska vilja att utveckla verksamheten.

## Bil. 4. KLT:s årliga processer för budget och utbudsplan

KLT kommer att justera sina processer tidsmässigt då KLT går över till decemberskifte p.g.a. EU:s regler om ändringar av tågplan. Tågplanen skall alltid börja gälla klockan 24.00 den andra lördagen i december. De datum som anges nedan gäller från och med 2010.

<b>KLT:s budget för nästkommande kalenderår</b>	Budget för 2010 bygger på bokslut 2008
April (senast i maj)	Regionförbundets styrelse yttrar sig över budgetförslaget (7§ i konsortialavtalet, 10§ i trafikavtalet)
Maj	Beslutas av KLT:s styrelse Delges KLT:s ägare tillsammans med regionförbundets yttrande (10§ trafikavtalet)
<b>KLT:s 4-årsplan (långtidsbudget)</b>	Nytt för i år
Maj	Beslutas av KLT:s styrelse Delgiven landstinget, delges kommunerna under hösten
<b>KLT:s utbudsplan (tidtabell) för nästkommande tidtabellsår</b>	December – december
Trafiktekniska arbetsgruppen	Avstämningsmöten 4 ggr per år, trafik, budget, prognos, beställning, statsbidrag m.m. Landstinget deltar ej.
	Olika processer för regional trafik (landstinget) och lokal trafik (kommunerna) Landstinget ger ekonomiska ramar för regional trafik. Kommunerna beställer lokal trafik.
Regional trafik Före 30 april	Landstinget ger KLT en ekonomisk ram för regional trafik som KLT omsätter i ett förslag till utbudsplan för regional trafik, som diskuteras med kommunerna

Lokal trafik Före 30 april	Kommunernas beställningar för lokal trafik skickas till KLT
Början av maj	KLT:s VD fastställer utbudsplan
Tidtabeller träder ikraft	December
<b>Större utbudsförändringar</b>	
Januari år 1	Idé till stor förändring
Oktober år 1	Trafikförslag från KLT till berörd ägare. Samråd med berörd ägare.
Januari år 2	Beslut av KLT om förändring i december år 2
Maj år 2	KLT:s styrelse fastställer budget för år 3, i vilken förändringen ingår
December år 2	Förändringen genomförs
Januari – december år 3	Första året med helårseffekt

Trafiktekniska arbetsgruppen har enligt KLT inte tillräckligt beslutsmandat från sin uppdragsgivare för att spela ”rätt” roll. Det är viktigt att kommunerna, landstinget och KLT gemensamt klarlägger gruppens roll och bemanning.

KLT har våren 2009 för första gången tagit fram en 4-årsplan (långtidsbudget), som omfattar 5 år inklusive innevarande år. En viktig fråga som behöver diskuteras gäller hur KLT:s arbete med planer och långtidsbudget bör utvecklas och synkroniseras med kommunernas och landstingets arbeten med flerårsbudgetar m.m. I vilket forum vill ägarna gemensamt diskutera KLT:s verksamhetsutveckling och långtidsbudget? I vilket forum ska de långsiktiga och strategiska besluten fattas?

## **Bil. 5. Renodlat regionalt huvudmannaskap – landstinget trafikhuvudman**

I enlighet med Trafikhuvudmannalagen kan landstinget och kommunerna komma överens om att landstinget ensamt ska vara länstrafikansvarigt. Ett landsting som ensamt är länstrafikansvarigt skall också vara trafikhuvudman. Denna modell tillämpas i Skåne och Stockholms län.

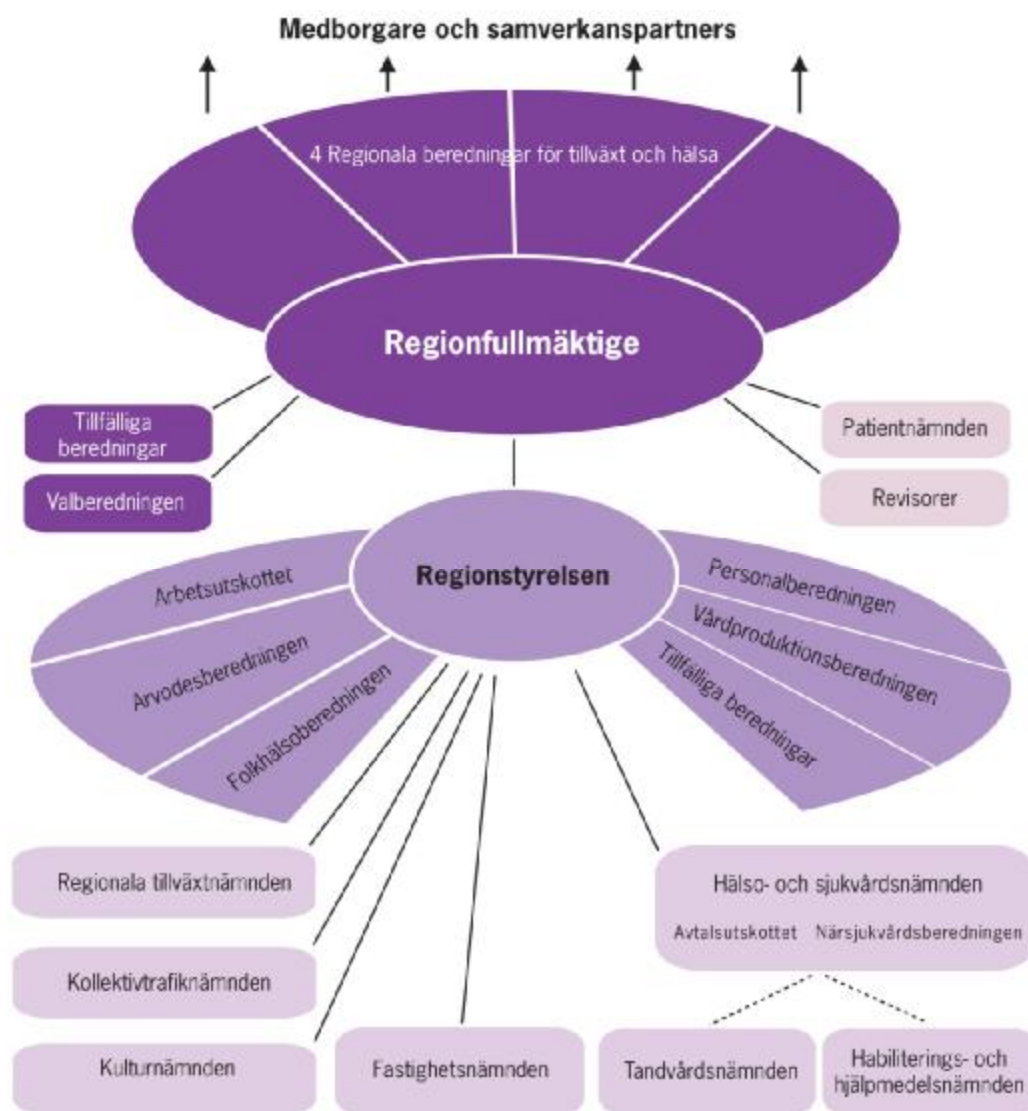
### **5.1. Skåne**

När de länsvisa trafikhuvudmännen organiserades 1981 bildades i de två dåvarande länen i Skåne (Malmöhus och Kristianstad län) ett länstrafikbolag i respektive län, som ägdes gemensamt av kommuner och landsting. I Kristianstads län bestod denna form för trafikhuvudmannaskapet till utgången av 1997. I Malmöhus län skedde en ombildning av huvudmannaskapet vid årsskiftet 1991/1992, då Malmöhus läns landsting och Malmö stad skapade en trafikhuvudman genom ett kommunalförbund, Kommunalförbundet för Malmöhus läns Kollektivtrafik. På den tiden ingick inte Malmö stad i landstinget utan fullgjorde själv landstingskommunala uppgifter. Kommunalförbundet övertog ägandet av länstrafikbolaget i länet.

I Skåne har man således långvarig erfarenhet av traditionell organisation av verksamheten i form av länstrafikbolag, till hälften ägt av landstinget och till hälften av kommunerna.

Under 1998 tog Regionförbundet Skåne över huvudmannskapet som en interimistisk lösning i avvaktan på att Region Skåne bildades den 1 januari 1999. Sedan 1999 är Region Skåne (landstinget) trafikhuvudman. Huvudmannskapet i Skåne är grundat på ett avtal mellan primärkommunerna och Region Skåne. Skånetrafiken är en förvaltning under Kollektivtrafiknämnden inom Region Skåne och har huvudkontor i Hässleholm.

Region Skånes organisation framgår av nedanstående figur.



Kollektivtrafiknämnden ansvarar för planering och genomförande av lokal och regional linjetrafik i Skåne. Nämnden ansvarar även för sjukresorna. I nämnden ingår 11 ledamöter och 9 ersättare. Lars-Ingvar Ljungman, kommunalråd i Vellinge, är ordförande.

