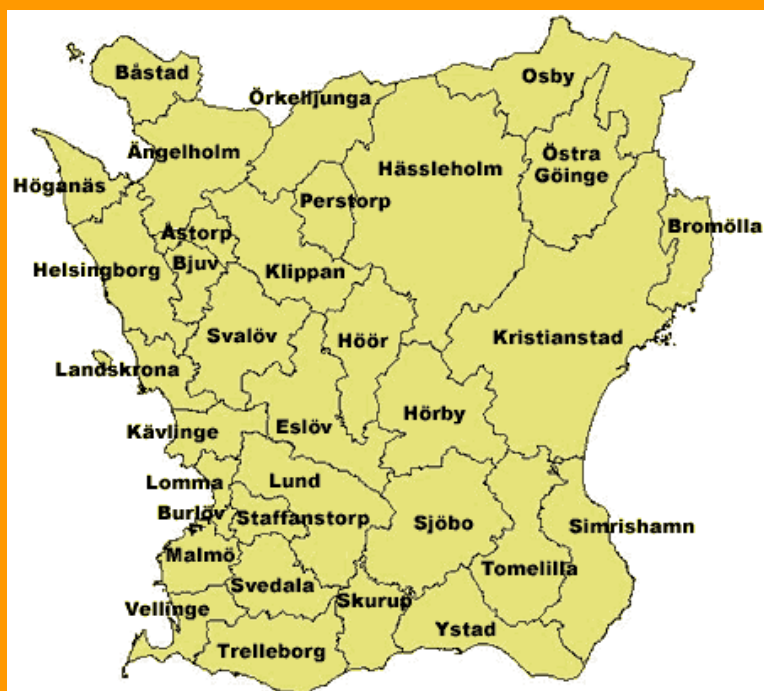


Regionala ägarrådets intryck från studieresan till Skåne



Regionala ägarrådets intryck från studieresan till Skåne

| | |
|---|----------|
| Sammanfattning | 2 |
| Vår resa till Skåne | 3 |
| Så här styrs Skånetrafiken | 4 |
| Så här jobbar man med kommunalt inflytande i Skåne | 5 |
| Olika förutsättningar men också viktiga likheter | 7 |
| Det här vill vi ta med oss | 8 |

Sammanfattning

Det regionala ägarrådet gjorde den 27-28 november en studieresa till Skåne där Region Skåne sedan 1999 är ensam ansvarig för Skånetrafiken. I samband med överförandet från kommunerna gjordes en skatteväxling.

Vi träffade tjänstemän och politiker från Skånetrafiken och från kommuner. De berättade om hur den politiska styrningen sker, hur man arbetar fram långsiktiga strategier och hur Skånetrafiken sköter det dagliga arbetet genom nära samarbete med kommunerna.

Det finns betydande skillnader i förutsättningar när det gäller Skånetrafikens bildande och den situation vi nu står i. Skatteväxlingen för kollektivtrafiken var en del i flera andra förändringar i samband med regionbildningen. Förutsättningarna för resandeutveckling ser också olika ut jämfört med Västra Götaland när det gäller geografi, järnvägsnät mm. Men frågor om effektiv ägarstyrning i en stor region, tydliga roller och inflytande är fortfarande *lika relevanta*.

Följande vill vi ta med oss till den fortsatta dialogen i Västra Götaland

- Kommunerna måste ha ett reellt inflytande i kollektivtrafikfrågan oavsett ägarform
 - strategiskt, politiskt
 - och i den dagliga verksamheten, i kommunal förvaltning
- Kommunernas engagemang i kollektivtrafikfrågan är kopplat till invånarnas nytta av trafiken snarare än ägandet.
- En enägarmodell bygger på ömsesidigt förtroende mellan kommuner, region och utföraren av trafiken.
- I en enägarmodell är det viktigt att region och kommuner regelbundet samråder kring gemensam inriktning och ambition för kollektivtrafikens utveckling.
- En helhetssyn på kollektivtrafiken, som utgår från resenärens behov snarare än kommungränser ökar förutsättningarna för ökat resande och ett kostnadseffektivt resursutnyttjande.
- Samordning av skolskjuts och färdtjänst är möjlig även i en enägarmodell.

Vår resa till Skåne

Det regionala ägarådet gjorde i slutet av november 2008 en studieresa till Skåne för att lära oss mer om hur man där arbetar med kollektivtrafiken, framförallt när det gäller samverkan med kommunerna. Elva av sexton ledamöter deltog i resan.

Under torsdagen (den 27 november) träffade vi tjänstemän från Skånetrafiken som redogjorde hur man jobbar dels med långsiktiga strategier och med den dagliga operativa verksamheten. Därefter träffade vi kollektivtrafiknämndens presidium för en mer öppen diskussion kring kollektivtrafikens styrning i Skåne.

