

Jernhusen

Openbaar vervoer in Zweden

paul.vandoninck@jernhusen.se

+46 722 092902

Jernhusen

Wie zijn wij?



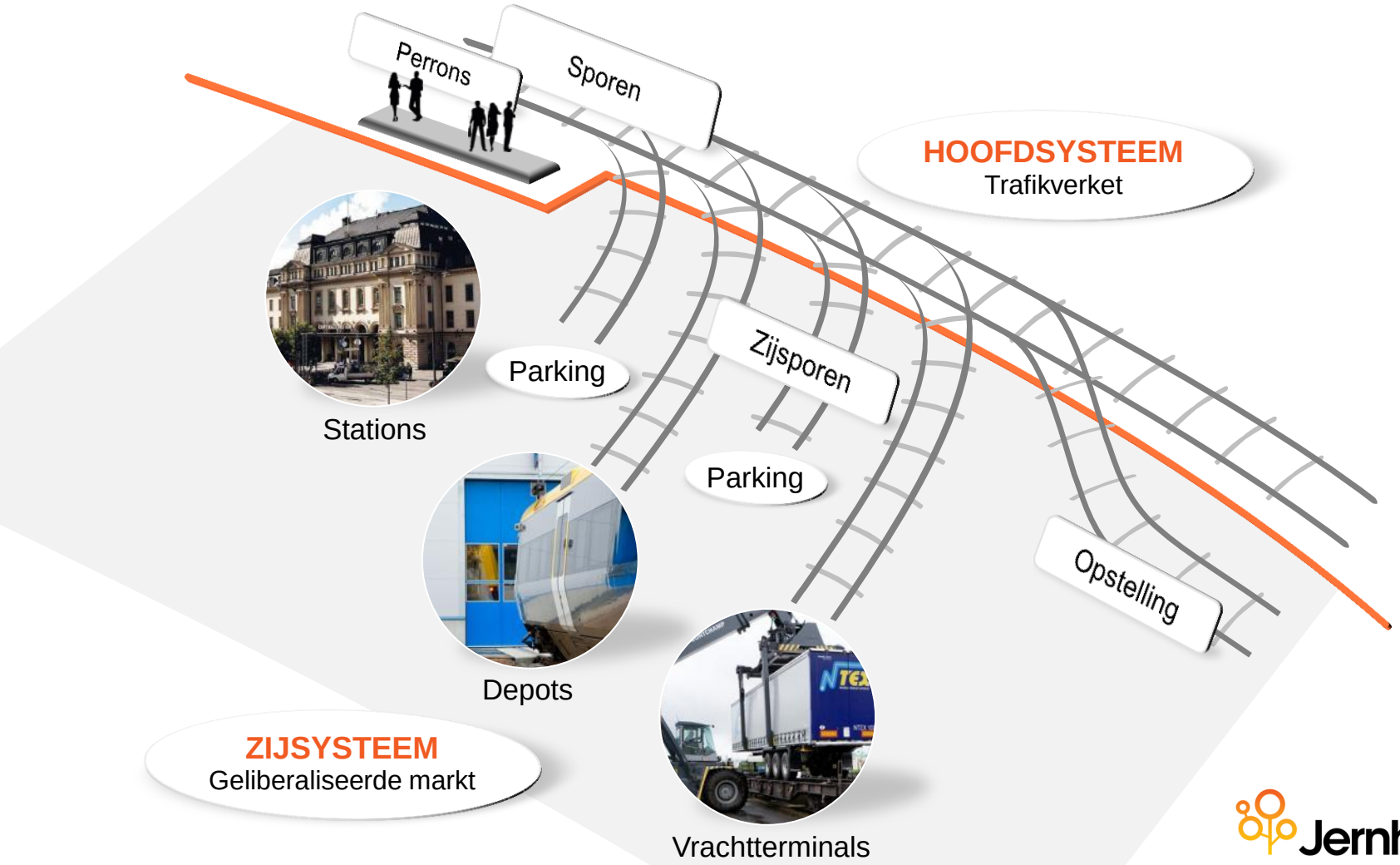
Wij werken met vastgoed langs het spoorwegnet.
Maar het gaat hem om zo veel meer dan gebouwen…

We willen het makkelijker maken voor mensen om voor het openbaar vervoer te kiezen en voor bedrijven om hun goederen via ”de groene weg” te verzenden.

