

Kollektivtrafik- utredningen 2014

Styrgruppens rapport 12.12.2014
Referensgruppens tillägg 15.01.2015

Innehåll

1 SAMMANFATTNING	4
2 BAKGRUND	4
Färdtjänst, vid sidan av kollektivtrafiken	6
Omvärlds inverkan	6
Utgångsläget	7
3 PROCESSEN	7
Styrning av utredningen	7
Enkäter och presskonferenser	8
Landskapsregeringens överläggningar	8
Studieresa	9
Ungdomsforum	10
4 LAGBEREDNINGENS PM	10
Behovet av förändring	10
Motiv för lagstiftning	10
Målet är en komplett lag	10
Konsekvenser om ingenting görs	11
Den närmaste utvecklingen	11
5 SAMHÄLLEFFEKTER VID BEGRÄNSAD KOLLEKTIVTRAFIK	12
6 ÖVERGRIPANDE VISION/MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN PÅ ÅLAND	12
7 FÖRSLAG TILL TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM	13
Trafikförsörjningsprogram för landskapet Åland	14
Avgränsningar	14
Vad baseras beslut om kollektivtrafiken på?	17
8 MYNDIGHETSFUNCTIONER	17
9 FÖRSLAG TILL RUTINER	17
Definitioner	17
Matartrafik i glesbygd	17
Matartrafik i tätort	18
Regional kollektivtrafik	18
10 FINANSIERING/KOSTNADER	19
En och en halv ny miljon?	19
11 STÖDSYSTEM	20

12 ÅTGÄRDSFÖRSLAG FÖR ATT FRÄMJA KOLLEKTIVTRAFIKEN	20
Ekonomiska tilläggsresurser.....	20
Förbättrade fysiska förutsättningar.....	20
Information och betalningssystem.....	21
Samhällsplanering.....	21
Attityder.....	21
Ålandstrafiken.....	22
Samåkning.....	22
13 SLUTSATSER OCH DET FORTSATTAR BETET	22
REFERENSGRUPPENS TILLÄGG TILL STYRGRUPPENS RAPPORT 12.12.2014	24
BILAGA: PM Stiftande av Lag om kollektivtrafik.....	27
BILAGA: Busslinjer.....	29

1 SAMMANFATTNING

Landskapsregeringen har under våren 2014 tillsatt två grupper, en styrgrupp och en referensgrupp, som i växelverkan och tillsammans med utredaren Leif Holländer och projektledaren Ian Bergström utarbetat olika underliggande material inom ramen för en kollektivtrafikutredning.

Kollektivtrafiken på Åland är en viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle. Bra kollektivtrafik bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling genom att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Syftet med rapporten och det anknyttande arbetet är att ge ett underlag för stiftandet av en åländsk kollektivtrafiklag. I denna framställning visas förslag till inriktning av innehåll i den tilltänkta kollektivtrafiklagen.

En beståndsdel utgör förslaget att i lag införa ett trafikförsörjningsprogram som ett politiskt styrmedel för utvecklandet av kollektivtrafiken. Det föreslås att varje landskapsregering under sin mandatperiod utarbetar/uppdaterar sitt trafikförsörjningsprogram.

I förslaget till lagstiftning ingår att det vid landskapsregeringens infrastrukturavdelning inrättas en kollektivtrafikmyndighet. Det finns förslag om på vilket sätt matartrafik ska administreras i glesbygd, tätort och regionalt. Stödsystemet för kollektivtrafiken föreslås utvecklas och åtgärder som befrämjar kollektiva färdsätt uppmuntras.

2 BAKGRUND

Utformningen av den nuvarande kollektivtrafiken, persontransporter med buss i linjetrafik, gjordes mera distinkt och planmässigt i slutet av 1980-talet i enlighet med de riktlinjer som presenterades av den anlitade bornholmske utredare Jørgen Hammer. Därefter har i olika skeden tagits små delbeslut som rört trafiken. Den senaste utredningen, ”Utvecklingen av kollektivtrafiken på Åland”, sammanställdes av Bosse Ahlnäs och gavs vintern 2009. I sin sammanfattning konstaterade han att landskapet uppmuntrar passagerarna att åka kollektivt genom låga busstaxor men att samtidigt uppmuntrar landskapet också invånarna

att åka med egen bil då kostnader för egen bil på arbetsresor får avdras i kommunalbeskattningen.

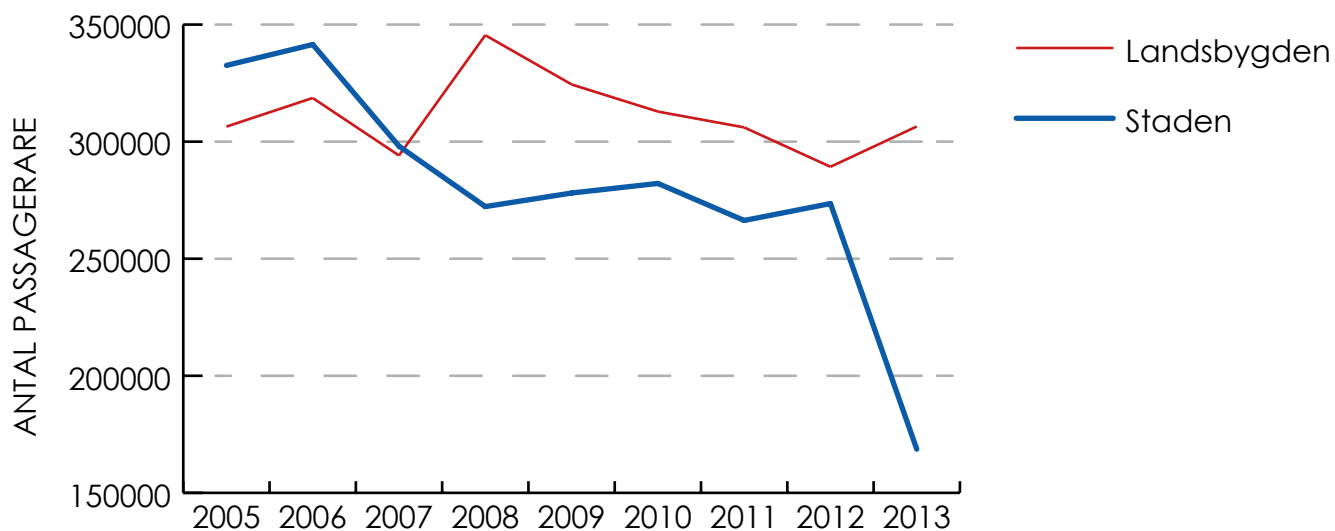
Högstadielärovernas skoltransporter är en del av kollektivtrafiken. Bussbolagen bedömer att mer än hälften av resenärerna är skolelever och studeranden.

På flera linjer som är betydelsefulla för arbetspendlare sker ingen busstrafik under skolornas sommarlov, jullov och sportlov. Detta medför att arbetspendlare är tvungna att ha egen bil för att kunna ta sig till sina arbeten. Ahlnäs såg det problematiskt om linjetrafiken skulle konkurrensutsättas och att enbart en av de två stora aktörerna skulle sköta trafiken. Då skulle konkurrensen upphöra.

Beträffande finansieringen är landskapet huvudman för busstrafiken mellan staden och landsbygden medan kommunerna är huvudmän för finansieringen av matartrafik, lokaltrafik och kollektivtrafik i respektive kommun. Bussbolagen erhåller kilometerersättning av landskapsregeringen för den turlistade busstrafiken som trafikerar mellan landsbygden och Mariehamn. Kommunerna erhåller bidrag av landskapet för kollektivtrafik med taxi. Ahlnäs föreslog att landskapsregeringen borde bli huvudman för kollektivtrafiken i skärgården och för matartrafiken. Ahlnäs föreslog likaså att landskapsregeringen borde se över systemet med skolkort och ersättningar för skoltransporter som sker på ett mycket schablonmässigt och brokigt sätt.

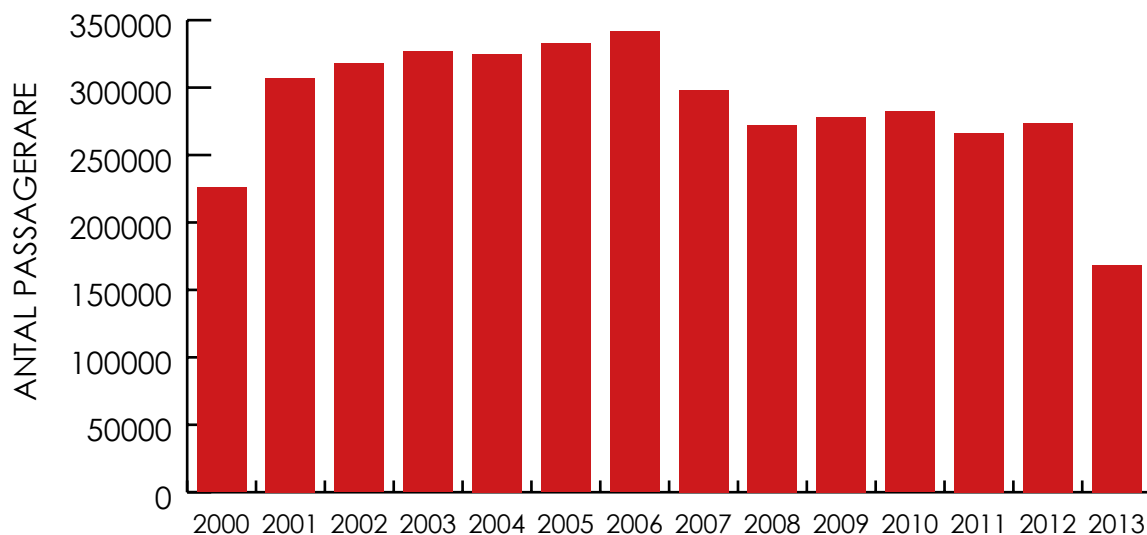
Under tiden 1 juni 2013 – 31 maj 2014 har antalet resenärer i stadsbusstrafiken varit ca 60 000. Innan, då antalet turer var dubbelt och åkandet avgiftsfritt, var antalet resenärer 270 000. Det transporterade antalet personer minskade till en femtedel (22 % av vad det var innan). År 2012 låg stadens kostnader på nivån 800 000 euro, under 2013 då trafiken ändrades var kostnaderna ca 550 000 euro. År 2014 som körs enligt det nya avtalet är de budgeterade årskostnaderna ca 360 000 euro. Inbesparingarna då år 2014 jämförs med år 2012 är ca 440 000.

ANTAL PASSAGERARE I STADS- RESPEKTIVE LANDSBYGDSTRAFIKEN ÅREN 2005-2013



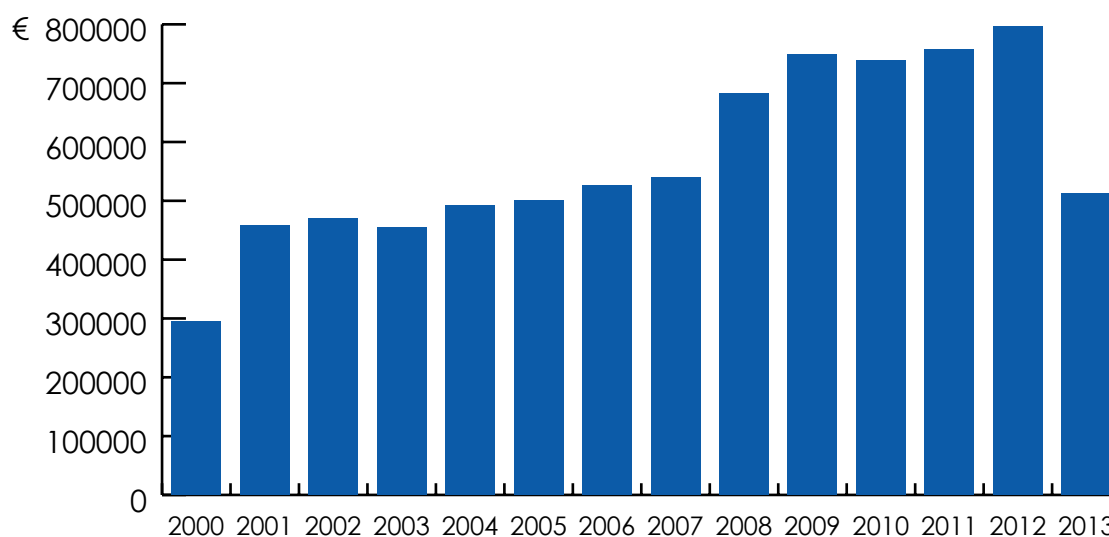
Den linje som sedan år 2006 pekar nedåt visar det minskande passagerarantalet i stadstrafiken.