På fredagen (den 28 november) hade vi själva bjudit in kommunrepresentanter till en enskild sittning (utan Skånetrafiken) för att fritt kunna diskutera kollektivtrafiken i Skåne.

Från Skånetrafiken träffade vi

- Utvecklingschef Gunnar Davidsson
- Trafikchef Göran Lundblad
- Utvecklingsstrateg Andreas Ekberg

Kollektivtrafiknämndens presidium

- Lars-Ingvar Ljungman (m) ordförande
- Birte Sandberg, (c)
- Cecilia Lind (s)

Kommunrepresentanter paneldiskussion

- Anders Rubin (s), Malmö
- Karl-Erik Kruse (s), Svalöv samt Skåne Nordväst
- Joakim Andersson (m), Helsingborg
- Staffan Tellman, kommunchef, Simrishamn

Den tjänstemannagrupp som är kopplad till arbetet för nytt aktieägaravtal gjorde en liknande resa i februari 2008. Från detta besök finns en reserapport som redogör för flera av de frågor som handlar om styrning och organisation. Vi hänvisar därför till denna rapport (www.agarradet.se) för redogörelse och väljer att här sammanfatta de viktigaste delarna, med fokus på att förmedla våra egna intryck av besöket.

Så här styrs Skånetrafiken

Den formella politiska strukturen i korthet

Regionfullmäktige har det yttersta ansvaret för kollektivtrafiken i Skåne och;

- anger mål för Skånetrafiken, härledda ur regionala utvecklingsprogrammet
- ger riktlinjer
- finansierar
- och fattar beslut i strategiskt viktiga frågor

Kollektivtrafiknämnden ansvarar för att verkställa fullmäktiges mål. Det är en egen nämnd under regionstyrelsen med 11 ledamöter och 7 ersättare. Nämnden har möten 7 gånger per år.

Viktiga frågor är;

- Budget
- Trafikförsörjningsplan
- Långsiktiga strategier
- Uppföljning - måluppfyllelse

I anslutning till beslutet om budgeten tar nämnden också ett beslut om inriktningen av trafikplaneringen för det kommande året. Därefter är det tjänstemannanivån som detaljplanerar och genomför trafiken.

Trafikförsörjningsplanen följer kalenderåret (som budgeten). Innehållet liknar mer Västtrafiks verksamhetsplan än Västtrafiks trafikförsörjningsplan. Skånetrafikens trafikförsörjningsplan handlar om mål och måluppfyllelse samt övergripande/strategisk handlingsplan för de kommande åren (dvs man jobbar långsiktigt, även i trafikförsörjningsplanen).

Beslut som gäller tidtabeller och turutbud på linjenivå fattas på tjänstemannanivå och ingår inte i den politiska processen om det inte gäller större strukturförändringar (som då redovisas i trafikförsörjningsplanen eller genom de strategier som finns).

Utvärdering 2007/2008

2007 gjordes en utvärdering genom en enkät till alla kommuner. Den visade att det finns två typer av kommuner:

- 1: kommuner som inte visste så mycket om kollektivtrafiken men ändå var rätt nöjda
2. kommuner som visste mycket och engagerade sig och dessa gav bra betyg till Skånetrafiken

Utvärderingen visade att det är stor uppslutning och nöjdhet med att ansvaret ligger hos Region Skåne.

Samtalet med kollektivtrafiknämndens presidium

Lars-Ingvar Ljungman, Birte Sandberg och Cecilia Lind berättade utvecklingen sedan Skånetrafikens bildande och Öresundsförbindelsen betydelse för resandet och Skånes utveckling. Bildandet av Skånetrafiken skedde i samband med regionbildningen. Man hade redan genomfört en skatteväxling i Malmöhus län. Det var en orsak till att det inte var någon stor fråga att skatteväxla för resten och lämna över ansvaret till Region Skåne.

Man lyfte flera olika anledningar till varför resandeutvecklingen varit så god sedan Skånetrafiken bildades. Men alla var eniga om att regionen som *en* ansvarig part för Skånetrafiken är en förutsättning för framgången. Man menar att det hade varit svårare med flera ägare att t ex fatta flera av de viktiga och relativt stora beslut som man tagit när det gäller Öresundstrafiken.

I nämnden sitter regionpolitiker, men de flesta är samtidigt kommunpolitiker. Det händer att bypolitik kommer in i diskussionen, men ledamöterna hjälps åt att minimera detta och i stället se till helheten.