Regionala tillväxtnämnden ansvarar för regionala tillväxt- och utvecklingsfrågor inom näringslivsutveckling, planering, infrastruktur och miljö samt forskningsfrågor inom nämndens ansvarsområde. Nämnden ansvarar för det regionala utvecklingsprogrammet, infrastrukturplaneringen (RTI-plan) och det regionala tillväxtprogrammet, fördelningen av

statliga regionalpolitiska utvecklingsmedel, övriga tillväxtmedel samt bidrag inom miljöområdet. I nämnden ingår 15 ledamöter och 15 ersättare. Regionrådet Pia Kinhult är ordförande.

Hur styrs kollektivtrafiken i Skåne? Grundläggande är att kollektivtrafiken är ett medel för att nå överordnade mål. Kollektivtrafiken har två sidor, en politiskt styrd och kommersiell.

Regionfullmäktige:

- Anger mål för Skånetrafiken, baserade på det regionala utvecklingsprogrammet.
- Beslutar om riktlinjer och i strategiskt viktiga frågor.
- Finansierar.

Skånetrafiken planerar och upphandlar trafiken.

Regionfullmäktige har tydliga politiska mål med avvägningar och prioriteringar från en regional helhetssyn.

- Kundorienterad trafik som tillgodoser ett brett behov av resor
- Ökat resande med 3-6 % per år till 2020
- Bra trafikförsörjning lokalt, delregionalt, regionalt, interregionalt
- Skåne en gemensam region för boende, arbete, utbildning, service m.m.
- Bättre miljö, ökad trafiksäkerhet, effektiv resursanvändning
- Tillgänglig för alla, jämställd, barnvänlig
- Effektiv trafik.

De geografiska och institutionella förutsättningarna har i hög grad bidragit till den positiva utvecklingen.

- Sammanslagningen till ett län – tidigare två (Malmöhus och Kristianstad län)
- Den skånska kommun- och ortsstrukturen
- Öresundsbron och samarbetet runt Öresund
- Nära samarbete mellan Skånetrafiken och kommunerna. Samarbetet präglas av samförstånd, stabilitet och långsiktighet.

Organisationen är enkel och tydlig på både den politiska nivån och tjänstemannanivån.

- Den nya organisationen ledde till en nystart 1999
- Utvecklade processer och styrinstrument
- Samordning med planering av regional utveckling och infrastruktur.

I de två gamla länen i Skåne fanns länstrafikbolag. Övergången från bolag till förvaltning upplevdes inte av Skånetrafikens dåvarande ledning som problematiskt med undantag för diverse administrativa rutiner, anpassade för sjukvården, som Region Skåne inledningsvis införde. Så småningom löstes dessa problem. Det finns alltid en risk för att man i en stor organisation inför administrativa rutiner som inte är anpassade till mindre verksamheters särart. Det gäller särskilt organisationer i vilka en verksamhet, som exempelvis sjukvård, är helt dominerande.

Det är möjligt att övergången från bolagskultur till förvaltningskultur underlättat samarbetet med kommunerna. I varje fall har förvaltningskulturen inte varit till nackdel.

Skånetrafiken har väl utvecklade och av kommunerna väl kända system för planering av kollektivtrafik som präglas av en systemsyn. Kollektivtrafiken i Skåne är ett system. Även kommunerna ser till helheten – stadstrafik, regional busstrafik, tågtrafik etc. Kundorientering är givetvis en viktig framgångsfaktor, goda fysiska förutsättningar för kollektivtrafiken en annan. Skånetrafiken har målmedvetet satsat på att skapa bättre fysiska förutsättningar för kollektivtrafiken genom:

- Ø Samverkan inom Region Skåne (regional utveckling, infrastruktur)
- Ø Samverkan med trafikverken
- Ø Samverkan med kommunerna i plan- och infrastrukturfrågor.

Skånetrafiken jobbar aktivt med integration av särskild kollektivtrafik (sjukresor, färdtjänst). Man jobbar även aktivt med linjeläggning av skolskjutsar. Under en 3-årig övergångsperiod betalar kommunerna bidrag, sedan betalar Region Skåne även för sådan tidtabellslagd linje som tidigare varit skolskjuts i beställningstrafik.

Finansiering av kollektivtrafikens infrastruktur regleras i avtal med kommunerna. Kostnadsansvaret är delat mellan kommunerna och Region Skåne (Skånetrafiken) för den del av kostnaden som inte täcks genom statsbidrag.

Större åtgärd med stor regional nytta:

- Region Skåne betalar upp till 25 % av totalkostnaden för den del som överstiger 5 miljoner kronor. Åtgärden kan avse terminal eller annan trafikanläggning, med stor andel resande från andra kommuner.

Åtgärd med stor trafikekonomisk nytta, men som för vissa resandegrupper ger stora negativa konsekvenser:

- Region Skåne betalar upp till 50 % av totalkostnaden.

Väderskydd i Region Skånes standard:

- Region Skåne betalar 25 % av totalkostnaden för nya väderskydd i Region Skånes standard.

Kommunerna svarar för resterande kostnad plus mark för terminaler, hållplatser m.m. Enligt Skånetrafiken ska avtalet tolkas på så sätt att om en terminal kostar 30 mkr står Skånetrafiken för 25 %, dvs. 7,5 mkr. Om staten (=Vägverket) svarar för 50 % genom statsbidrag betalar Region Skåne (Skånetrafiken) 25 % och berörd kommun 25 %. Totalkostnaden är således hela kostnaden för ett projekt. Region Skånes andel på 25 % räknas alltid på totalkostnaden.

Det faktum att Region Skåne dels ansvarar för regional infrastrukturplanering, dels står för en betydande del av kostnaden för kollektivtrafikens infrastruktur är viktiga framgångsfaktorer.

Tydliga politiska prioriteringar styr verksamheten. Man satsar målmedvetet på den utvecklingsbara trafiken med två ledstjärnor:

- Bygg ut den snabba regionaltågstrafiken
- Väx i starka stråk med stort resande.

Skånetrafiken jobbar aktivt med att göra trafiken tydlig, snabb och frekvent. Framkomligheten är avgörande.

Region Skåne prioriterar kollektivtrafik även i tider med kärv ekonomi. Detta är en nyckelfråga i relationen med kommunerna. Huvudmannaskapet i Skåne är avtalsbundet. Region Skåne fullföljer sitt uppdrag, reglerat i avtalet med kommunerna.

Skånetrafiken har omfattande samråd med kommunerna:

- Årligt seminarium för alla, om trafiken i allmänhet eller visst tema
- Samråd med kommunerna, enskilt eller i grupp, bl.a. i Skånes fyra hörn. Ofta med något särskilt tema eller i något projekt. På olika nivåer
- Regelbundna presidie möten med de fyra största kommunerna
- Översiktsplaner m.m. lämnas till Skånetrafiken innan de går till beslut, 200 - 300 planer per år
- Samråd med kommunerna som en del i den årliga planeringen av trafik, körvägar, hållplatser m.m.
- Remisser.

Trafikhuvudmannaaavtalet i Skåne (avtalet med alla kommunerna) utvärderades år 2007.

- Avtalet om ansvaret för kollektivtrafiken i Skåne har varit en stor framgång. Ingen förändring i kollektivtrafikens organisatoriska uppbyggnad föreslås
- Det behövs en tydlig avgränsning av ansvar mellan Region Skåne och kommunerna för trafik och infrastruktur
- Fördjupad dialog mellan Region Skåne och kommunerna
- Möjlighet till samverkan och överföring av ansvar för andra samhällsbetalda transporter
- Nytt avtal, enklare, tydligare och kompletterat.

Kommunernas syn i Skåne:

- Verksamhetsöverföring och skatteväxling 1998 baserat på avtal mellan alla berörda parter.
- Idag satsar Region Skåne mer per skattekrona reallt än 1998
- Kommunerna är nöjda med regionalt huvudmannaskap
- Ingen kommun vill ha delat huvudmannaskap av den modell som tillämpas i flertalet län i landet
- I Lund tillämpas en särskild modell med delegerat ansvar till kommunen. Ingen annan kommun vill gå över till denna modell
- Kommunerna värnar om det avtalsbundna regionala huvudmannaskapet. Man säger nej till lagfäst regionalt huvudmannaskap.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att det regionala huvudmannaskapet för kollektivtrafiken i Skåne varit framgångsrikt.

## 5.2. Stockholms län

Före 1967 var kollektivtrafiken i Stockholms län starkt splittrad med ett tiotal olika trafikföretag, som bedrev kollektivtrafik utan inbördes samordning beträffande tidtabeller, bytespunkter, taxesytem etc. Dåvarande statssekreteraren i Kommunikationsdepartementet, Nils Hörjel, förhandlade fram en principöverenskommelse 1964 mellan dåvarande Stockholms läns landsting, Stockholms stad och staten genom SJ. Denna överenskommelse fick namnet "Hörjel-överenskommelsen" och var grundläggande för samordningen av den regionala och lokala kollektivtrafiken i Stockholms län. Vid denna tid ingick inte Stockholms stad i landstinget. Med överenskommelsen som grund för bildades 1967 AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), som under en övergångsperiod ägdes av ett kommunalförbund med två medlemmar, Stockholms läns landsting (B-landstinget) och Stockholm stad. SL köpte alla statliga och privata bolag i länet för att kunna samordna trafiken. På den tiden hindrade även busstrafikföretagens linjekoncessioner nödvändig samordning.