ANTAL PASSAGERARE MED STADSBUSSEN 2000-2013



I diagrammet åskålliggöras det minskande passagerarantalet i stadstrafiken. Väsentliga förklaringar för minskningen år 2013 är att ruttantalet halverats och att det införts en taxa. Trafiken har innan, sedan år 2000, varit utan avgift

STADENS KOSTNADER TOTALT UNDER ÅREN 2000-2013



Staden förverkligade sitt mål att minska kostnaderna för kollektivtrafiken år 2013. Staden har inte erhållit stöd från landskapsregeringen för sin kollektivtrafik.

FINANSIERINGSFÖRDELNING



I diagrammet visas fördelningen av finansieringsformer i landsbygdstrafiken som erhållit stöd från landskapsregeringen.

Färdtjänst, vid sidan av kollektivtrafiken

Kommunernas nettokostnad för anordnande av färdtjänst år 2013 uppgick till 746 837 euro. Fördelningen var beviljning enligt handikappservice lagen 578 185 euro (438 personer med i medeltal 1 320 euro per person) och enligt socialvårdslagen 168 652 euro (458 personer med i medeltal 368 euro per person).

Omvärldsinverkan

Av särskild betydelse idag för denna översyn

är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, trafikavtalsförordningen, som trädde ikraft den 3 december 2009. Förordningens artikel 5 reglerar konkurrensutsättning och undantag från konkurrensutsättning. För denna artikel är övergångstiden tio år. Om inte EU-kommissionen med stöd av en separat notifiering har samtyckt till något annat, tillåts i fortsättningen samhällsstöd endast enligt trafikavtalsförordningen för kollektiva persontransporter.

Enligt Artikel 4 pt 3 ska löptiden för avtal om allmän trafik vara begränsad och får inte överstiga 10 år. Vid behov kan löptiden förlängas med 50 % om kollektivtrafikföretaget tillhandahåller betydande tillgångar som är nödvändiga för att bedriva persontrafik. Kostnader som uppstår på grund av ett särskilt geografiskt läge kan motivera att avtalet förlängs med högst 50 % i de yttersta randområdena.

Artikel 8 pt 2 anger att avtal om allmän trafik på väg tilldelas enligt denna förordning från och med 3 december 2019. Denna punkt föreskriver att medlemsstaterna före den 3 juni 2015 till kommissionen överlämnar en lägesrapport om den successiva tilldelningen av avtal om allmän trafik.

Både riket (FFS 2009:869) och Sverige (SFS 2010:1065) har lagstiftat om kollektivtrafik som stämmer överens med (EG) trafikavtals-

förordningen. Den svenska kollektivtrafiklagen ändrades (SFS 2012:437) småningom till att också gälla trafik på vatten.

Utgångsläget

Landskapsregeringen har i sitt regeringsprogram av den 22.11.2011 aviserat att landskapsregeringen utreder och analyserar om kollektivtrafiken med nuvarande uppbyggnad med dagens linjetrafiktillstånd motsvarar de krav som samhället och den enskilde ställer. I det innevarande årets budgetmotiveringar säger landskapsregeringen att en arbetsgrupp tillsätts och att landskapsregeringen avser ta ett nytt samlat grepp kring kollektivtrafiken. Rapporten ska bli en pusselbit i planeringen av kollektivtrafiken. Under en längre tid har uppfattats att lagstiftningen är begränsad vad gäller reglering av kollektivtrafik. För närvarande är det närmast 15 § i Landskapslag om yrkesmässig trafik (ÅFS 33/1976) som rör kollektivtrafik. Därmed anses det finnas ett behov för att få underlag som grund för en ny lagstiftning på området.

3 PROCESSEN

Styrning av utredningen

Utredningsarbetet inleddes av Leif Holländer (OFR) den 07.01.2014. De första veckorna av utredningsarbetet verkade trafikavdelningens tjänstemannaledning, avdelningschef tillsammans med två byråchefer och en projektledare, som arbetsgrupp tillsammans med utredaren. Under tiden 17.01-12.02.2014 höll gruppen fyra möten. Den inledande gruppen följdes, genom landskapsregeringens beslut vid enskild föredragning den 15 april 2014, av en sakkunnig tjänstemanna- och branschföreträdande styrgrupp.

Styrgruppen har haft följande sammansättning:

Ian Bergström, ordförande. IB är projektledare vid landskapsregeringens trafikavdelning.

Gunilla Lindqvist, socialinspektör vid landskapsregeringens social- och miljöavdelning.

Åsa Grönlund, planerare vid landskapsregeringens utbildnings- och kulturavdelning.

Geir Lundberg, trafikchef vid Williams Buss Ab, branschföreträdare och representant för Ålands Näringsliv r.f.

Erik Brunström, förbundsdirektör för Ålands Kommunförbund k.f., företrädare landsbygds- och skärgårdskommunerna

Jouni Huhtala, samhällsteknisk chef vid Mariehamns stad.

Katarina Norrgård, sakkunnig och tidigare enhetschef vid Ålandstrafiken.

Bosse Ahlnäs, sakkunnig

Jim Häggblom, VD för Viking Line Buss Ab, branschföreträdare och representant för Ålands Näringsliv r.f. Tillsatt vid ett kompletteringsval genom enskild föredragning den 27.5.2014.

Som utredare, föredragande och sekreterare har *Leif Holländer* verkat.

Styrgruppen har hört *Anna-Lena Landereng*, chef för Ålands digitala agenda (ÅDA).

Vid sidan av denna styrgrupp har en politisk referensgrupp sam- och växelverkat. Den politiska referensgruppen har bestått av politiska företrädare från de partier som är företrädade i landskapsregeringen. Syftet med denna grupp har varit att processa sådana ärenden som uppfattas ha mera utpräglat politiska bärningar.

Den politiska referensgruppen, som tillsatts genom landskapsregeringens beslut vid enskild föredragning den 13 maj 2014 har haft följande sammansättning:

Roger Höglund (C), ordförande

Danne Sundman (MSÅ), viceordförande

Camilla Eklund (C), ledamot

Cecilia Jansson (MSÅ), ledamot

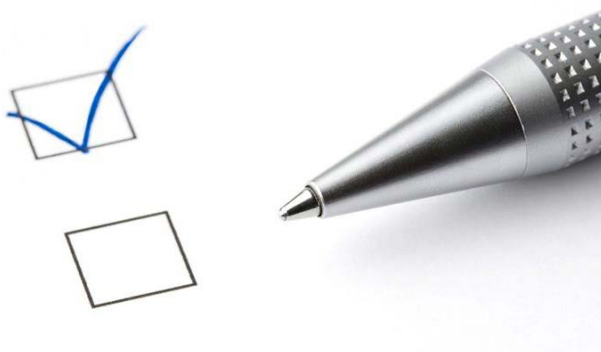
Anders Hallbäck (S), ledamot

Sara Kemetter (S), ledamot

Infrastrukturminister Veronica Thörnroos och styrgruppens ordförande Ian Bergström hade närvaro- och yttranderätt vid gruppens möten.

Referensgruppen har hört Lotta Berner-Sjölund, VD för Visit Åland och Lotta Angergård, ungdomskonsulent vid landskapsregeringen.

Enkäter och presskonferenser



Presskonferenser har hållits 19.6.2014 och 4.11.2014 med anledning av enkäter.

Vid den första presskonferensen presenterades de två enkäter som syftade till att få impulser för utredningsarbetet.

Den ena enkäten var närmast en förfrågan riktad till kommuner och institutioner om vad som kan göras bättre. Ett tyngdpunktsområde var trafikmiljö. Förfrågan riktades i huvudsak till tjänstemän och det var även möjligt för kommunstyrelser att tänka till. Svarstiden var tio veckor från den 30 maj och tyngdpunkten i de svar som gavs var att ett kommunalt engagemang med kommunal finansiering inte är att vänta. Från kommuner och institutioner kom fjorton svar.

Den andra enkäten var riktad till invånarna. Det är en nätenkät som fanns på länk från Ålandstrafikens hemsida.

Nätenkäten var öppen för allmänheten 13 juni – 29 augusti 2014.

Vid den andra presskonferensen presenterades invånarenkäten. Elektroniskt hade det kommit 425 svar och därtill 11 papperssvar.

Huvudandelen av de svarande är förvärvsarbetande vuxna i åldern 25-64 år och det huvudsakliga resebehovet för dem är helt naturligt till och från arbetet. Andelen kvinnor är 60 %.

Enbart 17 % av de svarande anlitar kollektivtrafiken idag. Av de svarande är det endast 6 % som så gott som dagligen åker med kollektivtrafiken. Hela 34 % av de svarande åker aldrig kollektivt. Utbudet av kollektivtrafik finns i huvudsak på vardagar och 64 % svarar att de åker i huvudsak vardagar.

Vid en tidsfördelning uppger de svarande att de i huvudsak använder kollektivtrafiken på morgnar (kl. 07.00-09.00) och eftermiddagar (kl. 16.00-18.00). Ändå uppger hela 44 % att

tiderna för kollektivtrafiken sällan eller väldigt sällan passar. Hela 66 % av de svarande säger ändå att de tider som tillämpas idag (morgnar kl. 07.00-09.00) och eftermiddagar (kl. 15.00-18.00) skulle passa dem att åka kollektivt.

Tolkning: Dagens turlista uppfyller behov men det efterlyses fler turer under samma tidsintervall.

64 % av de svarande säger att turlistor och information om kollektivtrafiken är mycket eller lättillgängliga. Av fritextsvaren ges bilden att de svarande vet var turlistor och information om kollektivtrafik ska sökas men att information och turlistor är svårförståeliga.

Helt överraskande svarar 25 % att de inte har en önskan att prova åka kollektivt avgiftsfritt en månad.

Enbart 3 % svarar att de har en funktionsnedsättning som innebär att det vore önskvärt att bussfordonet skulle anpassas för detta. I fritextsvar framgår att det är svårt att resa t.ex. med barnvagn.

Hälften av de svarande skulle ha behov av att ändra sina arbetstider för att dagens kollektivtrafikresor skulle passa dem.

Två av tre (66 %) samåker aldrig eller högst några gånger per år till och från sitt arbete medan det är varannan (48 %) som aldrig eller enbart några gånger per år samåker till fritidsaktiviteter.

Slutsats: Av frikommenterar framgår att det är enklare att samåka till fritidsaktiviteter då aktiviteten är begränsad i tiden och i huvudsak sker på samma plats och utgör ett gemensamt intresse.

Landskapsregeringens överläggningar

Den 25.2.2014 presenterade utredare Leif Holländer tillsammans med projektledare Ian Bergström utredningsgrunderna för landskapsregeringen vid överläggning. Vid en andra överläggning, den 27.11.2014, informerade Ian Bergström och Leif Holländer om arbetet och nödvändigheten att skyndsamt vidta lagstiftningsåtgärder. Vid överläggningen överenskomms om att kollektivtrafikutredningens rapport ges till lagtinget som att meddelande från landskapsregeringen. Under vintern 2015 håller landskapsregeringen ett seminarium om kollektivtrafikfrågorna tillsammans med

referens- och styrgruppsmedlemmarna. Därtill deltar de tjänstemän som aktivt utfört utredningsarbetet och de två nya tjänstemännen som ska arbeta med samhällsplanering och hållbarhet.