Nämndens engagemang hålls till den strategiska nivån och detaljfrågorna överlämnas till tjänstemännen. Man är tydliga i sina beslut. Frågor som politikerna i kollektivtrafiknämnden engagerar sig i är t ex strategiska frågor som rör;

- järnvägstrafiken
- kvalitetsfrågor
- priser
- miljö

Vårt intryck från diskussionerna med kollektivtrafiknämndens presidium är att man lyckats väl med att hitta sin roll som nämnd och att formerna för styrning fungerade väl. Detta är, enligt vår tolkning, till stor del tack vare den starka uppbackning man fick från kommunerna vid bildandet av Skånetrafiken. Det utgjorde en god grund för det fortsatta arbetet. En kompetent politisk och tjänstemannaledning har också spelat en roll.

Så här jobbar man med kommunalt inflytande i Skåne

Skånetrafiken poängterar att dialogen med kommunerna är en viktig del av arbetet. Man ser samarbetet med kommunerna som en förutsättning för kollektivtrafikens utveckling. Presidiet berättade hur man arbetar med kommunerna genom samråd med de fyra hörnen, motsvarande våra delregioner. Dessa möten hålls 3-4 gånger per år då man samtalar om infrastruktur och kollektivtrafik som sammanhängande frågor. Även Banverket och Vägverket deltar.

Dessutom träffar man regelbundet presidierna för kommunstyrelserna i Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad.

Ibland tillsätts särskilda beredningsgrupper för enskilda frågor, där även kommunpolitiker kan ingå. T ex inför arbetet med den nya tågstrategin. Dialog står i centrum och man arbetar gärna mycket med informella kontakter.

Den politiska diskussionen med kommunerna är kring strategiska frågor, men man samarbetar nära med kommunernas förvaltningar på tjänstemannanivå även när det gäller den operativa, dagliga verksamheten. Skånetrafiken har 12 trafikutvecklare och en chef. 10 jobbar med buss och 2 med tåg. Man poängterar trafikutvecklarens ansvar för de entreprenörer som utför trafiken. Det är trafikutvecklarens ansvar att kvaliteten hålls. Trafikutvecklaren besöker ofta de kommuner man är ansvarig för och i vissa kommuner har man till och med en egen arbetsplats. En trafikutvecklare ansvarar för en kärna och de kommuner som har starkast koppling till den kärnan. Som mest har en trafikutvecklare fem kommuner.

Samtalet med kommunrepresentanterna

Kommunrepresentanterna vittnade om att några kommuner hade farhågor med att släppa ifrån sig kollektivtrafiken vid bildandet av Skånetrafiken. Helhetsperspektivet var då viktigt för att lösgöra lösningar bestående av administrativa gränser. När regionen bildades var det konsensus kring att kollektivtrafiken skulle ligga hos Region Skåne, även om skatteväxlingsfrågan i sig var ett bekymmer för de kommuner som inte ännu hade växlat.

I huvudsak är man nöjd med kontaktsystemet och man upplever att man har en bra dialog med Skånetrafiken. Man hänvisar till dialogen i de fyra hörnen samt de särskilda politiska möten som sker med de större kommunerna, men också till att det i övrigt sker många kontakter på tjänstemannanivå mellan Skånetrafiken och kommunerna. I Skåne Nordväst beskriver man att man har funnit styrka och kraft i att tillsammans mellan flera kommuner driva frågor om kollektivtrafiken, visioner och idéer. När det gäller Malmö, menade man att eftersom ca 70 procent av alla resor har någon koppling till Malmö stad finns ett naturligt intresse hos Skånetrafiken att lyssna på kommunens synpunkter och förslag.

Kommunerna ser det som en fördel att regionen kan vara en större kraft i samtal om långsiktiga investeringar i infrastruktur tex än vad enskilda kommuner skulle kunna vara. Vidare ser man det som en stor fördel att regionen som har ansvaret för infrastrukturen också har ansvaret för kollektivtrafiken. Politikerna betonar vikten av helhetssyn och att se kollektivtrafiken ihop med infrastrukturen.

Man nämnde även att det är en fördel för resenären med en ansvarig part - det blir tydligare vart man ska vända sig som medborgare och resenär. Kommunerna får dock fortfarande in synpunkter, men man kan nu välja att hänvisa dem till Skånetrafiken, eller om man anser det vara strategiskt intressanta synpunkter för kommunen kan man välja att själva föra fram dem till Skånetrafiken.

Många kommuner tar initiativ, och anser att man har både rätten och skyldigheten att föra fram sin syn och vision på kollektivtrafiken. Flera kommuner beställer därför egna konsultutredningar och arbetar politiskt med kollektivtrafiken för att kunna göra inspel till Skånetrafiken. Man kan påverka Region Skåne i deras mål för kollektivtrafiken genom olika processer, seminarier och genom en god dialog. Kommunrepresentanterna menar att den organisation man har innebär en fördel med tydliga roller för region och kommuner.