Storlandstinget bildades 1971 och tog då över ägandet av SL. Vid denna tid fanns en uttalad politisk ambition att storlandstinget skulle bli kommunernas gemensamma politiska forum. Denna ambition kom aldrig att förverkligas. 1971 infördes länstaxa med bl.a. 50-kortet och landstinget blev regionplaneorgan. Till skillnad mot Skåne har kommunerna i Stockholms län, med undantag för Stockholm stad före 1967, inte haft något ansvar för kollektivtrafik. De har heller inte någon uttalad kompetens inom detta område. Inom landstinget fick år 1971 Trafiknämnden och dess förvaltning, Trafikkontoret, ansvaret för landstingets trafikpolitik och övergripande och långsiktiga trafikplanering medan SL fick ansvar för verkställighet och drift. I 1978 års trafikhuvudmannalag lagfästes det landstingskommunala huvudmannaskapet.

Hörjel-överenskommelsen om trafiksamordning, bildandet av SL och införandet av ett gemensamt taxesytem var viktiga utgångspunkter för 1978 års trafikhuvudmannareform i Sverige, som lade grunden till bildandet av de länsvisa trafikhuvudmännen.

I mitten på 1980-talet slogs trafiknämnden och trafikkontoret ihop med Regionplanenämnden och Regionplanekontoret under namnen Regionplane- och trafiknämnden respektive Regionplane- och trafikkontoret. Den 1 juli 2009 överfördes hela ansvaret för trafikfrågorna till SL. Samtidigt återgick nämnd och kontor sina gamla benämningar, Regionplanenämnden och Regionplanekontoret.

Skillnaderna mellan Kalmar och Stockholms län är så stora att det inte finns anledning att närmare beskriva verksamheten i Stockholms län.

## 5.3. Tätortstrafik och regionalt huvudmannaskap

Enligt dagens lagstiftning måste huvudmannaskapet omfatta även tätortstrafik. Det är således inte möjligt att överföra KLT:s nuvarande verksamhet till landstinget och låta exempelvis Kalmar och Västervik vara huvudmän för sin tätortstrafik. En överföring av huvudmannaskap och skatteväxling måste inkludera även tätortstrafiken. Detta har även SKL:s juridiska expertis och ekonomiska expertis på skatteväxling samstämmigt bekräftat.

Det är viktigt med systemtänkande och integration. Kollektiv stadstrafik och regional trafik bör vara integrerade. Samtidigt är det uppenbart att kollektivtrafik måste utvecklas i intimt samarbete med kommunala förvaltningar med ansvar för stadsbyggnad, gator, skola m.fl. Den urbana strukturen har stor betydelse för människors resbehov och färdmedelsval och har en avgörande betydelse för möjligheten att skapa en långsiktigt hållbar utveckling. Det finns ett starkt samband mellan energikonsumtion för transportändamål och bebyggelsens täthet. Den kommunala fysiska planeringen har avgörande påverkan på kollektivtrafikens attraktivitet och effektivitet. Den kommunala parkeringspolitiken har ett avgörande inflytande över människors färdmedelsval. Busstrafikens prioritet i gaturummet har stor betydelse för busstrafikens konkurrenskraft. Arbetet med att utveckla busskörfält, bussgator, bussterminaler och hållplatser måste drivas vidare oavsett hur man organiserar huvudmannaskapet.

Det lokala perspektivet, där man ser kollektivtrafiken som ett viktigt planelement i den kommunala samhällsplaneringen, är fundamentalt oavsett form för huvudmannaskap och ägarstyrning.

#### **5.4. Renodlat landstingskommunalt huvudmannaskap – slutsatser**

Renodlat landstingskommunalt huvudmannaskap fungerar väl i både Stockholms och Skåne län. Det finns ingen primärkommunal opinion för att övergå till gemensamt huvudmannaskap i något av länen. Samordning av kollektivtrafikplanering och kommunal samhällsplanering kan, liksom samordning av samhällsbetalda resor, göras oberoende av om huvudmannaskapet är renodlat eller gemensamt. Kommunerna behöver inte vara delägare av ett länstrafikbolag för att samordning och samarbete ska fungera på ett för primärkommunerna bra sätt.

Det bör understrykas att det finns stora geografiska och institutionella skillnader mellan länen. Kommunstrukturen är annorlunda i Kalmar län. Både Region Skåne och Stockholms läns landsting har ett betydligt bredare mandat än landstinget i Kalmar län, som är en mer renodlad sjukvårdshuvudman. Samordningen av planeringen av regional utveckling, infrastruktur och kollektivtrafik är viktiga framgångsfaktorer i framför allt Skåne, liksom Region Skånes tydliga politisk styrning och Skånetrafikens nära samverkan med kommunerna. Samarbetet i Skåne präglas av samförstånd, stabilitet och långsiktighet.

### **Bil. 6. Renodlat primärkommunalt huvudmannaskap**

I enlighet med Trafikhuvudmannalagen kan landstinget och kommunerna komma överens om att enbart kommunerna skall vara länstrafikansvariga. I så fall ska trafik huvudmannen vara ett kommunalförbund, eller – om kommunerna är överens – ett aktiebolag, som gemensamt ägs av kommunerna. Denna modell har inte införts i något län.

Det bör understrykas att både dagens modell i Kalmar län med gemensamt huvudmannaskap och denna modell med renodlat primärkommunalt huvudmannaskap inte innebär att kommunerna har något individuellt huvudmannaskap. Oavsett hur finansieringsansvaret delas är huvudmannaskapet gemensamt. Om landstingets del av ansvaret ska föras över till kommunerna blir huvudmannaskapet gemensamt för alla primärkommuner. Om man i så fall även fortsättningsvis ska bedriva verksamheten i bolagsform bör kommunerna förvärva landstingets aktier i KLT.

En skatteväxling bör genomföras. Det finns två huvudfrågor i detta alternativ:

- Drivkrafter för att utveckla regional trafik
- Fördelning av finansieringsansvaret för regional trafik kommunerna emellan.

Modellen med primärkommunalt huvudmannaskap förutsätter att kommunerna gemensamt utvecklar ett regionalt och stor-regionalt synsätt.

Dagens modell som innebär att landstinget finansierar regional trafik och kommunerna lokal brukar vanligtvis innebära att kommuner med stadstrafik och kommuner, som till ytan är stora med omfattande glesbygd, får förhållandevis högre kostnader, jämfört med lagstiftarens normalfördelningsmodell, där primärkommunernas kostnader fördelas efter trafikproduktion i respektive kommun. Till ytan mindre kommuner som i huvudsak trafikförsörjs via regional trafik har förhållandevis små kostnader för lokal trafik med dagens modell.

Idag finansierings all regional trafik via landstingsskatten, vilket innebär att medborgarna i länet betalar samma antal öre per skattekrona för den regionala trafiken, ungefär 30 öre, oavsett var den bedrivs och var medborgarna bor. Om man vid primärkommunalt huvudmannaskap skulle behålla finansieringsprincipen att regional trafik betalas av alla medborgare med samma antal öre per skattekrona skulle förändringarna initialt inte bli märkbara för medborgarna. Men är den förenlig med kommunallagen? Kommer alla kommuner acceptera denna princip? Vissa kommuner kan uppleva den som orättvis.

Det finns en uppenbar risk att modellen med primärkommunalt huvudmannaskap leder till omfattande diskussioner om nytta och skattefinansiering av regional trafik, som kan leda till att utvecklingen av den regionala trafiken stagnerar.

Lokaliseringsprincipen i kommunallagen innebär att kommunala åtgärder ska ha anknytning till kommunens geografiska område eller deras medlemmar för att anses som kompetensliga, såvida inte särskilt undantag finns i lag. Det är därför naturligt att enskilda kommuners fokus i första hand ligger på det inomkommunala perspektivet.

Modellen med primärkommunalt huvudmannaskap ingår inte i Ulf Lundins förslag om ny kollektivtrafiklag. Följande kan saxas ur betänkandet. ”Resenärens behov av resor i dagliga livet för att ta sig till och från arbete eller utbildning eller för att få en fungerande fritid innebär i allt större utsträckning resor över kommungränser. De 89 lokala arbetsmarknadsregionerna sträcker sig över kommun- och länsgränser vilket ställer krav på ett vidare regionalt perspektiv gällande kollektivtrafikförsörjning. Resenärernas behov av att kunna resa inom funktionella arbetsmarknadsregioner kan enligt min (= Ulf Lundins) bedömning vara lättare att identifiera för ett regionalt organ. En ökad valfrihet inom skolan och vården kan också innebära fler resor över kommungränsen. Min uppfattning är att planerings- och prioriteringsmöjligheter över kommungränser underlättas om ett regionalt organ ansvarar för kollektivtrafiken. Vidare kan kollektivtrafiksystemet hållas samman för ett större geografiskt område och resenärens behov av resor över gränser därmed bättre tillgodoses. Förutsättningarna för att se till regionens behov och utveckling underlättas med en kollektivtrafikansvarig myndighet som ansvarar för kollektivtrafiken i länet.”