Studieresa

Den 19.8.2014 var medlemmar från både referens- och styrgrupperna tillsammans med tjänstemän på studiebesök till trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting. Vid besöket erhöles information om sambandet mellan kollektivtrafik och sjötrafik, som är en ny enhet inom trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting. Integreringen gjordes i februari det innevarande året. Sjötrafiken handhas under varumärket "Waxholmsbolaget". Den svenska kollektivtrafiken regleras i Lag om kollektivtrafik (2010:1065).

gård. Av dessa fartyg äger Waxholmsbolaget 24 och de övriga ägs av entreprenörerna. Till sjöss transporteras årligen drygt 4 miljoner passagerare av Waxholmsbolaget.

Besök gjordes även till Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). Vid besöket erhöles presentation av systemet med regionala kollektivtrafikmyndigheter och information om styrande förutsättningar, roller och utmaningar. Den nya kollektivtrafiklagen ändrade spelplanen för den svenska kollektivtrafiken från och med år 2012. Det blev en ny roll för Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) med nya regionala myndigheter. Som intressebevakare skulle SKL bevaka och agera i frågor rörande lagstiftning, finansiering, samhällsplanering etc. SKL skulle också tillhandahålla rådgivning och service genom nyhetsbrev, juridisk rådgivning, utvecklingsprojekt om upphandling, finansiering och samhällsplanering. SKL ordnade



Några av deltagarna på studieresan till Stockholm i samspråk.

Den nya lagen kompletterades med också kollektivtrafik till sjöss.

För Storstockholms lokaltrafik (SL) gäller att 770 000 passagerare utför dagligen 2,7 miljoner resor. Stockholms län trafikeras ca 105 tunnelbanevagnar, ca 90 pendeltåg och ca 2 200 bussar. Alla fordon opereras av entreprenörer. Biljettintäkterna uppgår till ca 7 miljarder SEK årligen. Skattefinansieringsgraden är ca 52 %. För pendeltåg finns inom länet 50 stationer för på- och avstigning, tunnelbanan har 100. Bussarna har mer än 6 800 hållplatser.

Kollektivtrafiken till sjöss med Waxholms Ångfartygs Ab (WÅAB) trafikeras med ca 50 fartyg mellan stadens hamnar och Stockholms skär-

presidiekonferens för regionala kollektivtrafikmyndigheter, nätverk för ledande tjänstemän och konferens i aktuella ämnen.

En kommun vänder sig till den regionala kollektivtrafikmyndigheten när kommunen vill ha en viss trafik.

Aktuellt i Sverige just nu är frågor gällande allmän och särskild kollektivtrafik. Det är fråga om att integrera de bägge slagen av kollektivtrafik där den särskilda innefattar färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Det är fråga om lagstiftningar som tillkommit vid olika tillfällen. Tillgänglighetsanpassning gagnar alla resenärer.

SKL vill få en integrering som medför

- Bättre samordning
- Större tydlighet mot resenären
- Bättre möjligheter att nyttja den anpassning för funktionsnedsatta som gjorts i den allmänna kollektivtrafiken.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har förutsättningar för ett samlat ansvar i dessa frågor.

Det förekommer att arbetsgivare subventionerar sina anställdas kollektivtrafikresor till och från arbetet t.ex. genom rabatterat kort med SL. Anställda som inte har nytta av subventionen, t.ex. för att de bor nära, får inte subventionen eller andra alternativa förmåner.

Ungdomsforum

Den 2.12.2014 presenterade Ian Bergström och Leif Holländer utredningsarbetet vid ett ungdomsforum som hölls på Uncan i Mariefhamn. Ungdomsforumets tema var kollektivtrafik. Ungdomar arbetade i grupper och tog fram sina synpunkter gällande kollektivtrafik. Ungdomarna såg framemot följande prioriterade åtgärder:

1. Förbättrade turlistor med tydlig information (appar som visar all viktig information)
2. Frikort för alla yngre än 25 år
3. Tätare turer alla dagar

4 LAGBEREDNINGSPM

Styr- och referensgrupperna har behandlat förslag till ett lagberedningsPM. Syftet med en lagstiftning är en implementering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70. PM:et finns som bilaga till denna rapport.

Behovet av förändring

Tiden har runnit ifrån Landskapslag om yrkesmässig trafik (1976:33). I den snart fyrtio år gamla lagen finns numera endast en paragraf

som kan tillämpas ifråga om kollektivtrafik på väg. Denna föråldrade lag är inte tillämplig när det gäller bestämmelser som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70. Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007 bör införlivas i en egen åländsk kollektivtrafiklag. På motsvarande sätt har lagstiftning skett i riket (Kollektivtrafiklag FFS 2009:869) och i Sverige (Lag om kollektivtrafik SFS 2010:1065). Genom en senare ändring gäller den svenska lagen om kollektivtrafik även till sjöss.

Motiv för lagstiftning

Ålands landskapsregering har avtal som ingåtts med trafikidkare gällande busstrafik mellan Mariefhamn och skärgårdstrafikens hamnar (Hummelvik, Långnäs och Svinö) samt längs huvudvägarna. Därtill stöder landskapsregeringen matartrafik i glesbygd.

De nuvarande avtalens överensstämmelse med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007 kan ifrågasättas. Avtalen löper ut vid utgången av år 2015. En fortsatt kollektivtrafik på väg förutsätter en lagstiftning som är i överensstämmelse med EU-bestämmelserna. Detta gäller både ifråga om kollektivtrafik som stöds med samhällsmedel och sådan trafik som kan förekomma utan ekonomiskt samhällsstöd.

Målet är en komplett lag

En komplett åländsk kollektivtrafiklag stiftas. Lagen ska svara upp mot bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007. Möjliga målkonflikter utgörs närmast av behovet av uppdaterad lagstiftning inom angränsande lagstiftningsområden. Landskapslag om yrkesmässig trafik (1976:33) utgör lagstiftningen för dagens yrkesmässiga trafik och den bör ersättas både med en åländsk kollektivtrafiklag och med en lag om yrkesmässig trafik med godstransporter och en taxilag.

Ett internationellt perspektiv på ärendet utgörs av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.



Styr- och referensgrupperna föreslår lagtekniskt att rikets detaljerade kollektivtrafiklag utgör vägledning för den tilltänkta åländska lagen. Från den svenska kollektivtrafiklagen föreslås hämtas bestämmelser om utarbetandet av och innehållet i ett trafikförsörjningsprogram. I den åländska lagen föreslås även att närmare bestämmelser utfärdas i förordning. I förordning avses intas sådana föränderliga bestämmelser som det kan vara ändamålsenligt att landskapsregeringen kan ändra. Det är fråga om kriterier för stöd och stödnivåer för kollektivtrafiken.

Styr- och referensgrupperna föreslår att landskapsregeringen under varje mandatperiod tar ställning till innehållet i det föreslagna trafikförsörjningsprogrammet. Då skulle innehållet inte bli föråldrat och tjäna som styrinstrument för kollektivtrafikmyndigheten.

Det föreslås bildas en kollektivtrafikmyndighet vid landskapsregeringens infrastrukturavdelning.

Konsekvenser om ingenting görs

Rättsskyddet blir lidande då handläggning av frågor som knyter an till kollektivtrafiken måste lösas genom hänvisningar till EU-lagstiftningen. För aktörerna inom kollektivtrafikområdet blir tillämpade regler oöverskådliga och för olika grupper blir det svårt att bevaka sina rättigheter. Problemen tilltar och blir alltmer komplicerade.

Den närmaste utvecklingen

De nuvarande trafikavtalen löper ut och Ålands landskapsregering måste ta ställning till kollektivtrafikens fortsättning. Även behörigheter och myndighetsanknutna frågor måste lösas. Utöver bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 är det även fråga om EU:s förordning om busspassagerares rättigheter [Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004]. Likaså berörs EU:s förordning om trafikidkare [Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG]. Därtill berörs Interbusöverenskommelsen och EU:s förordning om internationell busstrafik [Rådets beslut 2002/917/EG om ingående av Interbusöverenskommelse om tillfällig internationell persontransport med buss respektive Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006.]

5 SAMHÄLSEFFEKTER VID BEGRÄNSAD KOLLEKTIVTRAFIK

Det åländska samhället har både i ekonomiskt hänseende och befolkningsmässigt vuxit.

För mindre än tio år sedan satte landskapsregeringen upp ett mål att nå 30 000 invånare på Åland. Det målet är snart uppfyllt. Utvecklingen har möjliggjorts både av ett väl utvecklat företagande som skapat arbetsplatser och genom att invånarna haft tillgång till attraktiva boendemiljöer. Boendestrukturen runt centralorten Mariehamn har ändrats med flera bostadsområden med både en- och flerfamiljshus. I Mariehamn har också nya områden med bostadsbebyggelse längre från centrum byggts ut. Norr om Mariehamn har Maxinge, Ålands första köpcentrum, etablerats. En ny typ av shopping erbjuds och inom både handel och andra verksamheter erbjuds arbetsplatser för många invånare på området intill stadsgränden. Även ute på landsbygden har flera nya bostadsområden byggts, bl.a. Godby har utvecklats. Inpendlingen till arbetsplatser i Mariehamnsområdet är stor.

Av antalet sysselsatta på hela Åland, 14 000 personer, pendlar 6 529 (47 %) till en annan kommun på jobb. Av antalet sysselsatta på landsbygden och i skärgården, 8 338 personer, pendlar 5 571 (67 %) till Mariehamn på jobb. Det torde vara så få som 1 av 25 pendlare som åker buss (4 % eller 260 personer) till sitt arbete. På Åland finns det fler person- och paketbilar än det finns invånare som är 18 år och äldre.

Arbetsplatser, gymnasie- och högskola, sjukvård och offentlig förvaltning är fortfarande till större del lokaliserade till centralorten Mariehamn. På sikt kan förväntas att inpendlingen till Mariehamn och centralortsområdet blir ännu större. I nuläget sker ca 96 % av den dagliga arbetspendlingen med egen bil. Det är redan kapacitetsbrist på vägarna kring centralorten i rusningstid på morgon och eftermiddag/tidig kväll.

Arbetsplatser och handel skapar ett behov av många parkeringsplatser för både arbetstagare och kunder som kommer med egen bil. Med en gynnsam samhällsutveckling för Åland med fortsatt bilökning kommer även behovet av parkering att öka i framtiden. Problem förorsakade av ett stort bilberoende förväntas öka allt eftersom samhället utvecklas. Bilbero-

endet begränsar samhällets framtida utvecklingsmöjligheter.

Det finns aktuella exempel på problem i samhällsplaneringen. Mariehamns stad planerar att möjliggöra byggandet av attraktiva bostäder på de områden som idag används av bl.a. arbetspendlare som parkering vid österleden. För att en sådan förändring inte skall bli begränsande för samhällsutvecklingen måste samhället kunna erbjuda invånarna ett attraktivt alternativ till att ta egen bil arbetet. Möjligheterna att skapa utrymme för bilarna är mycket begränsade. Utan en mer utvecklad kollektivtrafik kan förväntas att arbetsplatsområden måste lokaliseras bort från centrumområden. Skulle fokus ändra från planering för biltrafik till planering för kollektivtrafik kunde frigöras områden för boende. Gatu- och vägkapaciteten skulle bedömas på ett annat sätt än idag.

Svenska utredningar visar att män pendlar mer och längre än kvinnor men att kvinnliga pendlare ändå har en längre restid. Om kvinnor i Sverige skulle köra bil lika mycket som män skulle utsläpp av koldioxid öka med 31 %, trafikens luftföroreningar skulle öka med 20-35 % och andelen bilresor öka med 17 %.

6 ÖVERGRIPANDE VISION/ MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN PÅ ÅLAND

Kollektivtrafiken på Åland är en viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle i linje med landskapsregeringens "Strategi för hållbar utveckling" som givits i form av ett Meddelande till lagtinget (nr 2/2013/2014 den 19.12.2013).