We willen ook stationsbuurten nieuw leven inblazen. Hier kan je wonen, werken en winkelen, met openbaar vervoer vlakbij.

Jernhusen

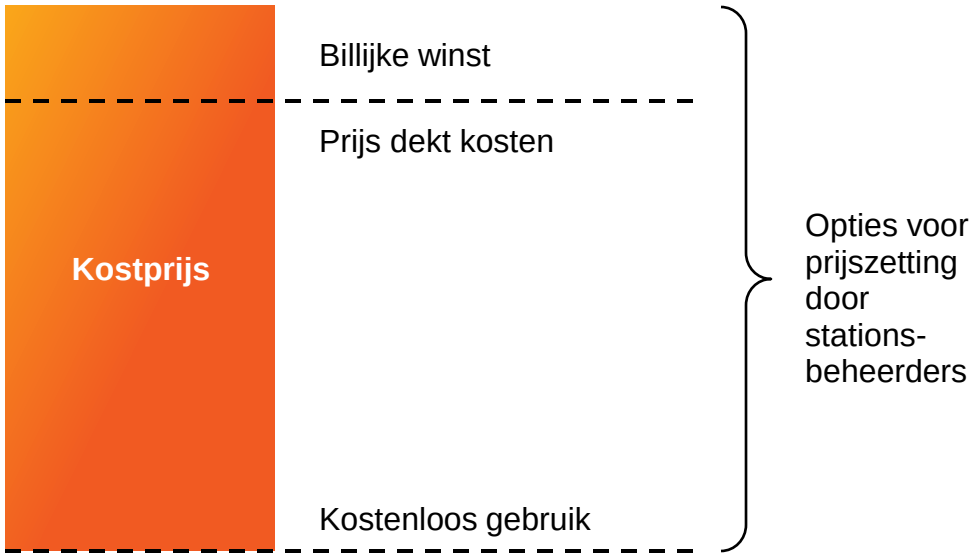
Een duidelijke deling tussen hoofd-en zijsysteem is noodzakelijk voor de toekomstige ontwikkeling



Jernhusen

Onze stations worden op zuiver commerciele basis gefinancierd

- Gemeenschappelijke basisdienst-verlening (bijv. wachtzalen) is beschikbaar **voor alle transportoperatoren**. Prijszetting volgens “self-cost principle” – dat een billijke winst toelaat.
- Andere diensten, commerciele lokalen en kantoorsruimte worden aangeboden tegen marktprijs.
- Deze principes werden door een werkgroep, met verankering in alle delen van de vervoerssector, uitgewerkt en gepubliceerd in een vrijwillige richtlijn





Jernhusen

Onze winst wordt geherinvesteerd in Zweden's infrastruktuur



Een positieve spiraal !!!

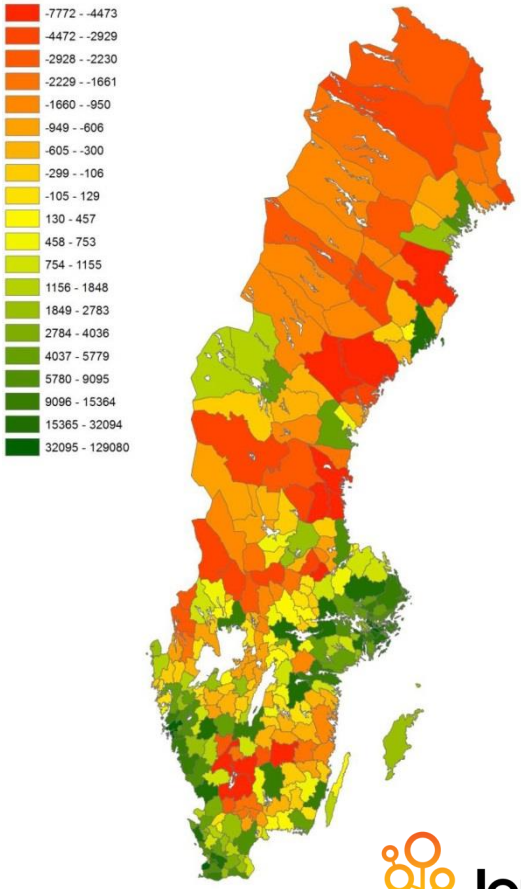
Jernhusen

De demografische ontwikkeling in Zweden beïnvloedt het openbaar vervoer.
Nu, en in de toekomst.