Samordning av kollektivtrafikplanering och kommunal samhällsplanering kan, liksom samordning av samhällsbetalda resor, göras oberoende av om huvudmannaskapet är renodlat eller gemensamt.

## Bil. 7. Skatteväxling vid ändrat huvudmannaskap

Idag har kommunerna och landstinget ett gemensamt ansvar för kollektivtrafiken. Om kommunernas del av ansvaret förs över till landstinget bör detta regleras ekonomiskt via en primärkommunal sänkning respektive landstingskommunal höjning av skattesatsen, dvs. genom en skatteväxling. Den totala primärkommunal kostnadsmassan som ska överföras bestämmer hur många öre som landstinget behöver höja sin skatt för att täcka de kostnader som det utvidgade ansvaret för med sig. Motsvarande ska varje kommun sänka sin skatt med samma antal öre. Skatteväxlingen skulle på så vis kunna bli neutral gentemot medborgarna i länet. Nivån på skatteväxling kan ske utifrån aktuell kostnadsbild men kan också ta hänsyn till framtida förändringar av ambitionsnivå.

På omvänt sätt bör en skatteväxling genomföras om landstingets del av ansvaret skulle föras över till kommunerna. Den totala landstingskommunal kostnadsmassan som ska överföras till kommunerna bestämmer hur många öre som kommunerna behöver höja sin skatt för att täcka de kostnader som det utvidgade ansvaret för med sig. Idag uppgår beloppet till i runda tal 30 öre. Landstinget ska sänka sin skatt med samma antal öre. Även i detta fall skulle skatteväxlingen på så vis kunna bli neutral gentemot medborgarna i länet, åtminstone i teorin.

En skatteväxling handlar inte bara om ekonomi utan framför allt om politik. Landstinget och kommunerna måste komma överens om vad som ska ingå i växlingen, dvs. vad landstinget ska utföra i sin egenskap av trafikhuvudman eller omvänt vad primärkommunerna gemensamt ska utföra. En skatteväxling påverkar det statliga utjämningsystemet. För att en växling ska vara genomförbar måste den upplevas som rättvis. Den måste accepteras av alla parter. Följande frågor behöver analyseras.

- **Definition av den kollektivtrafik** som ska överföras till landstingets huvudmannaskap eller omvänt till kommunernas huvudmannaskap.
- Hur skall **skolskjutsar**, som kan vara både linjetrafik resp. beställningstrafik hanteras? Olika principer kan gälla i skilda kommuner vilket påverkar den kostnads massa som ska skatteväxlas. **Skolkortspriser** är olika i kommunerna. Vid landstingskommunalt huvudmannaskap skall trafikhuvudmannen fastställa priser på skolkort. Vid gemensamt primärkommunalt huvudmannaskap blir frågan än mer komplicerad.
- Frågan om **särskilda kommuntaxor** behöver diskuteras.
- Frågan om finansieringsansvaret för **kollektivtrafikens infrastruktur** är viktig både i ett verksamhetsperspektiv och i ett kommunalekonomiskt perspektiv.

Vid en skatteväxling påverkas både bidrag och avgifter för kommunerna och landstingen i såväl systemen för inkomst- som kostnadsutjämning. Förändringarna uppkommer genom att den länsvisa skattesatsen ändras och att **landsting och kommuner har skilda utjämningsnivåer i inkomstutjämningsystemet, 110 respektive 115 procent av medelskattekraften.**

Inkomstutjämningsystemet påverkas genom de skilda utjämningsnivåerna vilket gör att en skatteväxling inte blir neutral mellan kommunkollektivet och landstinget i länet. Om en skatteväxling skulle ske i Kalmar län från kommunerna till landstinget får kommunerna en minskning av bidraget som är större än vad landstinget får i ökat bidrag. Det bidrag som länet förlorar hamnar som en regleringspost som alla kommuner i Sverige får dela på inklusive kommunerna i Kalmar län. Kommunerna och landstinget kan ansöka hos regeringen om att få tillbaka dessa pengar men det finns i dagsläget ingen garanti för att en sådan ansökan kommer att beviljas. Motsvarande problematik finns i Västra Götaland som redan skrivit till Finansdepartementet i frågan.

Genom **kostnadsutjämnningen** ska alla kommuner ha likvärdiga ekonomiska förutsättningar att bedriva den verksamhet som de är ålagda att bedriva. Systemet utjämnar för skillnader i åldersstruktur, social struktur och geografiska förutsättningar. Frivilliga verksamheter som fritid, kultur, m.m. ingår inte i utjämnningen. För varje kommun räknar man fram ett utjämningsbelopp som man får fram genom skillnaden mellan rikets genomsnitt och kommunens tilldelade standardkostnad (normkostnad). Om kommunens standardkostnad är högre än rikets genomsnitt erhåller kommunen bidrag. Om kommunens standardkostnad är lägre än rikets genomsnitt får kommunen betala avgift. Kommunens teoretiskt beräknade standardkostnad grundas på åldersstruktur, social struktur och geografiska förutsättningar. Det är alltså inte kommunens verkliga kostnad som är med i modellen utan en framräknad fiktiv kostnad utifrån ett antal förbestämda parametrar.

Utjämning sker till genomsnittlig servicenivå, kvalitet, avgiftsnivå och effektivitet. Kommunen blir inte kompenserad för kostnader som beror på en högre servicenivå än genomsnittet. Detta måste kommunen själv finansiera genom t.ex. högre skatt, effektivare verksamhet eller en högre avgiftsfinansiering.

Vid en skatteväxling för kollektivtrafiken påverkas också siffrorna för kollektivtrafikfaktorn i kostnadsutjämningsystemet. Enligt lag (2004:773) om kommunalekonomisk utjämning gäller att en standardkostnad beräknas för kollektivtrafik. Kostnaden fördelas mellan kommuner och landsting enligt bestämmelser som regeringen meddelar (2007:655). Enligt förordning (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning gäller följande:

#### **”Kollektivtrafik**

26 § Standardkostnaden för kollektivtrafik beräknas utifrån variablerna gleshet, arbetspendling och tätortsstruktur. Värdena för respektive variabel multipliceras med parametervärden som anges i bilagan till denna förordning.

Standardkostnaden beräknas för respektive län, varefter hälften av standardkostnaden tillförs kommunerna i länet och hälften landstinget, med undantag av Stockholms län där kommunernas andel motsvarar 40 procent och landstingets andel motsvarar 60 procent av standardkostnaden.

Den del av standardkostnaden som tillförs kommunerna fördelas mellan kommunerna efter deras andel av de totala kostnaderna i länet för kollektivtrafiken år 2002, dock med följande undantag:

1. I Skåne län och Stockholms län fördelas kommunernas andel av standardkostnaden med lika stora belopp per invånare mellan kommunerna.
2. Standardkostnaden för Gotlands kommun motsvarar redovisade nettokostnader. Hälften av standardkostnaden fördelas i kommunernas utjämningsystem och hälften i landstingens utjämningsystem.
3. För kommunerna i Västra Götalands län och Jämtlands län fattar regeringen särskilda beslut om varje kommuns andel av de totala kostnaderna i respektive län.

Beräkningsmetoder och närmare detaljer för kostnadsutjämnningen

27 § För beräkningarna gäller i övrigt de beräkningsmetoder och närmare detaljer som anges i bilagan till denna förordning.”

”Kollektivtrafik

Standardkostnad per län =  $-1\,177,719 + 36,956 \times \text{roten ur invånardistansen} + 1\,926,383 \times \text{andelen boende i tätort med mer än } 11\,000 \text{ invånare} + 3\,336,552 \times \text{andelen personer som arbetspendlar över kommungräns.}$

Med invånardistansen avses det genomsnittliga avståndet mellan invånarna i länet. Förordning (2008:777).”

Kostnadsutjämnningen är komplex. Konsekvenserna av en skatteväxling kan resultera i att vissa kommuner, som idag har höga kostnader per invånare, blir stora ”vinnare” medan andra med låga blir stora ”förlorare”. Kostnadsutjämnningen kan användas som ett instrument för inomkommunal utjämning för att utjämna skillnader kommuner emellan. Hur man ska hantera kostnadsutjämnningen och frågan om inomkommunal utjämning är en i hög grad politisk fråga.

Kommuner och landstingskommuner har själva beslutanderätt avseende uttag av kommunalskatt i enlighet med Regeringsformen. Ingen kan tvinga en kommun att sänka sin skatt.

Om man ska gå vidare och studera skatteväxling bör man tillsätta en politisk styrgrupp och anlita SKL:s expertis.