Bra kollektivtrafik bidrar till en långsiktig hållbar utveckling genom att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

För att kollektivtrafiken ska bli ett verkligt alternativ till privat bilåkande krävs att den upplevs som prisvärd med hög turtäthet, tillgänglighet och bekvämlighet. Det krävs en medveten satsning på säkerhet kring kollektivtrafiken, framför allt vid av- och påstigning. Skolbusstrafiken måste särskilt beaktas ur säkerhetssynpunkt.

Bilberoendet på landsbygden och i de mindre tätorterna kommer till stor del att bestå på grund av det spridda boendemönstret. Det är angeläget att hitta förnyelsebara fordonsbränslen.

I Mariehamn finns risk att behovet av biltrafik ökar i takt med att nya handels- och bostadsområden etableras och utvecklas utanför stadskärnan. Utbyggnad av kollektivtrafiken och vägnätet kan underlätta för gång- och cykeltrafikanter att ta sig tryggt och säkert till och från dessa områden.

Cykeln är ett miljövänligt transportmedel. Ökat cyklande bidrar också till förbättrad folkhälsa. Gång och cykeltrafiken är tätt följd av kollektivtrafiken de trafikslag som bör prioriteras i arbetet för en hållbar utveckling på Åland. I samhällsplaneringen bör beaktas att tillgängliga, trygga och väl upplysta cykelvägar är ett sätt att underlätta för gång- och cykeltrafik.

Mariehamn och många landsbygdskommuner är inne i en positiv utveckling när det gäller cykelstråk. Säkra gång- och cykelvägar har prioriterats. Det sker en utbyggnad av gång- och cykelvägar längs de stora huvudvägarna. Denna utbyggnad bör prioriteras också framöver.

Gångvägar i anslutning till busshållplatser bör särskilt beaktas ur trygghets- och säkerhetsynpunkt, detta gäller särskilt landsbygdens tätorter.

Kollektivtrafiken är det viktigaste verktyget för att kunna kombinera ekonomisk utveckling med långsiktiga miljö- och klimatmål.

Kollektivtrafiken bidrar till ett effektivt och hållbart trafiksystem.

Landskapets och kommunernas fysiska planering måste samordnas när det gäller regional kollektivtrafikplanering ifråga om markanvändning och infrastrukturplanering. Det är skäligt att bebyggelsen planeras efter kollektivtrafikens behov och förutsättningar redan från början. Utformningen av gatu- och vägnätet är helt avgörande för vilken turtäthet och framkomlighet kollektivtrafiken kan få.

Kollektivtrafiken är ett verktyg för att utveckla ett sammanhållet Åland. En medveten och strategisk utbyggnad av kollektivtrafiken är en viktig åtgärd för skapa hållbar regional utveckling och en hållbar stad. Då kan också

långsiktiga miljö- och klimatmål nås.

För arbetspendling uppställs inledningsvis målet att den närmaste fyraårsperioden ska antalet arbetspendlare som åker kollektivt fördubblas jämfört med dagens antal. Dagens betalnings- och informationslösningar i Gotlands kollektivtrafik är en förebild. Likaså kan Bornholm utgöra en referens när det gäller att skapa cykelvägar och –stigar runt hela landskapet.

7 FÖRSLAG TILL TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Styr- och referensgruppernas förslag är att kollektivtrafiklagen ska innehålla stadganden om ett trafikförsörjningsprogram. Det första steget i programarbetet är att formulera mål för kollektivtrafiken. Målen ska vara styrande för den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken.

Trafikförsörjningsprogrammet ska enligt den föreslagna kollektivtrafiklagen innehålla:

- Långsiktiga mål för kollektivtrafiken
- Behovet av landskapsomfattande kollektivtrafik
- Alla former av landskapsomfattande kollektivtrafik, d.v.s. både sådan trafik som definieras genom allmän trafikplikt och kommersiell trafik
- Åtgärder för att skydda miljön
- Tidsbestämda mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken med hänsyn till personer med funktionsnedsättning
- Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer

Det andra steget i arbetsgången är att besluta om allmän trafikplikt. Trafikförsörjningsprogrammet och målen, som anges där, utgör grund för vilken trafik som ska ingå i den allmänna trafikplikten. Kollektivtrafikmyndigheten gör en noggrann bedömning av vilken trafik som samhället ska ansvara för om målen ska uppfyllas. Beslut om allmän trafikplikt bör tas i god tid inför utgången av trafikavtal. De gällande avtalen löper ut inom år 2015. (Inför beslut ska kollektivtrafikmyndigheten hålla

samråd med kommunerna.) Kollektivtrafikmyndigheten får inte upphandla kollektivtrafik utan att ett beslut om allmän trafikplikt finns.

Det tredje steget är att upphandla trafiken utifrån beslutet om allmän trafikplikt. Annonsering om att upphandling ska påbörjas måste gå ut (... ett år) i förväg. Ett företag som avser bedriva kommersiell trafik ska anhålla om detta till kollektivtrafikmyndigheten. Detsamma gäller när ett företag avser upphöra med trafiken.

ARBETSPROCESSEN ENLIGT DEN FÖRESLAGNA LAGEN OM KOLLEKTIVTRAFIK

talsförordning (EG) 1370/2007 som ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”. Kollektivtrafiken inom landskapet omfattar all kollektivtrafik, även kommersiell kollektivtrafik. Trafiken avser i stor utsträckning trafik med buss. I perifera områden och i skärgården kan taxibilar vara den huvudsakliga fordonstypen som utför kollektivtrafik.

Taxi- och godstransportlagstiftning står utanför ramen för den föreslagna lagstiftningen.

Trafikförsörjningsprogram för



landskapet Åland

I trafikförsörjningsprogrammet ska de politiska målsättningarna för kollektivtrafiken redovisas. Målen ska sättas för hela landskapet. Bedömning ska göras om förhållandet mellan å ena sidan den trafik som ska omfattas av allmän trafikplikt och å andra sidan den trafik som bedöms kunna köras på kommersiella villkor.

Utgångspunkter för arbetet med programmet är att landskapet behöver ett större utbud av kollektivtrafik och en ökad kollektivtrafikandel av det motoriserade resandet. Utifrån mål i trafikförsörjningsprogrammet görs bedömning av den allmänna trafikplikten. En samrådsprocess sker mellan kollektivtrafikmyndigheten och de åländska kommunerna och staden. Det är viktigt att alla intressenter har möjlighet att ge sin syn på kollektivtrafiken, så att en så bred samsyn som möjligt nås gällande kollektivtrafiken och olika aktörers ansvar.

Avgränsningar

Kollektivtrafik definieras enligt EU:s trafikav-

VISION

ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK I ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

ÖVERGRIPANDE MÅL

ATTRAKTIVA RESOR

TILLGÄNGLIGT OCH
SAMMAHÅLLET
ÅLAND

EFFEKTIVA RESOR MED
LÅG MILJÖ- OCH
HÄLSOPÅVERAN

NEDBRUTNA MÅL

SAMORD-
NING
KVALITET
STABILITET

KONKUR-
RENSKRAFT

RESOR FÖR
ALLA

REGIONAL
TILLGÄNG-
LIGHET OCH
TILLVÄXT

MILJÖ OCH
HÄLSA

EFFEKTIVITET

ATTRAKTIVA RESOR

Samordning, kvalitet, stabilitet

Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhållet och samordnat och uppfylla resenärernas resbehov

- Kollektivtrafiksystemet ska utvecklas utifrån behov av enkelhet och långsiktighet, hög tillförlitlighet, trygghet, komfort, turtäthet, snabba resor och bekväma byten.
- Kollektivtrafiken ska präglas av gott bemötande och lättillgänglig resenärsin-

formation.

Konkurrenskraft

Kollektivtrafiken ska utgöra grund för planering och utbyggnad av transportsystemet genom samverkan med byggelseutvecklingen

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka.

TILLGÄNGLIGT OCH SAMMANHÅLLET ÅLAND

Resor för alla

Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet inom landskapet

- Kollektivtrafiken ska erbjuda god tillgänglighet för alla som bor eller vistas i landskapet och svara upp mot olika gruppers behov.
- Kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt resealternativ för alla. Trafiken ska utvecklas med hänsyn till medborgarnas behov och deras olika ekonomiska förutsättningar.
- Kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning, och därmed minska alla medborgares beroende av färdtjänst

Regional tillgänglighet och tillväxt

Kollektivtrafiken ska stödja ökad tillgänglighet mellan kommunernas bebyggelseområden och staden.

Kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar och sammanhållen arbetsmarknadsregion.

- Kollektivtrafiken ska bidra till förbättrade resmöjligheter mellan bebyggelseområden och servicecentra
- Kollektivtrafiken ska planeras för minskade restider
- Kollektivtrafiken ska samverka med skärgårdsfärjetrafiken

EFFEKTIVA RESOR MED LÅG MILJÖ- OCH HÄLSOPÅVERKAN

Miljö och hälsa

Kollektivtrafikens negativa miljö- och hälsopåverkan ska minska

- Kollektivtrafikens förbrukning av fossilt bränsle ska minska.
- Buller och luftföroreningar från kollektivtrafiken ska minska.
- Kollektivtrafikens energieffektivitet ska öka.
- Säkerheten i kollektivtrafiken ska vara på en hög nivå.

Effektivitet

Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för ökad kostnadseffektivitet

- Samhällets resurser ska användas kostnadseffektivt.

Vad baseras beslut om kollektivtrafiken på?

Sammanhållighet: Det går enkelt att resa på Åland.

Tillförlitlighet: Trafiken är förutsägbar över tid.

Attraktivt pris: Kollektivtrafiken tillhandahålls till ett för resenären förmånligt pris.

Hållbarhet: Klimatmål ska infrias.

8 MYNDIGHETSFUNCTIONER

På Åland ska finnas en kollektivtrafikmyndighet. Kollektivtrafikmyndigheten underlyder landskapsregeringen och samordnar turlistor, information och webblösningar. I samverkan med landskapsregeringen utformar den betalningslösningar, zonindelning för avgifter och strategi. Strategin anges i ett styrdokument och vissa kriterier konkretiseras i en förordning som antas av landskapsregeringen.

Kollektivtrafikmyndigheten har uppdraget att sköta trafikupphandling och handhar administration för stöd till trafiken. Den har också en kontrolluppgift.

Styrdokumentet utgörs av ett trafikförsörjningsprogram som landskapsregeringen reviderar under varje mandatperiod så att trafiken genomlysas minst varje fyraårsperiod. I programmet tas upp mål, behov och former för trafik. Därtill beaktas miljö och särskilda åtgärder såsom exempelvis att underlätta funktionsnedsattas möjligheter att åka kollektivt.

I den föreslagna förordningen tas upp kriterier för stöd och stödnivåer för kollektivtrafiken.

Kommunerna kan vända sig till kollektivtrafikmyndigheten för upphandling av trafik. Kommunerna visar behov och lösningar till kollektivtrafikmyndigheten. En utarbetad mall kan minska kostnader för upphandling. Om stadens trafik är samordnad med landsbygdstrafiken kan också stadstrafiken vara stödbegränsande.

För stads- och kommunintern kollektivtrafik som sker utan delfinansiering från landskapet kan kommunen själv fatta beslut. Får staden eller kommunen delfinansiering från landskapet fattas beslut av kollektivtrafikmyndighe-

ten. Med kollektivtrafikmyndighetens stöd följer att det ska finnas en bestämd trafikfrekvens. Minskar trafiken leder det till minskat stöd.

Staden och kommunerna ska ge förutsättningar för en bra kollektivtrafik i sin bebyggelseplanering.

9 FÖRSLAG TILL RUTINER

Utgångspunkter för kollektivtrafiken är att den ska uppfylla de övergripande transportpolitiska målen som landskapsregeringen fastslagit i trafikförsörjningsprogrammet för Landskapet Åland.

Definitioner

Regional kollektivtrafik – Kollektivtrafik som trafikerar genom flera kommuner till och från centralorten Mariehamn, längs landskapets huvudsakliga trafikleder.

