

T21-möte mellan Skånetrafiken, Trelleborgs kommun och Bergkvarabuss

Minnesanteckningar förda av Frida Gustavsson vid möte angående Trelleborgs kommuns inlämnade svar till Skånetrafikens T21-process.

Deltagare: Frida Gustavsson, Trafikutvecklare, Skånetrafiken
Anastasia Malmros, Affärsutvecklare, Skånetrafiken
Mats Åstrand, Utredare, Trelleborgs kommun
Amar Madzarevic, Affärsutvecklare, Bergkvarabuss
Christian Hellgren, Trafikområdeschef, Bergkvarabuss

Datum: 2020-01-24

Trelleborgs kommun önskar avveckla den egna skolskjutstrafiken, för att istället låta Skånetrafiken trafikera de berörda områdena med vanlig linjetrafik. Kommunen kommer då, om denna förändring blir möjlig att genomföra, köpa skolkort till alla kommunens ungdomar som ska gälla i hela Skåne. Kommunen har tagit inspiration av Broby-modellen. Bergkvarabuss var delaktig i Broby-arbetet – Amar undersöker tillgänglig dokumentering, insikter med mera. Även Emma Morin och Jesper Carlberg på Skånetrafiken kan ha dokumentering och insikter från arbetet – Frida kontaktar dem.

Kommunens skolskjutstrafik trafikerar till stor del landsbygdsområden varför främst regionbusstrafik berörs, men även stadstrafik kan behöva utökas för att nå kommunens önskan och mål. Mats berättar att kommunen är tidsmässigt flexibla då dagens skolskjutstrafik sköts helt i egen regi; det finns med andra ord inte något tidsbegränsat avtal eller liknande att ta hänsyn till. Idag finns åtta olika linjer i kommunens skolskjutstrafik. Dessa linjer trafikerar samma rutter alla vardagsmorgnar, men har varierande rutter på eftermiddagar på de olika veckodagarna.

Mats beräknar att kostnaden för kommunen att köpa skolkort till alla kommunens ungdomar uppgår till 35 miljoner kronor. Idag köper kommunen skolkort för 7 miljoner kronor. Trelleborgs kommun menar att det i den kostnaden bör kunna inrymmas mer trafik enligt deras önskemål ovan. Med andra ord blir övertagandet av ovan trafik, till ingen ytterligare kostnad för kommunen, en förutsättning för att kommunen ska köpa skolkort till kommunens ungdomar. För att fastställa vilken kostnad det rör sig om för Trelleborgs kommun att köpa skolkort till alla ungdomar kontaktas Anna Bothom på Skånetrafikens avdelning Försäljning.

I dialog mellan Ulf Welin (t.f. chef på Affärsområde Buss, Skånetrafiken), Mikael Rubin (KSO Trelleborgs kommun) och Carina Zachau, Lars Hansson samt politiska sekreterare från Region Skånes Kollektivtrafikenämnd, har framgått att kommunen önskar fler turer som matar från kommunens sju basorter till tåg och bussar i Trelleborg stad. Det har också framgått att Trelleborgs kommun är villig att köpa till trafik på 10-15 miljoner kronor.

Mats har efter mötet återkommit med förtydligande om att det som framfördes av Mikael Rubin till Kollektivtrafikenämndens presidium var att det inte handlar om antingen noll eller 28 miljoner kronor. Om utredningen landar i ett förslag motsvarande 10-15 miljoner kronor så är Trelleborgs kommun beredda att ta denna kostnad. Det blir i sådana fall – som Mats också uttryckte under mötet – även en diskussion om hur vi hanterar rättviseperspektivet mellan Trelleborgs elever; vilka får linjelagd trafik och skolkort – vilka får det inte.

För Trelleborgs kommun handlar förslaget inte bara om att avveckla den egna skolskjutsverksamheten, utan om en satsning på social hållbarhet, att satsa på landsbygden och om

en bättre kollektivtrafik överlag. Kommunens interna Kollektivtrafikgrupp har börjat titta på hur den sociala hållbarheten kan öka, vilket i detta sammanhang handlar om trafik på mer udda tider, utanför ordinarie kontorstid. Kommunen vill också se till att kollektivtrafiken har bra förutsättningar i form av framkomlighet med mera.