## **Bil. 8. Ägarstyrning av gemensamt ägda länstrafikbolag**

### **8.1. Inledning**

I flertalet län ägs länstrafikbolaget av kommunerna och landstinget på motsvarande sätt som gäller i Kalmar län. Förr var det vanligt att dessa gemensamt ägda bolag hade stora styrelser, där i praktiken alla ägare var representerade och ägarna styrde bolaget via styrelsen. Så var fallet även beträffande KLT. Under senare tid har kommuner och landsting kommit till insikt om att det är mer ändamålsenligt att skilja på rollerna och ha en mindre styrelse som utgör bolagets ledningsorgan och medan ägarna styr bolaget via beslut på bolagsstämma som bereds av ägarråd eller regionförbund.

## 8.2. Östergötlands län

I Östergötland är landstinget och kommunerna gemensamt länstrafikansvariga och huvudmannskapet utövas av AB Östgötatrafiken. I enlighet med det avtal som gäller sedan 2004 ansvarar regionförbundet Östsam för den övergripande trafikpolitiken. Regionförbundet skall varje år fastställa en minst 3-årig strategisk plan med långsiktiga utblickar. Planen utarbetas av regionförbundet i samarbete med bolaget. Den strategiska planen skall innehålla:

- Ø Visioner, mål, strategier
- Ø Frågor om regional utveckling och infrastruktur som bolaget bör beakta i sin planering
- Ø Principer för prissättning.

Den strategiska planen utgör underlag för bolagets långsiktiga utveckling av en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. I den senaste strategiska planen för 2010 – 2013 finns följande kapitel:

- Sammanfattning
- Bakgrund
- Nationella transportpolitiska mål
- Regionalt utvecklingsprogram RUP och kollektivtrafiken
- Insatsprogram för infrastruktur och kommunikationer
- Resandeutveckling i kollektivtrafiken
- Övergripande mål och prioriteringar för kollektivtrafiken
- Övergripande principer för prissystem
- Uppföljning.

Kommunernas, landstinget och regionförbundets olika roller är tydligt definierade i avtal. Landstinget beställer och betalar för regional trafik. Kommunerna beställer och betalar för lokal trafik. Landstinget svarar för bolagets administrationskostnader samt för övriga gemensamma kostnader, såsom biljetmaskiner etc. Kostnaderna skall rymmas inom den ram som landstinget anger. Intäkterna fördelas så att intäkter som enbart avser resor i regional respektive kommunal trafik hänförs i sin helhet till respektive ägare. För resor som sker i både regional och kommunal trafik fördelas intäkterna efter en särskild fördelningsmodell som beskrivs i bilaga till avtalet.

Enligt avtal ska regionförbundet – efter gemensam beredning som syftar till samsyn med kommuner och landsting – besluta om:

- Gemensamma riktlinjer för beställning av trafik
- Riktlinjer för priser och prissystem

- Utvecklingsarbetets inriktning.

Bolaget Östgötatrafiken skall enligt avtal:

- Ta fram erforderligt underlag för regionförbundets beredning av ärenden och beslut om kollektivtrafik
- Verkställa regionförbundets beslut om kollektivtrafik, i den mån inte verkställigheten uppdragits åt annan
- Medverka vid regionförbundets sammanträden när företrädare för regionförbundet så begär.

Kommunerna och landstinget har således i avtal tydligt definierat regionförbundets strategiska roll och samtidigt markerat att länstrafikbolaget är en gemensam resurs inte bara för kommunerna och landstinget utan även för regionförbundet.

Kollektivtrafiken finansieras på ungefär samma sätt som i Kalmar län. Landstinget beställer och betalar för regional trafik, kommunerna för lokal trafik. Tidplan, arbetsgång och former för planering och beställning av trafik för kommande trafikår finns också reglerat i avtal.

### 8.3. Jönköpings län

I Jönköpings län är landstinget och kommunerna gemensamt länstrafikansvariga och huvudmannaskapet utövas av Jönköpings Länstrafik AB (JLT). Bolagets verksamhet styrs av ägardirektiv som fastställs vid årsstämman. Dessa ägardirektiv har fokus på det närmaste året men rymmer även delar som täcker in längre perioder. Ägardirektiven bereds av en politisk ägarberedning med 3 ledamöter från landstinget och 3 från kommunerna. Landstinget utser ordförande. Idag är ordföranden i landstingsstyrelsen ordförande i beredningen. Den politiska beredningen biträds av en tjänstemannaberedning. Landstinget är sammankallande. Idag leds tjänstemannaberedningen av landstingets ekonomichef.

Regionförbundet Jönköpings län bildades 2005. Regionstyrelsen består av 33 ledamöter och 33 ersättare. Kommunerna väljer 22 ledamöter och 22 ersättare, landstinget 11 ledamöter och 11 ersättare. Enligt regionförbundets förbundsordning skall regionförbundet:

- Svara för den övergripande trafikpolitiken
- Tillse att goda kollektivtrafikförbindelser finns mellan samtliga medlemskommuner och länshuvudstaden.

I praktiken har regionförbundet inte kunnat leva upp till den roll, som förespeglas i förbundsordningen. Det är länstrafikbolagets ägare som genom en aktiv ägarstyrning gemensamt svarar för trafikpolitiken inom kollektivtrafikområdet och styr länstrafikbolagets verksamhet med regionförbundets planering som viktig utgångspunkt.

I de ägardirektiv som fastställdes på länstrafikbolagets årsstämma i våras sägs bl.a. följande. Regionförbundets regionala utvecklingsprogram (RUP) med sikte på 2020 anger fem prioriterade programområden. Ett av dessa är ”Kommunikationer: Gränslös tillgänglighet”. Samtliga programområden är prioriterade ur ett utvecklingsperspektiv och de har alla en avgörande betydelse för samhällsutvecklingen. Det övergripande målet för programområdet Kommunikationer har formulerats:

*”Jönköpings län ska ha en väl utbyggd, säker och hållbar infrastruktur och trafikering som med minsta möjliga belastning på miljön, folkhälsan och människors sociala liv ger ökad och gränslös tillgänglighet och rörlighet för alla människor, varor och tjänster”.*

Delmålet att ”kollektivtrafiken ska bidra till att förstärka, förstora och knyta samman marknader för boende, arbete, utbildning, service och fritid” utgör grund för Länstrafikens uppdrag. Som strategier för att nå målet anges utökad, snabb och anpassad kollektivtrafik, förbättrad säkerhet, standard och kvalitet, helhetssyn och systemtänkande från dörr till dörr.

Kollektivtrafiken ska utvecklas så att, i enlighet med det antagna regionala utvecklingsprogrammet, arbetsmarknadsregionerna knyts samman, oavsett läns/regiongräns.

Inom regionförbundet finns en kommunikationsberedning, som är det beredande organet till arbetsutskottet och regionstyrelsen när det gäller kommunikationsfrågor. Två av ledamöterna är även ledamöter i länstrafikbolagets styrelse. I Jönköpings län har tågtrafiken stor betydelse och det finns en nära koppling mellan regionförbundets infrastrukturplanering och länstrafikbolagets planering av tågtrafiken.

Regionförbundets RUP-beredning är ett beredande organ till arbetsutskottet och regionstyrelsen i frågor om det regionala utvecklingsprogrammets fem arbetsområden.

Numera har regionförbundet, Smålands Turism AB och länstrafiken lokaler i Regionens Hus i Tändsticksområdet nära Centralstationen i Jönköping. Samlokalisering underlättar samarbetet.

Landstingets och kommunernas ägarbidrag till länstrafikbolaget fördelas på gammalt manér på basis av den s.k. normalfördelningsmodellen. Landstinget betalar 50 % och kommunerna 50 %, fördelat kommunerna emellan efter trafikproduktion uppdelat på trafikslag.

#### **8.4. Dalarna**

I Dalarna är landstinget och kommunerna gemensamt länstrafikansvariga och huvudmannaskapet utövas av AB Dalatrafik. År 2003 färdigställdes kollektivtrafikutredningen Den goda resan i Dalarna, som bildade bakgrund till de mål, de avtal och den trafik som då skapades. Enligt regionförbundet var de ägaravtal som då arbetades fram en stor förändring och framgång jämfört med det konsortialavtal som gällde fram t.o.m. 2003. Med det nya avtalet 2004 infördes en tydligare modell för ägarstyrning.

Enligt det nu gällande ägaravtalet gäller följande (7§). Ägarna ska vid bolagets årsstämma under andra kvartalet varje år fatta beslut om de ärenden Region Dalarna hänskjutit till stämman och de ärenden Aktiebolagslagen (ABL) föreskriver.

Ägarna ska vid bolagsstämman under fjärde kvartalet varje år fatta beslut om trafikförsörjningsplan för det närmast följande trafikåret, plan för förskottering och slutavräkning av varje ägares bidrag för kommande räkenskapsår samt de ärenden Region Dalarna hänskjutit till stämman.

Varje ägare skall enligt avtalet tillse att ombud vid bolagets stämma är ledamot av Region Dalarnas direktion. I praktiken fungerar inte detta fullt ut.

Bolagets styrelse skall, om Region Dalarna eller en ägare så begär, kalla till extra bolagsstämma.