Regional matartrafik – Kollektivtrafik som trafikerar genom två eller flera kommuner och ansluter till regional kollektivtrafik eller färja

Matartrafik i glesbygd – Kollektivtrafik som trafikerar inom en kommun i glesbygd, ansluter till: regional kollektivtrafik, färja eller regional matartrafik

Matartrafik i glesbygd

1. Kommunen initierar matartrafiken genom att göra en anhållan till kollektivtrafikmyndigheten att inför trafikplikt på en viss matarlinje och upphandla trafiken för en tidsperiod om 2-4 år. I kommunens anhållan finns följande:
 - a. Behovsanalys enligt trafikförsörjningsplanen för matartrafiken där behov av turtäthet samt kapacitet framgår.
 - b. Tidtabell där anslutningar till regional matartrafik, regional kollektivtrafik, skärgårdstrafik finns.
 - c. Eventuella tilläggsutredningar om övriga samhällsbehov matartrafiken upprätthåller
 - d. Definerar miljö och kvalitetsmål för matartrafiken (om de skiljer sig från kollektivtrafikmyndighetens).

2. Kollektivtrafikmyndigheten inför trafikplikt på linjen med krav på att trafikidkaren uppfyller behovsanalys, trafikförsörjningsplan, tidtabell, miljökrav mm.
3. Kollektivtrafikmyndigheten beslutar om vilken stödnivå trafiken, max 80 %, kan erhålla och meddelar kommunen vilken kommunens andel av kostnaderna blir.
4. Kollektivtrafikmyndigheten upphandlar matartrafiken och administrerar avtalen.

Matartrafik i tätort

1. Kommunen initierar matartrafiken genom att göra en anhållan till kollektivtrafikmyndigheten att inför trafikplikt på en viss matarlinje och upphandla trafiken för en tidsperiod om 2-4 år. I kommunens anhållan finns följande:
 - a. Behovsanalys enligt trafikförsörjningsplanen för matartrafiken där behov av turtäthet samt kapacitet framgår.
 - b. Tidtabell där anslutningar till regional matartrafik, regional kollektivtrafik, skärgårdstrafik finns.
 - c. Eventuella tilläggsutredningar om övriga samhällsbehov matartrafiken upprätthåller
 - d. Definerar miljö och kvalitetsmål för matartrafiken (om de skiljer sig från kollektivtrafikmyndighetens).
2. Kollektivtrafikmyndigheten inför trafikplikt på linjen med krav på att trafikidkaren uppfyller behovsanalys, trafikförsörjningsplan, tidtabell, miljökrav mm.
3. Kollektivtrafikmyndigheten beslutar om vilken stödnivå trafiken, max 20 %, kan erhålla och meddelar kommunen vilken kommunens andel av kostnaderna blir.
4. Kollektivtrafikmyndigheten upphandlar matartrafiken och administrerar avtalen.

Regional matartrafik

1. Två eller flera kommuner initierar matartrafiken genom att göra en anhållan till kollektivtrafikmyndigheten att inför trafikplikt på en viss regional matarlinje och upphandla eller tilldela trafiken för en tidsperiod om 4-6 år. I kommunernas anhållan finns följande:
 - a. Behovsanalys enligt trafikförsörjningsplanen för den regionala matartrafiken där behov

av turtäthet samt kapacitet framgår.

- b. Tidtabell där anslutningar till regional kollektivtrafik, skärgårdstrafik finns.
 - c. Eventuella tilläggsutredningar om övriga samhällsbehov den regionala matartrafiken upprätthåller.
 - d. Definerar miljö och kvalitetsmål för matartrafiken (om de skiljer sig från kollektivtrafikmyndighetens).
2. Kollektivtrafikmyndigheten inför trafikplikt på linjen med krav på att trafikidkaren uppfyller behovsanalys, trafikförsörjningsplan, tidtabell, miljökrav mm.
 3. Kollektivtrafikmyndigheten beslutar om vilken stödnivå trafiken, max 80 %, kan erhålla och meddelar kommunerna vilken kommunernas andel av kostnaderna blir.
 4. Kollektivtrafikmyndigheten upphandlar och administrerar den regionala matartrafiken.

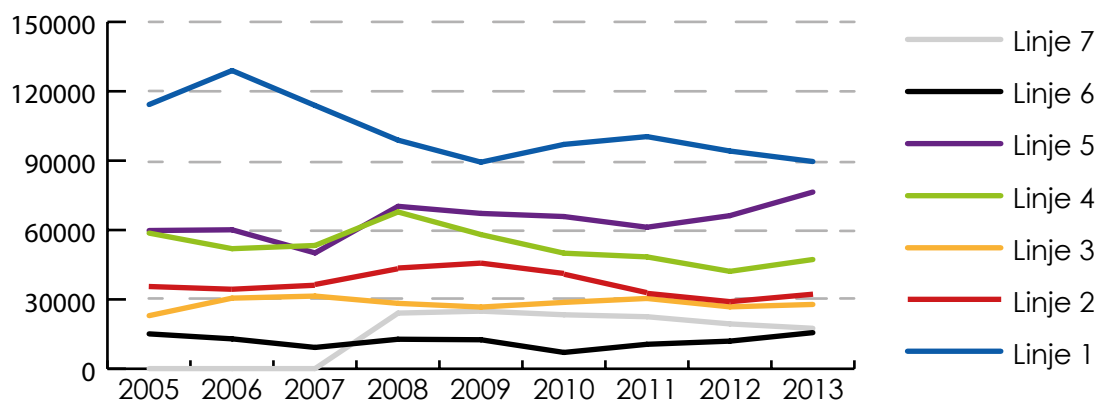
Regional kollektivtrafik

1. Kollektivtrafikmyndigheten inför trafikplikt på kollektivtrafiklinjerna. I bedömningen för trafikplikten ska finnas följande:
 - a. Behovsanalys enligt trafikförsörjningsplanen för den regionala kollektivtrafiken där behov av turtäthet samt kapacitet framgår.
 - b. Tidtabell där anslutningar till regional kollektivtrafik, skärgårdstrafik finns.
 - c. Eventuella tilläggsutredningar om övriga samhällsbehov den regionala matartrafiken upprätthåller.
 - d. Definerar miljö och kvalitetsmål för matartrafiken (om de skiljer sig från kollektivtrafikmyndighetens).
2. Kollektivtrafikmyndigheten inför trafikplikt på linjen med krav på att trafikidkaren uppfyller behovsanalys, trafikförsörjningsplan, tidtabell, miljökrav mm.
3. Kollektivtrafikmyndigheten beslutar om vilken stödnivå trafiken, max 90 %, kan erhålla.
4. Kollektivtrafikmyndigheten upphandlar eller tilldela för en tidsperiod om 6-10 år samt administrerar den regionala kollektivtrafiken.

Med hjälp av kollektivtrafik ska förutsättning-

arna bli bättre för arbetspendling, skolskjuts, service, vård och hälsotransporter samt anslutningar till andra trafikslag som skärgårdsfärjor.

10 FINANSIERING/KOSTNADER



1. Mariehamn-Hammarland-Eckerö (Williams Buss Ab)
2. Mariehamn-Godby-Geta (Viking Line Buss Ab)
3. Mariehamn-Godby-Saltvik (Viking Line Buss Ab)
4. Mariehamn-Godby-Sund-Vårdö (Viking Line Buss Ab)
5. Mariehamn-Lemland-Lumparland (Williams Buss Ab)
6. Godby-Gölby-Emkarby-Pålsböle (Williams Buss Ab)
7. Björnsby-Jomalaby-Ytterby-Mariehamn (Williams Buss Ab)

På senare år är det på landsbygden enbart linjerna till Eckerö och i Jomala som förlorat passagerare.

Innan servicenivån kan fastställas görs ekonomiska bedömningar gällande erforderliga ekonomiska resurser.

En skiss:

Biljett- och fraktintäkter fortsätter vara 346 000 euro.

Landskapets tidigare kilometerstöd, 1 660 000 euro tillsammans med ersättning för skolkort 640 000 euro, skulle utgöra ett kilometer eller körtimmesstöd om 2 300 000 euro. För att inte göra ändringar i landskapsandelssystemet skulle finansiering av skolkort fortsatt vara ett kommunalt ansvar.

Skulle stadens ersättning för kollektivtrafik vidbli det anslag som används år 2014, vilket

har utgjort 45 % av tidigare årsanslag, skulle för stadens del enbart finnas 360 000 euro.

Tillsammans skulle dessa belopp utgöra 3 006 000 euro.

En och en halv ny miljon?

Ett förbättrat kollektivtrafikutbud ska på sikt kunna innebära att en del av kommunernas nettokostnad för anordnande av färdtjänst, 750 000 euro, ska kunna överföras till kollektivtrafiksystemet. 314 000 euro (42 %) har varit stadens andel.

En återgång för staden till satsning på kollektivtrafiken så att samma utbud skulle erhållas som innan ändringen år 2013 skulle för staden betyda ett tillägg. Då trafiken var avgiftsfri uppgick detta tillägg till 440 000 euro.

Exempelvis ett skapande av en ny närtrafik på områdena runt Mariehamn som skulle ha sjukhuset som bytespunkt och gå en västlig slinga in i Jomala (sjukhuset-Möckelö-Sviby-Dalkarby-Prästgården-Maxinge-sjukhuset) och en östlig slinga in i Jomala (sjukhuset-Kalmsta/Solberget-Österkalmare-Grönbacka-Prästgården-Maxinge-sjukhuset) kunde ha ett betydande resandeunderlag. Kostnaden beräknas motsvara något mer än stadens nuvarande kostnad eller 450 000 – 500 000 euro.

Exemplet återges som bilaga till rapporten.

De nuvarande huvudlinjerna bör gå samtliga vardagar även under skolloven vilket fördyrar den pågående trafiken. Mer perifert längs de nuvarande huvudlinjerna kan bedömas om busstrafik ersätts med stortaxitrafik i kollektivtrafikform. Också matartrafiken bör då gå samtliga vardagar.

- Trafiken mellan Godby och Mariehamn skulle göras i huvudsak till en snabblinje och en del av trafiken från Godby längs dagens huvudlinjer till Geta, Västra- och östra Saltvik kan eventuellt ske med stortaxi i kollektivtrafikform.

Trafik mellan Djäkenböle (Hammarland) och Gölby (Jomala) kan ansluta till huvudlinjerna.

Om stadstrafiken skulle återfå sin tidigare sträckning kunde den kombineras med en trafik som går en rak linje mellan Järsö och bussplan eller sjukhuset.

11 STÖDSYSTEM

En tillgänglig och fungerande allmän kollektivtrafik är det främsta sättet att ordna sådan rörlighet som lämpar sig för alla.