Bevolkingsaangroei – maar niet in heel Zweden

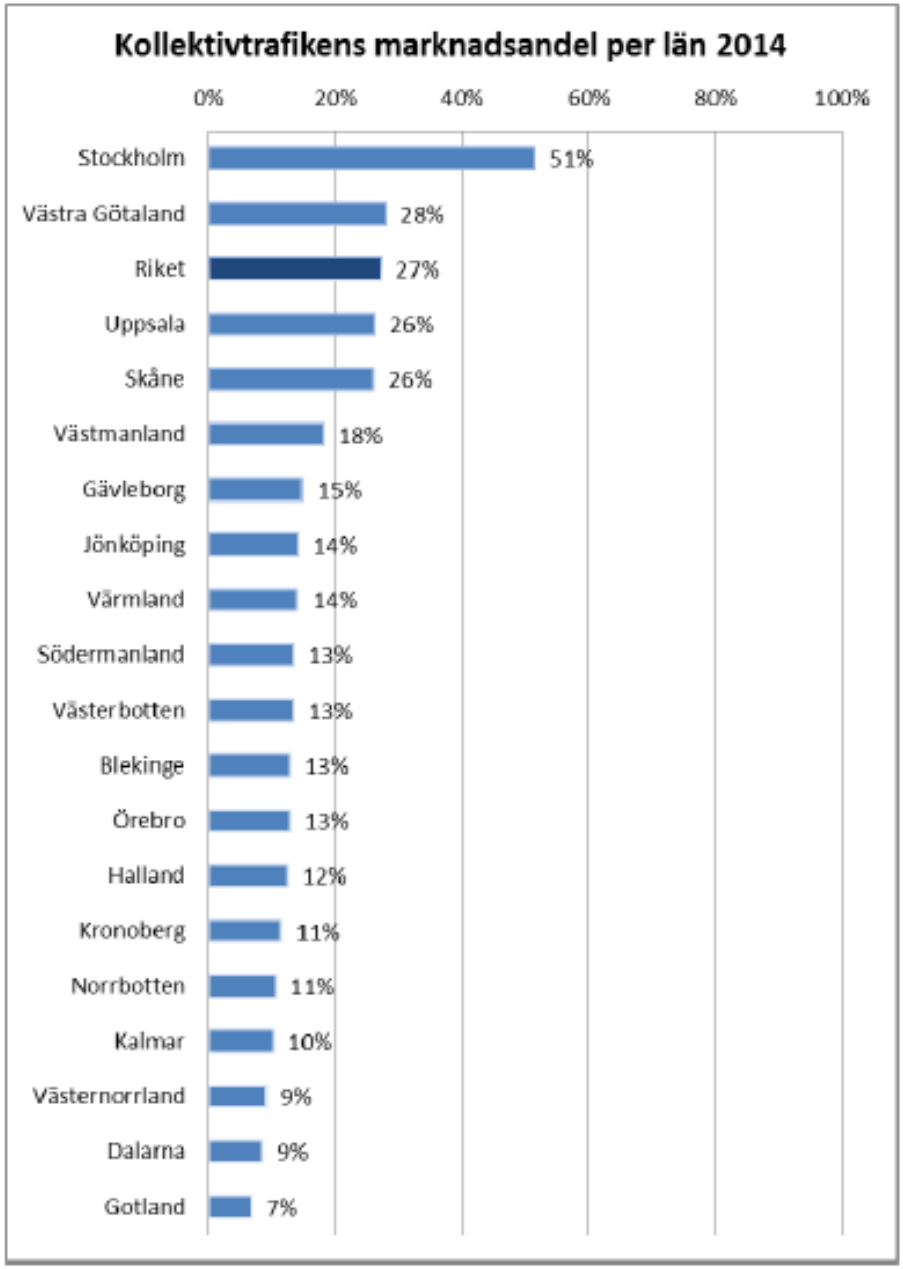
- 2012: 9.5 miljoen inwoners
- 2.5 miljoen meer inwoners in 2040
- 1 miljoen meer inwoners werken, maar het aandeel werkenden vermindert met 4% tegen 2030
- 900.000 meer 65+ in 2040
  - 79% van de vrouwen, geboren tijdens de 60's worden ouder dan 80
- 70% van de bevolkingsaangroei vindt plaats in de regio's rond Stockholm, Göteborg en Malmö