Region Dalarna skall enligt avtalet bereda bolagsstämmans ställningstaganden. Bolaget är Region Dalarnas, landstingets och kommunernas gemensamma expertorgan för planering och upphandling av persontransporter. Bolaget har, som trafik huvudman, ansvar för att utveckla ett attraktivt och effektivt kollektivtrafiksystem i vilket lokal och regional trafik är väl samordnad och som främjar kollektivt resande i hela länet.

Länstrafikbolaget skall ta fram erforderligt underlag för Region Dalarnas arbete och politiska beslut som berör kollektivtrafik. Bolaget skall också medverka vid Region Dalarnas sammanträden när företrädare för Region Dalarna så begär. Bolagsstämman och bolagets styrelse ansvarar för att politiska beslut som berör bolagets angelägenheter anpassas till dess verksamhetsansvar och verkställs av bolaget.

Till bolaget skall enligt avtalet knytas en trafikteknisk arbetsgrupp i vilken bolaget, Region Dalarna, landstinget och länets samtliga kommuner utser vardera en representant. Bolagets representant är sammankallande. Även företrädare för regionförbundet och landstinget ingår således i denna grupp.

Ett tydligt finansieringsansvar för landstinget respektive kommunerna för olika slags trafik infördes 2004. Det kan sammanfattas i följande punkter:

- Landstinget tar finansiellt ansvar för all regional trafik, både tåg och buss, infrastruktur för regional trafik samt för Dalatrafiks gemensamma system och hela administration
- Landstinget och kommunerna delar på ansvaret för "Regional närtrafik" och infrastruktur för regional närtrafik
- Kommunerna tar finansiellt ansvar för lokal trafik i den egna kommunen och infrastruktur för lokal trafik
- Landstinget och kommunerna delar på ansvaret för "Övrig nettokostnad"

Trafiken delas in i tre produktområden:

- Ø Regional trafik
- Ø Regional närtrafik
- Ø Lokal trafik.

Med regional trafik avses tåg- och busstrafik, som bolaget, eller det av bolaget delägda Tåg i Bergslagen (TiB) ansvarar för. Regional trafik skall uppfylla följande kriterier:

- Passerar minst en kommungräns
- Börjar och avslutas i kommuncentrum, regioncentrum eller andra större orter av regional betydelse
- Linjelängden bör överstiga 50 km
- Trafikerar större huvudvägar och järnvägar

- Huvudsakligen snabb direkttrafik
- Huvudsyftet är att knyta ihop Dalarna funktionellt.

Med regional närtrafik avses trafik, som bolaget ansvarar för, och som uppfyller följande kriterier:

- Passerar minst en kommungräns
- Börjar och avslutas i kommuncentrum, regioncentrum eller andra större orter av regional betydelse
- Huvudsyftet är att knyta ihop närregionen funktionellt.

Med lokal trafik avses trafik, som bolaget ansvarar för, och som uppfyller följande kriterium:

- Tätorts- och landsbygdstrafik inom en kommuns gränser.

	Kommunerna	Landstinget
Regional trafik Kollektivtrafikens infrastruktur för regional trafik		100 %
Regional närtrafik Kollektivtrafikens infrastruktur för regional närtrafik	50 %	50 %
Lokal trafik (tätortstrafik och lokal landsbygdstrafik inom kommunen) Kollektivtrafikens infrastruktur för lokal trafik	100 %	
Gemensamma system		100 %
Bolagets administration		100 %
Övrig nettokostnad	50 %	50 %

Nu pågår en process inom länet som syftar till att tydligare markera regionförbundets roll i ägarstyrningen. I den remisskrivelse som regionförbundet i april 2009 skickat till ägarna sägs bl.a. följande:

”Kollektivtrafiken som faktor för regional tillväxt genom tillgänglighet till större näringslivs- och arbetsmarknader är oomtvistad. Samtalet och arbetet för att tydliggöra och utveckla trafiksystemet för framtiden behöver dock bli mer aktivt och framåtsyftande. Kraftigt ökad efterfrågan på kollektiva transporter har blivit följd av ett ökat miljömedvetande, bättre transportkvalitet och ökade drivmedelspriser. Det finns bättre förutsättningar än på länge att åstadkomma regionförstoring och färre arbetsmarknadsregioner. För att skapa kraft i detta kan ägarsamordningen och ägarstyrningen behöva förbättras samt den formella styrkan för ägarrådet öka. De dokument som reglerar mycket av detta är aktieägaravtalet och bolagsordningen.

Region Dalarnas Kollektivtrafikberedning har under våren 2009 bearbetat aktieägaravtalet och bolagsordningen avseende AB Dalatrafik och funnit utrymme för förändringar i den angivna riktningen. Till grund för bearbetningen ligger även en granskningsrapport från Region Dalarnas revisorer från 2008.”

Remissen lyfter fram tre viktiga ambitioner:

- Ägarsamordning
- Ägarstyrning
- Ökad formell styrka för ägarrådet.

Enligt det nya avtalsförslaget ska länstrafikbolagets ägare befullmäktiga Region Dalarna att företräda dem gentemot bolaget och dess dotterbolag inom följande områden:

- Beredning av och givande av ägardirektiv till bolaget innefattande:
  - Ø Formulering av och beslut om mål för bolagets verksamhet.
  - Ø Förslag till policys och riktlinjer för bolaget (finansieringspolicy för investeringar anpassad till beslutsgången, etiska riktlinjer och riktlinjer för styrelsens arbete).
  - Ø Riktlinjer för bolaget om regelbunden information till ägarna om bolagets ekonomiska ställning även omfattande dotterbolag i alla led.
- Beredning av förslag till ägarna om förändringar i aktieägaravtal och avtal om ägarbidrag samt bolagsordning.
- Valberedning till bolagets styrelse och revisorer.

Enligt uppgift är remissutfallet positivt. De förändringar som förslås är i praktiken inte så stora i förhållande till hur man idag rent praktiskt arbetar. Sedan 2004 har ägarstyrningen de facto kanaliserats via regionförbundet även om det formellt skett via ägarrådet. Regionförbundet har starkt legitimitet hos länstrafikbolagets ägare. Alla ledande landstingsråd och kommunalråd sitter i regionförbundets direktion.

## **Bil. 9. Regionförbundet trafik huvudman – Kronobergs län**

Även i Kronobergs län är landstinget och kommunerna gemensamt länstrafikansvariga. Till skillnad mot övriga län valde man i Kronobergs län, då trafik huvudmannen bildades för snart 30 år sedan, att organisera verksamheten i form av kommunalförbund i enlighet med huvudregeln i Trafik huvudmannalagen.

År 2007 ombildades det gamla kommunalförbundet för kollektivtrafik till Regionförbundet södra Småland, som är både samverkansorgan och trafik huvudman. Regionförbundet ansvarar således för planering av regional utveckling och infrastruktur samt kollektivtrafik. Länstrafiken ingår som en förvaltning inom regionförbundet.

Regionförbundets fullmäktige består av 45 ledamöter och 45 ersättare. Medlemmarna representeras i fullmäktige enligt följande.

	Ledamöter	Ersättare
Alvesta kommun	3	3
Lessebo kommun	2	2
Ljungby kommun	4	4
Markarvds kommun	2	2
Tingsryds kommun	2	2
Uppvidinge kommun	2	2
Växjö kommun	12	12
Älmhults kommun	3	3
Kronobergs läns landsting	15	15

Förbundsstyrelsen består av 15 ledamöter och 15 ersättare och ansvarar för förbundets utveckling och ekonomiska ställning. Under denna finns två utskott:

- Arbetsutskottet bereder ärenden inför regionstyrelsen.
- Trafikutskottet bereder trafikärenden inför regionstyrelsen.

Trafikutskottet behandlar frågor om lokal, regional och interregional kollektivtrafik. Utskottet samordnar andra trafikuppdrag enligt särskild överenskommelse med medlem och upphandlar, samordnar, planerar, utvecklar och marknadsför kollektivtrafik och anropsstyrd trafik. Ordförande i trafikutskottet är Rolf Sällryd (kd), Uråsa, 1:e vice ordförande Gunnar Nordmark (fp), Växjö, och 2:e vice ordförande Monica Widnemark (s), Kosta.

Regionförbundet har också tre beredningar som har utsetts av regionstyrelsen:

- Infrastrukturberedningen  
Ordförande Gunnar Nordmark (fp), Växjö. 1:e vice ordförande Rolf Sällryd (kd), Uråsa, 2:e vice ordförande Monica Widnemark (s), Kosta
- Tillväxtberedningen  
Ordförande Mats Johansson (m), Alvesta, vice ordförande Eva Löfqvist (s), Växjö
- Välfärdsberedningen



Länstrafikens nya organisation inom regionförbundet har verkat i nästan tre år. Under i vart fall den första tiden fanns problem med oklara roller m.m. Företrädare för länstrafiken upplever att den nya organisationen har varit problematisk med krångligare beslutsvägar m.m. medan andra i regionförbundet pekar på fördelarna med planering av regional utveckling, infrastruktur och kollektivtrafik inom samma organisation.

Landsting och kommuner finansierar länstrafikverksamheten på följande sätt.