Därigenom kan landskapets kollektivtrafikmyndighet stöda persontransporter på land. Stödet beviljas för persontransporter som går genom fler än en kommun graderat enligt följande kriterier (som gäller både huvudlinjer och matartrafik)

Persontransporternas ändamål (samhällspolitiska mål):

- Persontransporten utgör skolskjuts (passerar/stannar i skolors omedelbara närhet)
- Persontransporten utgör en arbetspendlarskjuts (passerar/stannar i närheten av arbetsplatser)
- Persontransporten utgör en serviceskjuts (passerar/stannar i banks-, posts-, FPA:S och andra serviceinrättnings omedelbara närhet)
- Persontransporten utgör en hälso- och sjukvårdsskjuts (passerar/stannar inom Ålands hälso- och sjukvårds omedelbara närhet)
- Persontransporten utgör en anslutning till

skärgårdsfärjetrafiken

- Persontransporten utgör en anslutning till annan kollektivtrafik (t.ex. stadstrafik)
- Persontransporter av äldre och personer med funktionsnedsättning ska i första hand genomföras som en del av en tillgänglig samhällelig kollektivtrafik

Exempel på stödnivåerna enligt olika kriterier för persontransporter:

- Skolskjuts 60 %
- Pendlarskjuts 10 %
- Serviceskjuts 5 %
- Hälso- och sjukvårdsskjuts 5 %
- Skärgårdsfärjeanslutningsskjuts 5 %
- Skjuts för landkollektivtrafikanslutning 5 %

Sammanlagt ett stöd om totalt 90 %

12 ÅTGÄRDSFÖRSLAG FÖR ATT FRÄMJA KOLLEKTIVTRAFIKEN

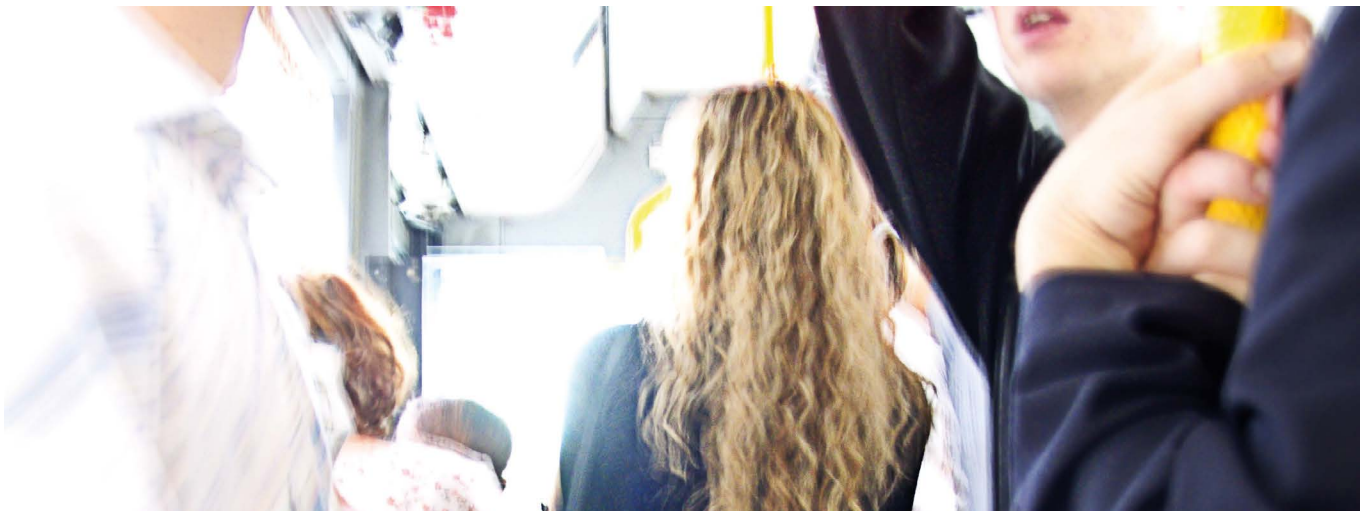
Ekonomiska tilläggsresurser

Under en överskådlig tid måste tillkomma ekonomiska resurser både för att göra det möjligt att öka turtätheten i trafiken och att i mer perifera områden utveckla en plustrafik i form av en antropsstyrd trafik. Den antropstyrda trafiken kanske kan utföras med stortaxifordon och ske som en matning till den mer frekventa linjetrafiken.

Förbättrade fysiska förutsättningar

Det måste bli attraktivare att använda kollektivtrafiken. Detta innebär att bytespunkter bör förses med väderskydd och eventuellt med uppvärmda väntetrymmen med toalett. Mest aktuella bytespunkter är bussplan i Mariehamn, Kattby i Hammarland, Godby i Finström och Söderby i Lemland. Likaså utgör hamnarna på fasta Åland och i Hummelvik på Vårdö bytespunkter.

Bytespunkterna ska göra det lätt att växla mellan olika transportmedel. T.ex. bussplan i Mariehamn bör vara så stor att både landsbygd-



strafik och stadstrafik möts vid bestämda tider och att bytesflödet mellan stad och landsbygd fungerar smidigt. Vid bytespunkter på landsbygden ska på samma sätt enkelt kunna ske byte mellan olika transportslag. Bytespunkterna ska vara fysiskt utformade så att personer med olika slag av funktionsnedsättningar ska ha så goda förutsättningar som möjligt att använda kollektiva transportmedel. Det ska vara möjligt att röra sig t.ex. med rullstol, barnvagn och rollator på bytespunkterna och kunna växla transportslag.

Bytespunkter ska också vara försedda med audiovisuella informationssystem så att resenärer får korrekt information som underlättar vidaretransport.

För stora grupper i samhället underlättas deras transporter av fungerande kollektivtrafik. Ungdomar som inte har körkort behöver inte vara beroende av vuxnas transporter. Andelen äldre medborgare växer fortgående och för första gången är andelen 65 år och äldre (5 700 stycken) större än andelen yngre än 18 år (ÅSUB, Nyheter 24.3.2014). Tillsammans utgör dessa grupper över 11 000 invånare. Många äldre varken kan eller vill använda egna transportmedel. Det finns en stor andel personer som är beroende av färdtjänst, närståendes och bekantas skjutsar, vilket skulle innebära att en mer utvecklad kollektivtrafik skulle öka deras frihet.

För väghållarna är det viktigt att skyltning är konsekvent: Namnskyltning längs hela färden till ändhållplatsen bör vara logisk. Busshållplatsskytningen bör uppdateras så att skyltarna för busshållplats för fjärrtrafik (blå skylt med vit buss) och busshållplats för lokaltrafik (gul skylt med svart buss) överensstämmer

med trafiksituationen. Tidtabellsanslag på busshållplatserna bör vara lättbegriplig.

Bilpool och tjänstecyklar kan vara beståndsdelar i förbättrade förutsättningar.

Information och betalningssystem

Den nya kollektivtrafikmyndigheten tar ansvar för nödvändiga, tidsenliga informationssystem. Tidtabeller ska vara lättillgängliga och finnas såväl på busshållplatser som på internet. Det ska vara lätt att hantera tidtabeller i t.ex. en smarttelefon och med hjälp av en reseplanerarfunktion också få anslutningsalternativ t.ex. när det gäller byten mellan olika transportslag. På bussplan, vid bytespunkter och på skärgårdsfärjor måste finnas digitala informationstavlor som ger information om aktuell trafik. På bussar och skärgårdsfärjor måste finnas audiovisuella informationssystem som både visar på skärmar och tavlor och med högtalare meddelar vilka de följande stoppen är och vilka anslutningar som finns vid dem.

Med smarttelefonappar och i datorer ska visas gps-funktionen var efterfrågade transportmedel är vid söktillfället. Informationssystem bör förverkligas enligt en prioritetsordning grundad på de största behoven.

Betalningssystemen bör i motsvarande utsträckning uppdateras så att det ska bli möjligt att betala resor både kontant och elektroniskt (med bankkort, mobiltelefon eller dator). Ett hela-resan perspektiv ska anläggas så att resenären ska kunna betala hela resan vid samma tillfälle och då ha all nödvändig information om tidtabell och byten.



I alla skärgårdskommuner borde finnas info-punkter som skulle vara tillgängliga och med fungerande internet.

Samhällsplanering

Kollektivtrafiken måste framöver beaktas i stadens och kommunernas fysiska planering. I alla frågor som gäller boende, servicefunktioner och transporter måste ett kollektivtrafikperspektiv anläggas. Företrädare för kollektivtrafik ska vara med i ett tidigt planeringsskede och inte i ett sent utlåtandeförfarande. Kollektivtrafiken är så väsentlig av många skäl att både tjänstemän och politiker måste se vidden av dess betydelse för det framtida samhället och med beaktande av miljöskäl.

Attityder

Tjänstemän och politiker, den föreslagna kollektivtrafikmyndigheten, och miljöorganisationer föreslås samverka i arbetet med att skapa insikt i betydelsen av kollektivtrafikutveckling. I ett samhälleligt perspektiv är det även en prioriterad fråga för undervisningsväsendet.

Landskapsregeringen och kollektivtrafikmyndigheten kan informera om på vilket sätt intresse kan väckas för att enskilda pendlare skall jämföra vilka kostnader de har för att åka kollektivt jämfört med vilka kostnader de har för att åka bil, särskilt om arbetspendlarhushållet har fler bilar. Det finns räknare t.ex. under webbplatsen www.bilsvar.se.

Landskapsregeringen och kollektivtrafikmyndigheten kan Inbjuda till diskussion mellan stora arbetsgivare såsom ÅHS och gymnasieskolorna tillsammans med trafikidkarna. Syftet skulle vara att diskutera tider för kollektivtra-

fikens körningar för att anpassa till arbetstidernas början och slut.

Ålandstrafiken

Ålandstrafikens huvuduppgift har varit att handha bokning och föra statistik gällande skärgårds-trafiken. Informationsverksamhet har legat lite vid sidan om uppdraget. Funktionerna vid Ålandstrafiken samordnas med den nya kollektivtrafikmyndighetens.

Det ska finnas en dialog mellan Ålandstrafiken och Visit Åland vid utarbetandet av kravspecifikationer för ett nytt bokningssystem. Det ska också finnas ett utbyte av idéer vad gäller den info som ges på hemsidorna.

Samåkning

Särskilt i perifera och skärgårdsområden kan samåkning uppmuntras. Det är aktuellt att det införs försök med en organiserad verksamhet som förverkligas frivilligt och kanske i föreningsform. Det är inte aktuellt att verksamheten inordnas under kollektivtrafikmyndighetens ansvar. En frivilligt administrerad samåkning som bygger på medlemskap kan utgöra ett bra komplement till kollektivtrafiken och även samverka med kollektivtrafikens anslutningar. Samåkningsformen kan kombineras med "halvreguljära" taxitransporter som kan vara schemalagda och som går då passagerare anmäler sig i förväg. Det kan byggas upp ett system där passagerare betalar en kilometerersättning, t.ex. tio cent, till föreningen, och vid jämna tidsintervall, t.ex. halvårsvis, regleras ersättningsströmmen så att de som kört mer än de åkt får mellanskillnaden ersatt. Barn åker enligt sina föräldrars ansvar

och anvisningar. Samåkning kan tidsanpassas till busstidtabellerna och möjliggöra växling till busstransport och omvänt. Information och bokning sker via en gemensam hemsida och bekräftelser via mobil- och smarttelefoner. Ett utvecklat system visas på internet www.mobil-samakning.se

13 SLUTSATSER OCH DET FORTSATTAR BETET

Ett stiftande av en åländsk kollektivtrafiklag är en prioriterad åtgärd.

Den pågående trafiken måste tryggas tills upphandling av trafik sker med utgångspunkt i en ny lagstiftning.

Förberedelser för att tillämpa en ny kollektivtrafiklag inleds.

En kollektivtrafikmyndighet inrättas vid landskapsregeringens infrastrukturavdelning.

Arbetsgivare föreslås följa goda exempel och som personalförmån ge sina anställda kollektivtrafikbiljetter. Arbetsgivare kan vara anpassningsbara och flexibla så att de anställdas arbetstid anpassas till kollektivtrafiksystemets tidtabeller. De fackliga organisationerna kan uppmuntras rikta sina krav på ett mer differentierat sätt så att personalförmån i form av kollektivtrafikbiljetter kunde vara en ny möjlighet till fördelar.

Ekonomiska tilläggsresurser behövs för en utökad kollektivtrafik. Ju mer behovsanpassad trafik desto mer fungerande reseflöden och i motsvarande utsträckning biljettintäkter. Hela den budgetfinansierade delen föreslås bearbetas och fördjupas. Vad skulle en utvecklad närtrafik gemensam för Mariehamn och de närliggande områdena kosta? I den utsträckning äldre och personer med funktionsnedsättning kan anlita kollektivtrafik istället för färdtjänst desto bättre trafikekonomi. I ett fortsatt arbete föreslås fördjupas bedömning av finansiering och utförande av färdtjänst och skolskjuts. Också pendlarnas reseavdrag i beskattningen föreslås komma ifråga.

I ett fortsatt arbete föreslås konkretiseras förslag på utformningen av bussplan i Mariehamn och bytespunkterna i Godby, Kattby och Söderby samt vid anslutningar till hamnar och flygfält.

I arbetet skulle ingå att förverkliga audiovisuella informationssystem.