På frågan vad man anser borde ha gjorts annorlunda om de fick möjligheten framfördes att

- man borde ha försökt ta ett helhetsgrepp kring prissystemet och tagit bort gamla gränser när man ändå gjorde så stora förändringar
- kunde utformat en något tydligare politik kring balans i hela regionen. Man måste satsa i starka stråk men även se potentialen i vissa svagare stråk.

Vårt intryck var att de kommunpolitiker vi träffade var mycket aktiva i kollektivtrafikfrågan trots att de inte är med och betalar för den. Engagemanget är snarare kopplat till invånarnas behov. Som ansvariga för samhällsbyggnaden finns också den naturliga beröringspunkten – och man arbetar för att dessa ska gå hand i hand. Även om man inte alltid var eniga med Skånetrafiken om prioriteringar var man nöjd med organisationen eftersom den innebär tydliga roller. Kommunerna har ett reellt inflytande både i strategiska frågor och i de mer operativa dagliga frågorna. När det gäller mindre kommuner upplever man mindre inflytande, men ser möjligheten i att gå samman flera kommuner och få ökat inflytande – t ex genom de fyra hörnen.

Olika förutsättningar men också viktiga likheter

Skånetrafiken redogjorde för den imponerande resandeutvecklingen som man haft i Skåne. Följande listades av Skånetrafiken själva som viktiga framgångsfaktorer:

■ **Geografiska**

- länssammanslagningen
- den skånska Ortsstrukturen
- Öresundsbron
- ...ett nytt landskap öppnar sig

■ **Organisatoriska**

Länssammanslagningen och trafikhuvudmannorganisationen

En beslutande församling,

- med politiskt och ekonomiskt ansvar och som kan göra avvägningar och prioriteringar från ett helhetsperspektiv
- styrformerna, fullmäktige anger mål och riktlinjer
- kommunernas inflytande över trafiken utövas genom dialog i planeringsprocessen, inte via ägande.
- många kommunpolitiker i regionfullmäktige och kollektivtrafiknämnden
- politiskt samförstånd

■ **Övrigt – trafikplanering och framkomlighet**

- Sätt tydliga mål, samarbete, kundorientering, helhetsperspektiv i trafikplanering, långsiktighet, kvalitet, satsa på utvecklingsbar trafik, snabbhet... osv

I Västra Götaland har vi andra förutsättningar på flera av dessa områden. Vi har en annan Ortsstruktur och en betydande andel glesbygd inom länet. Vi har stor andel enkelriktad pendlning i de större pendlingsstråken och kapaciteten är redan slut i järnvägsnätet i högtrafik.

Samtidigt finns likheter. Vi är tillsammans med Skåne en region med regionalt självstyrelseorgan där vi ansvarar för tillväxtprogram och regional infrastruktur. Regionförstoringsfrågan står högt på agendan och att skapa förutsättningarna för att på ett hållbart sätt utvidga våra arbetsmarknader.

Det här vill vi ta med oss

Följande vill vi ta med oss till den fortsatta dialogen i Västra Götaland

- Kommunerna måste ha ett reellt inflytande i kollektivtrafikfrågan oavsett ägarform
 - strategiskt, politiskt
 - och i den dagliga verksamheten, i kommunal förvaltning
- Kommunernas engagemang i kollektivtrafikfrågan är kopplat till invånarnas nytta av trafiken snarare än ägandet.
- En enägarmodell bygger på ömsesidigt förtroende mellan kommuner, region och utföraren av trafiken.
- I en enägarmodell är det viktigt att region och kommuner regelbundet samråder kring gemensam inriktning och ambition för kollektivtrafikens utveckling.
- En helhetssyn på kollektivtrafiken, som utgår från resenärens behov snarare än kommungränser ökar förutsättningarna för ökat resande och ett kostnadseffektivt resursutnyttjande.
- Samordning av skolskjuts och färdtjänst är möjlig även i en enägarmodell.

Samtliga ovanstående punkter är viktiga för kollektivtrafikens utveckling oavsett 50 ägare eller en ägare. Kan vi hitta formerna för kommunernas inflytande och arbeta fram en gemensam inriktning för kollektivtrafikens utveckling tycks det som att en ägare är en enklare och mer effektiv form att driva kollektivtrafiken. En sådan organisationsform ökar sannolikt förutsättningarna för att utveckla kollektivtrafiken utifrån ett resenärsperspektiv och helhetsperspektiv.