Tågkostnaderna beräknas och fördelas separat för varje bansträcka enligt följande:

Landstinget står för 50 % av tågkostnaderna. Kommunerna står för återstående 50 % enligt följande:

- 20 % av tågkostnaderna fördelas mellan de medlemskommuner vilka har tåguppehåll, med lika stora andel per kommun
- 20 % av tågkostnaderna fördelas mellan de medlemskommuner vilka har tåguppehåll, efter respektive kommuns andel av folkmängden i dessa kommuner
- 5 % av tågkostnaderna fördelas mellan de medlemskommuner vilka inte har tåguppehåll, med lika stora andel per kommun
- 5 % av tågkostnaderna fördelas mellan medlemskommuner utan tåguppehåll, efter respektive kommuns andel av folkmängden i dessa kommuner.

Busstrafiken finansieras på basis av den gamla normalfördelningsmodellen men där kommuner med tätortstrafik tar ett större ansvar enligt följande:

- Linjetrafiken på landsbygden: Landstinget står för 50 % av nettokostnaderna, kommunerna för 50 % fördelat efter trafikproduktionen i respektive kommun
- Linjetrafiken inom tätort: landstinget står för 1/3, berörd kommun för 2/3.

Den modell som tillämpas i Kronobergs län med ett kommunalförbund som både är regionförbund och trafikhuvudman borde vara intressant eftersom man inom samma organisation svarar för både regionala utvecklingsfrågor, infrastrukturplaner och kollektivtrafik. De negativa erfarenheter som finns inom länet behöver inte betyda att modellen i sig inte är bra.

## Bil. 10. Föreslaget till ny kollektivtrafiklag

Ulf Lundins utredning ”En ny kollektivtrafiklag” (SOU 2009:39) innehåller i korthet följande beträffande kollektivtrafikens organisation. Dagens trafikhuvudmän avskaffas. Nya länsvisa kollektivtrafikansvariga myndigheter ges ett mer övergripande och strategiskt ansvar i förhållande till dagens trafikhuvudmän. I betänkandet används begreppet lokal myndighet men man avser länsvisa myndigheter. Utredningen poängterar vikten av att frågor om regional utveckling, infrastruktur och kollektivtrafik samlas i ett och samma organ.

För att underlätta en flexibel samordning av alla former av kollektivtrafik samlas reglerna om färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor i en och samma lag. Ansvaret för samordningen läggs på den nya myndigheten.

Framtida regionkommuner föreslås bli kollektivtrafikansvariga myndigheter. Av betänkandet, men inte av lagtexten, framgår att de två befintliga självstyrelseorganen i Skåne och Västra Götaland ska vara kollektivtrafikansvariga myndigheter. I Västra Götaland innebär utredningens förslag en stor förändring, eftersom länstrafikbolaget idag ägs av regionen och de 49 primärkommunerna gemensamt.

Utredningen föreslår för övriga län, i avvaktan på att regionala självstyrelseorgan av Skånes typ bildas, att landstinget och kommunerna, om de är överens, kan låta ett samverkansorgan (regionförbund) vara kollektivtrafikansvarig myndighet.

Om landstinget och kommunerna i länet inte kan komma överens om att låta samverkansorganet vara kollektivtrafikansvarig myndighet ska landstinget ha detta ansvar enligt utredningen. En skatteväxling ska i så fall göras mellan kommuner och landstinget och det kommunalekonomiska utjämningsystemet ska beaktas. Kommuner ska få befogenhet att bidra ekonomiskt till kollektivtrafiken.

Ulf Lundins utredning har varit ute på en bred remiss till den 18 september. Nu pågår beredning i regeringskansliet. Sedan förväntas lagrådsremiss, proposition och riksdagsbeslut under 2010. SKL har i sitt remissyttrande över betänkandet uttalat bl.a. följande i organisationsfrågan.

”SKL stöder förslaget att avskaffa nuvarande lagstiftning om en särskild trafikhuvudman. Förbundet delar även utredningens uppfattning att det regionala perspektivet ska vara utgångspunkten för samhällets ansvar för kollektivtrafiken. Ansvaret skulle som utredningen föreslår kunna ligga på de regionala självstyrelseorganen eller samverkansorganen men förbundet anser att det även skulle kunna ligga på någon annan regional - lokal samverkanslösning med stark koppling till regional utveckling, infrastruktur och

stadsplanering.

Samtidigt som man inte får tappa det regionala perspektivet finns det i många kommuner ett starkt samband mellan bebyggelseplaneringen och kollektivtrafiken som innebär att kommunerna måste få ett större inflytande över kollektivtrafikens planering än att bara kunna köpa till trafik.

Kollektivtrafikens roll och förutsättningarna och behovet av samverkan varierar kraftigt mellan olika delar av landet vilket också framhålls i utredningsdirektivet. Att det är stora olikheter mellan olika delar av landet framgår även av utredningens beskrivning av kollektivtrafikmarknaden. 84 procent av alla kollektivtrafikresor sker i de tre storstads länen, och mer än hälften sker i Stockholms län. Övriga delar av landet svarar sålunda bara för 16 procent av det kollektiva resandet. Med så stora regionala olikheter anser förbundet det inte vara rimligt att tvinga kommuner och landsting att organisera samverkan efter en och samma modell i hela landet. Det som är viktigt i det här sammanhanget är att det finns en gemensam trafikförklaring eller trafikplan för regionen som samverkansparterna står bakom. Detta synsätt uttrycks också i direktivet till utredningen.”

Sammanfattningsvis uttalade SKL följande i remissvaret i organisationsfrågan.

”Förbundet ställer sig positivt till att nuvarande ordning med en särskild trafik huvudman avskaffas. Vi delar utredningens uppfattning att det ska finnas ett regionalt perspektiv i kollektivtrafikens planering och organisation. Kommuner, landsting och regioner bör dock själva utifrån sina förutsättningar få avgöra hur man ska organisera verksamheten och fördela ansvaret för att ta fram en gemensam och sammanhållen trafikförsörjningsplan.”

Även Svensk Kollektivtrafik, branschorganisation för trafik huvudmännen, har i sitt remissvar uttalat att man delar ”uppfattningen att det är en uppenbar fördel att ansvaret för frågor som anknyter till regional utveckling samlas i samma organ. Det gäller exempelvis frågor som tillväxt, infrastruktur och kollektivtrafik.

Svensk Kollektivtrafik ser det som mycket angeläget att kommunerna även fortsättningsvis har ett stort inflytande när det gäller kollektivtrafikens utveckling. Detta mot bakgrund av att den huvudsakliga trafiken är lokal och sambandet mellan kollektivtrafik och andra samhällsutvecklande frågor som avgörs på kommunal nivå såsom fysisk planering m.m. Samtidigt vill vi understryka nödvändigheten av att kollektivtrafiken samordnas och planeras utifrån en regional nivå. Härvid kan vi se fördelar i den organisationsmodell som Region Skåne valt som ensam ägare till Skånetrafiken. Vi ser också stora fördelar i att de regionala samverkansorgan som bildats på olika håll tar ett samlat ansvar för kollektivtrafiken på uppdrag av ägarna, kommuner och landsting.”

Vidare framhåller Svensk Kollektivtrafik följande. ”Enligt betänkandet är landstinget och kommunerna gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken om de är överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig myndighet. Det är logiskt.

Om landstinget och kommunerna i länet däremot inte kan komma överens om detta ska enligt förslaget landstingen i varje län och kommunen i Gotlands län ha detta ansvar. Svensk Kollektivtrafik motsätter sig detta förslag och anser inte att landstingen ensamma är lämpliga att ansvara för kollektivtrafiken.”

I de fall kommuner och landsting inte kan komma överens i organisationsfrågan bör enligt Svensk Kollektivtrafiks uppfattning att nuvarande modell med gemensamt ansvar genom en särskild trafikhuvudman behållas i avvaktan på bildande av samverkansorgan eller regionkommuner, med undantag för Stockholms läns och Gotlands län.

Svensk Kollektivtrafik framhåller vidare i sitt yttrande över Lundinutredningen att frågan om verksamhetsform, bolag eller förvaltning, är en fråga som måste övervägas och beslutas på regional nivå, inte minst med tanke på de ofta stora investeringar som dessa bolag gjort i infrastruktur och fordon liksom de omfattande åtaganden som dessa bolag har mot tredje man såsom banker och andra avtalsparter.

## Bil. 11. Samarbete över länsgräns

I detta uppdrag ingår även frågeställningen ”Hur kan man bedriva gemensam kollektivtrafik över länsgräns?” I landet som helhet har resandet över länsgräns ökat relativt snabbt under senare år. Flertalet resor över länsgräns företas med bil och kollektivtrafikens marknadsandel är överlag låg, delvis beroende på landets ålderdomliga indelning i län som styr länstrafikens organisation.

Under trafikhuvudmännens första årtionde, 1980-talet, låg trafikhuvudmännens fokus på samordning av den regionala busstrafiken inom länet. 1988 fick trafikhuvudmännen även ansvar för regional tågtrafik och under 1990-talet och senare år har samverkan utvecklats trafikhuvudmännen emellan framför allt beträffande tågtrafik.