Anastasia uppger att Trelleborgs tankar kring bättre landsbygdstrafik går i linje med Skånetrafikens kommande Trafikförsörjningsplan och Verksamhetsplan.

I Trelleborgs kommuns svar till T21-processen har även förslagits utbyggnad av dagens stadstrafik, med nya stadslinjer till nya bostadsområden, samt ökat utbud för stadstrafiken så att stadsbusstrafik finns till alla ankomster/avgångar med Pågatågen.

Mötet diskuterar möjligheten att starta upp den önskade trafiken till T21, men landar i att ett större utredande arbete krävs. Uppskattningsvis skulle trafikering kunna bli möjlig till hösten (skolstart) år 2021 (dvs. inrymmas i Skånetrafikens Trafikplan 2022 med tidigareläggning av trafikstarten). För att möjliggöra detta behöver utredningsarbetet vara klart i september/oktober 2020 för att sedan kunna fatta beslut om genomförande politiskt. Amar och Christian uppger även att leveranstiden för fordon uppgår till ungefär ett halvår. Mötet anser därför att det större arbetet bör startas omgående.

Utredningen kan ske i projektform med deltagare från Trelleborgs kommun, Skånetrafiken och Bergkvarabuss. Projektet kan genomföras inom ramen för Treparsamverkan, men i en undergrupp till ordinarie arbetsgrupper inom samverkan, inkluderande representanter från båda de ordinarie arbetsgrupperna. Frida och Amar tar upp dagens diskussion på kommande möten med respektive arbetsgrupp inom Treparsamverkan Trelleborg för att informera samt undersöka vilka deltagare i arbetsgrupperna som är disponibla för projektet. Övriga resurser som kan vara disponibla för projektet inom de tre deltagande organisationerna undersöks inom respektive verksamhet.

Utredningen behöver fokusera på hur trafikering av landsbygdsområdena genomförs på bästa sätt samt undersöka underlag för nya stadslinjer i Trelleborg. Även utredning/förslag för förändring av stadens linjenät kan komma att ingå i utredningen.

Utredningen behöver konkretisera kommunens förslag. Öppettider, utbud, turtäthet med mera behöver analyseras. I utredningen behöver även behovet analyseras för att visa vilka förändringar som behöver göras; behöver befintliga linjer förändras eller förstärkas, behöver vi skapa nya linjer, osv. Utredningen behöver landa i en uttalad målbild, en tidsplan för genomförande av åtgärder på både kort och lång sikt samt kostnader för åtgärderna. Utredningen kan landa i ett manifest som sedan lämnas till Treparsamverkans ordinarie arbetsgrupper att arbeta vidare med.

Frågan om att hyra en konsult att samordna utredningsarbetet diskuteras. Huruvida kostnaden för konsulten kan delas på de tre parterna undersöks hos respektive organisation. Anastasia uppskattar en kostnad på 200 000 – 300 000 kronor för att hyra in en konsult.

Ett alternativ till konsult kan vara en resurs inom någon av organisationerna. Detta undersöks inom respektive verksamhet.

Mats uppger att det i nuläget finns hållplatsstolpar till skolskjuttrafiken, men att det inte handlar om tillgänglighetsanpassade hållplatser. Mats uppger att det kan bli en svårighet för kommunen att hinna med att bygga/anpassa busshållplatser i tid för trafikstart.

Fråga ställs till Mats huruvida skolorna i kommunen är införstådda med de förändringar vi diskuterar. Mats anger att skolledningen är en av parterna som tidigare diskuterat att lägga ut skolskjutsen på entreprenad, men att det är oklart om de känner till den diskussion vi för under det här mötet.

Mötet diskuterar även hur förändringarna kan kommuniceras ut till kommunens invånare. Aмар föreslår att man arrangerar offentliga informationsträffar för att bland annat diskutera hur förändringarna påverkar eleverna.

Övriga frågor som uppkommer under mötet är hur ställning tas till hur långt en buss ska snurra på landsbygden kontra hur långt man kan förvänta sig att skolbarn ska ta sig för att komma till en hållplats, samt om det finns någon lagstiftning som projektet måste ta hänsyn till gällande skolskjuts.