Trafiken bör bearbetas vad gäller nya behov, nya linjer och servicenivåer. De fysiska trafikförhållandena på närområdena runt Mariehamn kan analyseras vilket skulle innefatta de gatu- och vägtekniska förutsättningarna för en prioriterad kollektivtrafik i norra Mariehamn med anslutningar till sjukhuset och passager genom de större rondellerna eller alternativ. Det är viktigt att få en översyn av infartsparkeringar för bilar samt områden för cykelställ. Vid busshållplatser bör också finnas ytor för cykelparkering.

System med anropsstyrd trafik, särskilt perifert och i skärgården kunde utarbetas.

Till den del arbetet består i utarbetandet av detta material är styrgruppens och referensgruppens arbete slutfört. Landskapsregeringen kan i det fortsatta arbetet beakta den tillgång gruppledammarnas erfarenhet kan utgöra för nya kollektivtrafikuppdrag.

Styrgruppen har slutfört rapporten den 12.12.2014

Styrgruppen

Ian Bergström, ordförande

Gunilla Lindqvist

Åsa Grönlund

Geir Lundberg

Erik Brunström

Jouni Huhtala

Katarina Norrgård

Bosse Ahlnäs

Jim Häggblom

Leif Holländer

Referensgruppens tillägg till Styrgruppens rapport 12.12.2014.

Landskapsregeringen meddelade i sitt regeringsprogram av den 22.11.2011 att landskapsregeringen skulle låta utreda och analysera om kollektivtrafiken med nuvarande uppbyggnad och med dagens linjetrafiktillstånd motsvarar de krav som samhället och den enskilde ställer. I budgetmotiveringarna för år 2014 sade landskapsregeringen att en arbetsgrupp skulle tillsättas och att landskapsregeringen avsåg ta ett nytt samlat grepp om kollektivtrafiken.

Landskapsregeringen beslöt våren 2014 att arbetet skulle utföras genom att två grupper skulle växel-verka med varandra i en utredning kring kollektivtrafiken. Den 15 april 2014 tillsattes en sakkunnig tjänstemanna- och branschföreträdande styrgrupp. Därefter, den 13 maj 2014, tillsattes en politisk referensgrupp. Medlemmarna i referensgruppen representerar de politiska partier som är företrädare i landskapsregeringen.

Beredningen av gruppernas material har utarbetats och sammanställts av utredare Leif Holmländer (OFR) och projektledare Ian Bergström. Den senare nämnde har samtidigt varit ordförande i styrgruppen och aktivt medverkat i planeringen av utredningsarbetet. I regel har utredaren samma dag ett möte hållits, efteråt per e-post, sänt mötesanteckningar och –beslut till gruppmedlemmarna. Mötesdeltagarna har då, om så önskats, haft en omedelbar möjlighet att låta korrigera materialet. Gruppmedlemmarna har på det följande mötet, utan att backa tillbaks, ägnat sig åt nya problemformuleringar och –lösningar. Vid varje möte har informerats om planerat innehåll för följande möte. Styrgruppen har hållit tolv möten och Referensgruppen har hållit elva möten.

Grupperna har noterat att både Sverige och Finland under senare år stiftat kollektivtrafiklagar som står i överensstämmelse med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, trafikavtalsförordningen, som trädde ikraft den 3 december 2009.

Vid landskapsregeringens trafikavdelning (fr.o.m. 1.1.2015 infrastrukturavdelning) har

berörda tjänstemän ansett att lagstiftningen är begränsad vad gäller reglering av åländsk kollektivtrafik. För närvarande är det närmast 15 § i Landskapslagen om yrkesmässig trafik (ÅFS 33/1976) som rör kollektivtrafik. Därmed finns behov att få underlag som grund för en ny lagstiftning på området.

Enligt referensgruppen har arbetssättet varit stimulerande och de bägge grupperna har tillfört utredningen infallsvinklar som konstruktivt och i stor samstämmighet har vävts samman. Styrgruppens fokus har legat på framtagnandet av en lagstiftningspromemoria med innebörden att det föreslås att det stiftas en åländsk kollektivtrafiklag. Lagen föreslås tekniskt utformas med bestämmelser om innehåll för och utformning av ett åländskt trafikförsörjningsprogram där landskapsregeringen under varje mandatperiod tar ställning till kollektivtrafikens utformning. Grupperna har utarbetat en modell för ett trafikförsörjningsprogram. Det föreslås i lagstiftningspromemorian att den föreslagna kollektivtrafiklagen föreskriver att landskapsregeringen i en kollektivtrafikförordning, som förfarandemässigt ger flexibilitet, stadgar om principerna för och nivån på ekonomiskt stöd från landskapsregeringen för kollektivtrafiken. Referensgruppen har förenat sig med styrgruppen i lagstiftningsfrågan. För Referensgruppens del råder också enighet med styrgruppen om att det föreslås bildas en kollektivtrafikmyndighet vid landskapsregeringens infrastrukturavdelning.

En viktig tankegång i gruppernas arbete har varit att kollektivtrafiksystemet ska utformas så användartillgängligt som möjligt. Referensgruppen har försökt få fram beskrivningar av nuläget när det gäller hur ålänningarna ser på den befintliga kollektivtrafiken och på vilket sätt allmänheten anser att kollektivtrafiken kan göras bättre. Referensgruppen valde att dels vända sig till ålänningarna på individnivå och dels till kommunsektorn. I en internetenkät, som riktade sig till invånarnivån, ställdes frågor om den faktiska kollektivtrafiken och hur den kan förbättras. På ett antal frågor kunde de svarande ge sina egna synpunkter i fritext-svar. Referensgruppen har sedan analyserat svaren utgående från ett behovsperspektiv.

I enkäten som riktades till kommunnivån, inklusive kommunalförbund, vände sig referensgruppen främst till de tjänstemän som i sitt arbete har beröringspunkter med kollektivtrafiken. De kommunalförbund som kontaktades

var Södra Ålands högstadiedistrikt kf, Norra Ålands högstadiedistrikt kf, Ålands Omsorgs-förbund kf och De Gamlas Hem kf. Därtill kontaktades Ålands hälso- och sjukvård samt Ålands handikappförbund rf. Referensgruppen begärde synpunkter på fysiska trafikmiljöer och förbättringsmöjligheter. Också trafikföretagen i bussbranschen gavs möjlighet att lämna synpunkter.

I samband med enkäterna höll referensgruppen två presskonferenser, en i juni och en i november 2014.

Tidsmässigt halvvägs i utredningsarbetet, i augusti 2014, gjorde referensgruppen och styrgruppen en gemensam studieresa till Stockholm. Då besöktes trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). För grupperna och utredningsarbetet var studieresan resultatmässigt lyckad genom att bägge grupper tillsammans diskuterade sig fram till huvudlinjerna i rapporteringen och att det på Åland är skäligt att ha enbart en kollektivtrafikmyndighet som kommunerna/staden sedan kan vända sig till om de önskar ekonomiskt stöd för kollektivtrafik.

Grupperna ser det nödvändigt att informationssystem utformas så att kollektivtrafiken blir lätt att förstå när det gäller tidtabeller, hållplatser, byten mellan trafikslag och då trafikstörningar eller förändringar inträffar. Med informationssystem avses även audiovisuella tekniska lösningar på bussar, på resecentrum, vid bytespunkter och på skärgårdsfärjorna. Också informationen på busshållplatser och internet måste vara lättförståelig och korrekt. Både reseplanerar- och ”var är bussen”-funktioner efterlyses att få tillgängliga digitalt.

Referensgruppen har hört VD för Visit Åland rf, Lotta Berner-Sjölund, och landskapsregeringens ungdomskonsulent Lotta Angergård.

Referensgruppen har vänt sig till ungdomar för att vid ett ungdomsforum i december 2014 efterhöra ungdomarnas önskemål gällande den framtida kollektivtrafiken. En förbättrad kollektivtrafik förutsätter mer ekonomiska resurser. Ju mer perifer kollektivtrafik desto mer anropsstyrd (beställs vid behov) för att vara ekonomiskt effektiv. Ju mer anpassad kollektivtrafiken är för funktionsnedsattas behov desto tillgängligare är den för samtliga resenärer.

Referensgruppen har betonat att betalningslös-

ningar för passagerarna inom kollektivtrafiken måste moderniseras. Ett ”hela-resan”-perspektiv ska anläggas så att resenären ska kunna betala hela resan vid samma tillfälle och då ha all nödvändig information om tidtabell och byten. Betalningssystemen bör uppdateras så att det ska bli möjligt att betala resor både kontant och elektroniskt (med bankkort, mobiltelefon eller dator). Betalningslösningarna avser både zonindelning och biljettens tidsgiltighet.

Referensgruppen omfattar i huvudsak styrgruppens rapport av den 12.12.2014 dock så att referensgruppens medlemmar önskar betona särskilda eller avvikande synpunkter enligt följande:

I likhet med styrgruppen anser referensgruppen att en kollektivtrafik med hög turtäthet, tillgänglighet och konkurrenskraftig avgiftsnivå behövs på Åland i framtiden.

Referensgruppen stöder arbetet med att skapa en enda kollektivtrafikmyndighet som ska samordna kollektivtrafiksystemet på hela Åland. Det behövs ett trafikförsörjningsprogram för att utröna var satsningarna på linjer ska ske och på sikt ser referensgruppen en landskapstrafik där stads- och landsbygdstrafik är helt integrerad.

I programmet behöver man speciellt titta på hur trafiken ska fungera i förhållande till stora arbetsplatser, serviceinrättningar och köpcentra.

Med ett utvecklat kollektivtrafiknät, inte minst med regional matartrafik mellan staden/kommunerna och anslutning till tätorter kan man sätta ett mål att arbetspendlingen ska fördubblas inom tre år. På längre sikt, t ex inom sex år, är en tredubbling realistisk. Att så många som inte utnyttjar kollektivtrafiken idag ändå har svarat på medborgarenkäten tyder på att det finns ett intresse av att använda kollektivtrafiken om den möter brukarnas önskemål.

För att arbetspendling ska öka är det ett bra förslag att arbetsgivare uppmuntras att ge sina anställda kollektivtrafikbiljetter som personalförmån i de branscher där det är möjligt. Här kunde arbetsgivare inom den offentliga sektorn vara föregångare och införa sådana möjligheter

för sina anställda. Man skall vara medveten om att det finns företagsanställda som inte har möjlighet att anlita kollektivtrafik och det finns då en risk för att dessa inte blir likvärdigt behandlade inom företaget. Det kanske kan finnas möjligheter till annan personalförmån för dessa. Personalförmåner kan utformas i samråd med arbetstagarorganisationerna.

Referensgruppen anser att fråga om reseavdrag i beskattningen och kollektivtrafikfinansiering inte ska kopplas ihop. Referensgruppen betonar att ändring av reseavdrag i beskattningen kan slå fel mot den som inte kan nyttja kollektivtrafiken.

De som reser mest kollektivt idag är ungdomar som tar sig till och från skolan. För att uppmuntra resande på fritiden, vilket kunde förhindra mycket biltrafik på eftermiddagar och kvällar, föreslår referensgruppen att ungdomar t.o.m. gymnasienivån ska få resa avgiftsfritt. Detta skulle öka deras rörelsefrihet och minska behovet av skjutsning. Äldre studeranden och pensionärer skulle få betydande rabatter.

När det gäller en utbyggd trafik som riktar sig till funktionsnedsatta och äldre, så som servicelinjer, bör man när kostnaderna för dessa utredas ha med i beräkningen hur en sådan service kunde minska behoven av färdtjänst. Förutom att friheten för dessa grupper ökar med en möjlighet att kunna resa kollektivt oftare, underlättar man för äldre att kunna bo kvar hemma. Detta är viktigt för många äldre och kan dessutom spara kostnader för kommunal äldreomsorg.

Att öka kollektivresandet i kommunerna är en viktig miljöfråga. När landskapsandelssystemet förnyas kunde andelarna som är till för kollektivtrafiken förbättras. Eftersom även andra åtgärder kan minska biltrafiken, till exempel utbyggda cykelleder och system för samåkning, kunde man kalla detta för hållbarhetsandelar.