KLT samverkar med andra länstrafikbolag, bl.a. genom deläggande i olika intressebolag.

**Samtrafiken i Sverige AB** bildades i början av 1990-talet på initiativ av dåvarande Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) (numera Svensk Kollektivtrafik) och SJ. Samtrafiken ägs av samtliga länstrafikföretag, SJ och andra tågoperatörer, Swebus Express och Destination Gotland. Samtrafikens uppdrag är att genom samverkan mellan ägarföretagen knyta ihop Sveriges kollektivtrafik så att resenärerna kan erbjudas resor som på ett enkelt och smidigt sätt kombinerar olika trafikföretag och färdmedel. Resenären ska uppleva att det är enkelt att resa med kollektivtrafik i Sverige. För att uppnå detta skall Samtrafiken verka för väl fungerande och lättillgängliga resekedjor.

**AB Transitio** ägs av nästan alla länstrafikföretag, däribland KLT. Bolagets uppgift är att anskaffa och förvalta spårfordon för främst regional järnvägstrafik åt trafikhuvudmännen. Syftet är att genom denna samordning minimera kostnaderna för fordonsförsörjningen.

Under senare år har länstrafikföretagen utvecklat samarbetet i länsgränsöverskridande tågtrafik genom olika **storregionala tågbolag**. KLT är delägare i tre storregionala tågbolag, **Kustpilen AB, Kust till Kust AB och Öresundståg AB**. Andra länstrafikbolag samverkar storregionalt genom Västtåg AB, Mälardalstrafik MÅLAB AB, Tåg i Bergslagen, Norrtåg AB m.fl.

Nästan alla länstrafikbolag är medlemmar i Bussgods Sverige Ekonomisk förening. Många länstrafikbolag i Sydsverige är, liksom KLT, även medlemmar i Bussgods Syd ekonomisk förening.

**Resekortet i Sverige AB** bildades på initiativ av dåvarande Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) (numera Svensk Kollektivtrafik) samt ett antal aktörer inom kollektivtrafikens område. Företaget samordnar utvecklingen av betalsystem för köp av resor med kollektivtrafiken i Sverige. Arbetet går ut på att det ska bli möjligt för resenären att använda sitt Resekort som betalmedel för resor hos andra trafikhuvudmän och operatörer än där kortet är utställt. Detta kräver att betalsystemen byggs utifrån en gemensam teknisk plattform och att systemen kan utbyta information. I samarbetet inom Resekortet i Sverige är det elva aktörer, bl.a. KLT, som arbetar med att implementera nya betalsystem utifrån den gemensamma tekniken.

KLT samarbetar även med trafikhuvudmännen i grannlänen kring frågor om marknadsföring m.m. I andra delar av landet finns ett mer långtgående samarbete. De fyra länstrafikbolagen i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län har sedan 1980-talet ett utvecklat samarbete länstrafikbolagen emellan. Man samarbetar i många olika frågor och har skapat en gemensam produkt, Norrlandsresan, med samordnade biljetter, periodkort, taxeregler och trafikinformation vilket underlättar resandet mellan länen.

Organisatorisk och administrativ samverkan finns i Mälardalen. I början av 1990-talet diskuterade ledande förtroendevalda i de tre länen Västmanland, Sörmland och Örebro olika alternativ till fördjupat samarbete inom kollektivtrafikområdet. Man prövade och konstaterade att det inte var förenligt med Trafikhuvudmannalagen att bilda en gemensam trafikhuvudman för de tre länen. I stället skapade man Länstrafiken Mälardalen AB, ett servicebolag för de tre länstrafikbolagen i Västmanland, Sörmland och Örebro. Bolagets syfte är att erbjuda administrativa tjänster till de tre länstrafikbolagen, att biträda med planering och upphandling av trafiklösningar för kollektiv persontrafik både lokalt och regionalt, skolskjutsar, färdtjänst och annan förekommande trafik och att samordna sådan trafik mellan länen. Bolaget har huvudkontor i Örebro och områdeskontor i Örebro, Västerås och Nyköping. Ett särskilt samarbetsavtal, som är tecknat av de tre länstrafikhuvudbolagen, reglerar verksamheten. En och samma person är VD i de tre länstrafikbolagen och i Länstrafiken Mälardalen AB. All personal som arbetar för de tre länstrafikbolagen är anställd hos Länstrafiken Mälardalen AB.

Västra Götalands län bestod tidigare av tre län och i praktiken fanns utöver de tre trafikhuvudmännen även en fjärde huvudman för Göteborgsregionen. Bildandet av Västra Götalandsregionen och Västrafik AB, som ägs av regionen och de 49 kommunerna, har lett till att resandet över de forna länsgränserna underlättats avsevärt. På motsvarande sätt har länsammanslagningen i Skåne och bildandet av Skånetrafiken underlättat resandet i Skåne.

För boende och verksamma i Kalmar län är det viktigt att det är enkelt och prisvärt att åka kollektivt lokalt och regionalt över länsgräns.

Under 2008 tog Regionförbundet i Kalmar län, Region Blekinge, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet södra Småland och Regionförbundet Östsmåland gemensamt fram en "Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i östra Götaland". I rapporten sägs bl.a. att "Kollektivtrafiken ska utvecklas för att bli mer attraktiv, framförallt genom att skapa bättre pendlingsmöjligheter och därmed stödja målet om regionförstoring." För några år sedan tog regionförbundet fram rapporten "Regionförstoring med kollektivtrafik i Kalmar län

– färre arbetsmarknadsregioner, bättre regional utveckling”.

Idag finns ett utvecklat samarbete mellan trafikhuvudmännen i södra Sverige beträffande tågtrafik. **Kommunerna, landstinget, regionförbundet och KLT bör nu gemensamt diskutera hur man kan gå vidare och utveckla visioner, mål och en långsiktig strategisk plan för bättre och mer gränslös kollektivtrafik i östra Götaland samarbete med berörda regionförbund, trafikhuvudmän, trafikverk m.fl.**

Trafikhuvudmännens ansvar gäller lokal och regional trafik. Den svenska transportpolitiken innebär att interregional trafik i första hand ska bedrivas av kommersiella operatörer genom konkurrens på marknaden. Det gäller såväl buss som tåg. SJ:s ensamrätt till kommersiell långväga persontrafik avvecklas nu stegvis. Rikstrafiken upphandlar långväga kollektiv persontrafik där det inte är möjligt att bedriva sådan trafik kommersiellt.

Bättre utbud behöver inte alltid innebära behov av mer skattemedel. Samordning av priser och taxesystem länen emellan och gemensam marknadsföring behöver inte vara kostsam. En långsiktig strategisk plan för bättre och mer gränslös kollektivtrafik i östra Götaland behöver inte med nödvändighet innebära att det krävs nya skattemedel från kommuner och landsting för planens genomförande, framför allt inte beträffande buss. Utvecklad samverkan mellan trafikhuvudmän och kommersiella operatörer kan leda till bättre resealternativ i ett stor-regionalt perspektiv även inom ramen för nuvarande skattefinansiering.

Svensk Kollektivtrafik har i sitt yttrande över Lundinutredningen uttalat att det är angeläget man utvecklar ”**Regionala Planer för Hållbart Resande**”, som utgår ifrån de övergripande transportpolitiska målen, den branschgemensamma visionen och fördubblingsmålet och den totala efterfrågan på personresor. I planerna ska bl.a. den länsgränsöverskridande arbetspendlingen fångas upp. Planerna bör vara långsiktiga och vid behov uppdateras årligen med en bredare översyn förslagsvis var fjärde år. Planen ska identifiera 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. Man förordar en integrerad trafik- och infrastrukturplanering, som innehåller en samlad bedömning av investeringsbehoven både på väg- och järnvägssidan. Planerna bör även ta upp en annan typ av infrastruktur såsom gemensamma system för information och betalningar.

Svensk Kollektivtrafik föreslår att den nya planeringsordningen kommer till stånd redan nu genom att alla involverade aktörer arbetar tillsammans inom ramen för geografiska områden bestående av flera län, som tillsammans speglar dagens och morgondagens resmönster. För att snabbt komma igång kommer Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Vägverket och Banverket och andra aktörer att genomföra en försöksverksamhet i någon del av landet med syfte att utarbeta en nyskapande modell för hur en Regional Plan för Hållbart resande skulle kunna utformas.

**Kommunerna, landstinget, regionförbundet och KLT bör gemensamt diskutera med berörda aktörer i grannlänerna, trafikverken m.fl. om möjligheterna att driva ett sådant pilotprojekt i Östra Götaland.**

I rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik – Hur ska kollektivtrafiken utvecklas för att fördubbla marknadsandelen? har en expertgrupp presenterat en idéskiss för bl.a. ”Regionala Planer för Hållbart Resande”<sup>1</sup>. Rapporten har framtagits inom ramen för ”Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik” med Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet och Sveriges Kommuner och Landsting.

---

<sup>1</sup> Se kapitel 8 i rapporten, som finns på <http://svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/>