Miljövänliga och förnyelsebara bränslen har redan använts inom en del av den åländska kollektivtrafiken. I utredningen pekar man på att det är angeläget att använda sådana. Det finns redan idag biobränslen som framställs lokalt, men arbetet med att förfinas dem och göra dem gångbara i större skala utan risk för att skada fordonens motorer, behöver fortsätta.

Miljö- och näringsavdelningarna borde titta närmare på hur ett utvecklingsarbete kunde få samhällsstöd.

Referensgruppen har den 15.1.2015 avslutat uppdraget. Gruppens medlemmar ställer sig till förfogande för att bistå i ett vidare eller uppföljande arbete om landskapsregeringen så önskar.

Referensgruppen

Roger Höglund (C), ordförande

Camilla Eklund (C), ledamot

Cecilia Jansson (MSÅ), ledamot

Danne Sundman (MSÅ), viceordförande

Anders Hallbäck (S), ledamot

Sara Kemetter (S), ledamot

Leif Holländer

BILAGA

PM

Stiftande av Lag om kollektivtrafik.

Implementering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

A: KLARLÄGGANDE AV PROBLEMET OCH DESS ORSAKER SAMT BEHOVET AV ÅTGÄRDER:

1. Vad är problemet?

1.1. Vem eller vilka kräver en förändring? Finns det motstridiga intressen?

Tiden har runnit ifrån Landskapslag om yrkesmässig trafik (1976:33). I den snart fyrtio år gamla lagen finns numera endast en paragraf som kan tillämpas ifråga om kollektivtrafik på väg. Denna föråldrade lag är inte tillämplig när det gäller bestämmelser som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70. Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007 bör införlivas i en egen åländsk kollektivtrafiklag. På motsvarande sätt har lagstiftning skett i riket (Kollektivtrafiklag FFS 2009:869) och i Sverige (Lag om kollektivtrafik SFS 2010:1065). Genom en senare ändring gäller den svenska lagen om kollektivtrafik även till sjöss.

Landskapsregeringen har i sitt regeringsprogram av den 22.11.2011 aviserat att landskapsregeringen utreder och analyserar om kollektivtrafiken med nuvarande uppbyggnad med dagens linjetrafiktillstånd motsvarar de krav som samhället och den enskilde ställer. I det innevarande årets budgetmotiveringar säger landskapsregeringen att en arbetsgrupp tillsätts och att landskapsregeringen avser ta ett nytt samlat grepp kring kollektivtrafiken.

1.2. Vilka motiv åberopas? Kan det finnas också andra motiv? Hur konkreta är riskerna, felen, bristerna och problemen?

Ålands landskapsregering har avtal som ingåtts med trafikidkare gällande busstrafik mellan Mariehamn och skärgårdstrafikens

hamnar (Hummelvik, Långnäs och Svinö) samt längs huvudvägarna. Därtill stöder landskapsregeringen matartrafik i glesbygd.

De nuvarande avtalens överensstämmelse med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007 kan ifrågasättas. Avtalen löper ut vid utgången av år 2015. En fortsatt kollektivtrafik på väg förutsätter en lagstiftning som är i överensstämmelse med EU-bestämmelserna. Detta gäller både ifråga om kollektivtrafik som stöds med samhällsmedel och sådan trafik som kan förekomma utan ekonomiskt samhällsstöd.

1.3. Vilket är målet? Vad vill man åstadkomma? Finns det konflikter mellan olika mål?

En komplett åländsk kollektivtrafiklag stiftas. Lagen ska svara upp mot bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007. Möjliga målkonflikter utgörs närmast av behovet av uppdaterad lagstiftning inom angränsande lagstiftningsområden. Landskapslag om yrkesmässig trafik (1976:33) utgör lagstiftningen för dagens yrkesmässiga trafik och den bör ersättas både med en åländsk kollektivtrafiklag och med en lag om yrkesmässig trafik med godstransporter och en taxilag.

1.4. Finns det ett internationellt perspektiv på frågan (EG, EES eller internationellt fördrag)?

Ja. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

1.5. Är det underlag som finns tillräckligt för en bedömning av frågan eller behövs tilläggsutredning?

Det finns tillräckligt med underlag. Ålands landskapsregering tillsatte den 15.4.2014 en styrgrupp och den 13.5.2014 tillsattas en politisk referensgrupp för en utredning om kollektivtrafik. Utredningen är i slutskedet och inom kort överlämnas en rapport till landskapsregeringen.

2. Behövs någon åtgärd överhuvudtaget?

2.1. Vad händer om man inte gör någonting alls? Blir problemet större och mera akut?

Rättsskyddet blir lidande då handläggning av frågor som knyter an till kollektivtrafiken måste lösas genom hänvisningar till EU-lagstift-

ningen. För aktörerna inom kollektivtrafikområdet blir tillämpade regler oöverskådliga och för olika grupper blir det svårt att bevaka sina rättigheter. Problemen tilltar och blir alltmer komplicerade.

2.2. Vilken utveckling av särskild betydelse för frågan kan väntas inom den närmaste tiden? Hur påverkas problemet?

De nuvarande trafikavtalen löper ut och Ålands landskapsregering måste ta ställning till kollektivtrafikens fortsättning. Även behörigheter och myndighetsanknutna frågor måste lösas. Utöver bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 är det även fråga om EU:s förordning om busspassagerares rättigheter [Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004]. Likaså berörs EU:s förordning om trafikidkare [Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG]. Därtill berörs Interbusöverenskommelsen och EU:s förordning om internationell busstrafik [Rådets beslut 2002/917/EG om ingående av Interbusöverenskommelse om tillfällig internationell persontransport med buss respektive Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006.]

2.3. Löser problemet sig självt med tiden? Kommer marknadskrafterna att lösa problemet?

Nej. De anhopande problemen accentueras.

2.4. Kan en önskad åtgärd ge upphov till nya problem som är lika stora eller större än de problem man vill lösa?

Problemen tillväxer varje dag som löper utan åtgärder.

B. DÅ PROBLEMET OCH DESS ORSAKER SAMT BEHOVET AV ÅTGÄRDER KLARLAGTS KAN FÖLJANDE FRÅGOR STÄLLAS:

1. När behövs åtgärderna?

Behövs åtgärder genast? Finns det tid för ytterligare utredningar? Är behovet av åtgärder övergående?

Åtgärder behövs omedelbart.

2. Vilka alternativa medel kan användas?

Vilka medel är ändamålsenligast för styrningen? Vilket medel kostar minst, dels för enskilda dels för samhället? Vilka negativa sidoeffekter har de olika medlen? Hur passar de olika åtgärderna in i ett större samhälleligt perspektiv?

Lagtekniskt är det mer komplicerat att öppna Landskapslag om yrkesmässig trafik (1976:33) och omforma den till en kollektivtrafiklag. Därmed är stiftande av en helt ny lag en prioriterad åtgärd.

3. Vad är skillnaden för samhället och enskilda mellan den önskade reformen och nollalternativet?

Vilka resurser behövs och vilka effekter uppstår för samhället och enskilda om reformen genomförs respektive inte genomförs (nollalternativet)?

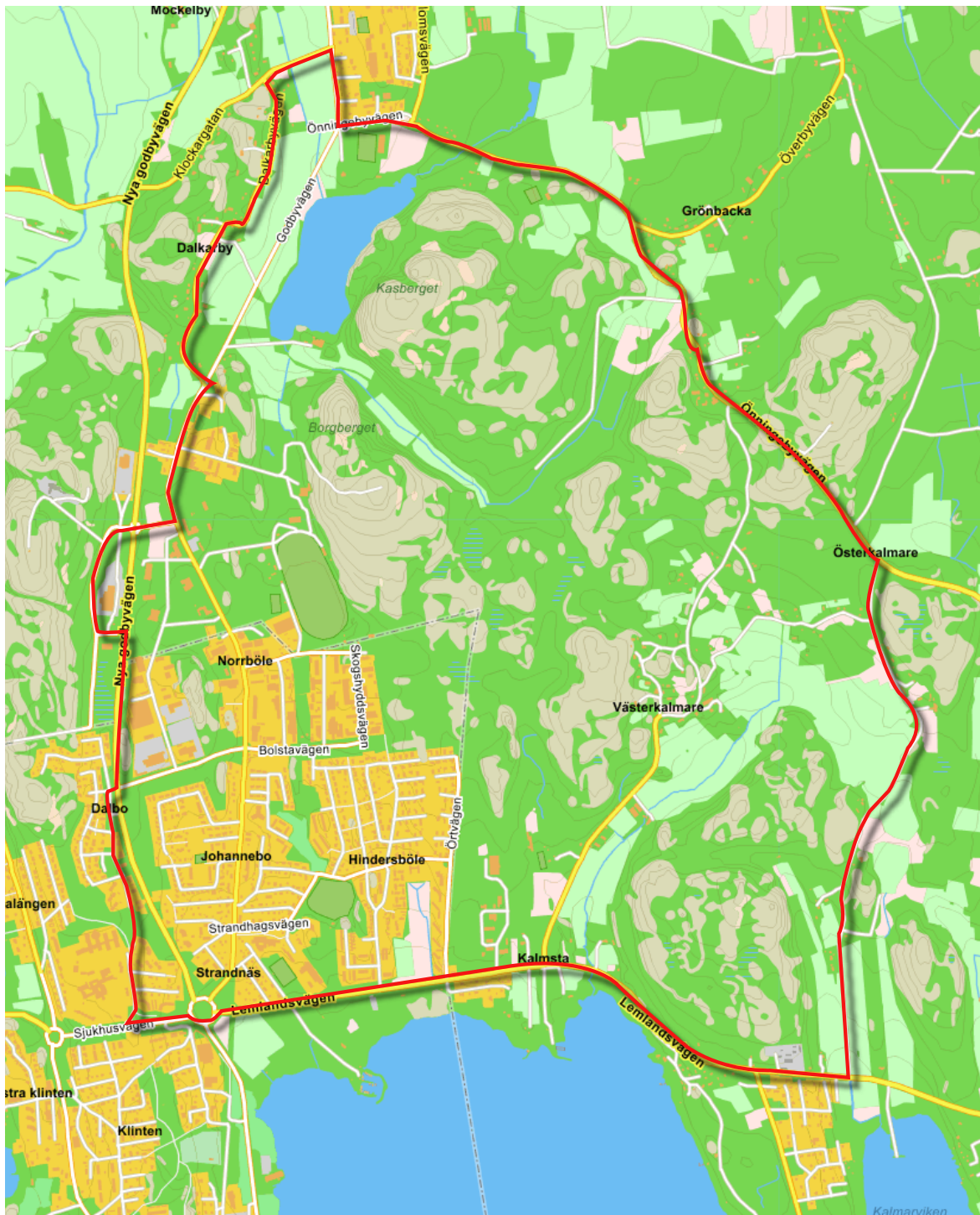
Såsom framgått finns inget nollalternativ i meningen att ingenting behöver göras. Den befintliga lagstiftningen i riket och i Sverige innebär lättnader i lagtekniskt utförande eftersom enbart anpassning till de åländska förhållandena behöver göras.

4. Behövs en lag?

Om behovet av lagstiftning fortsättningsvis finns uppstår nya frågor. ...

En lag behövs.

RUTT: Sjukhuset-Kalmsta/Solberget-Österkalmare-Grönbacka-Prästgården-Maxinge-Sjukhuset



...the first of the ...

...the second of the ...

...the third of the ...

...the fourth of the ...

...the fifth of the ...

...the sixth of the ...

...the seventh of the ...

...the eighth of the ...

...the ninth of the ...

...the tenth of the ...

...the eleventh of the ...

...the twelfth of the ...

...the thirteenth of the ...

...the fourteenth of the ...

...the fifteenth of the ...

...the sixteenth of the ...

...the seventeenth of the ...

...the eighteenth of the ...

...the nineteenth of the ...

...the twentieth of the ...

...the twenty-first of the ...

...the twenty-second of the ...