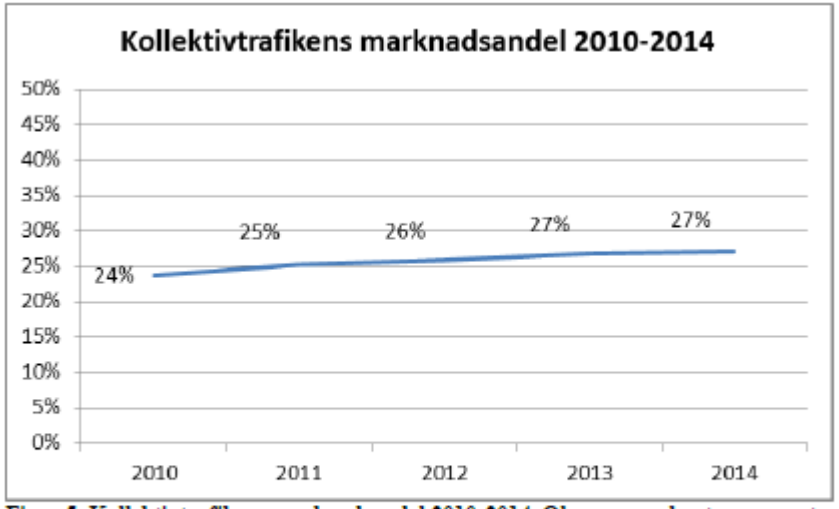
Evolutie bevolkingsaantal per gemeente 2006 – 2030



Jernhusen

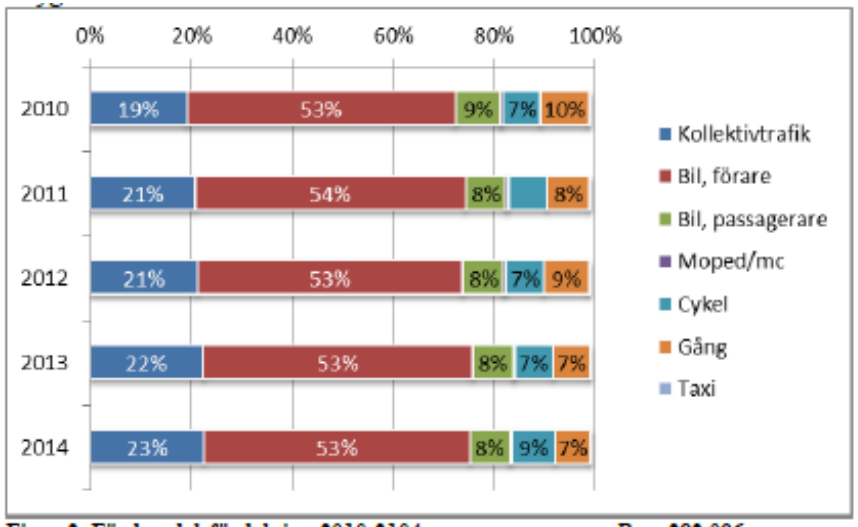
Bron: Trafikverket, Project No.2011.





Figur 5. Kollektivtrafikens marknadsandel 2010-2014. Observera – bruten procentaxel.

Marknadsandel	2010	2011	2012	2013	2014
Kvinnor	27%	29%	28%	30%	30%
Män	20%	21%	24%	24%	25%



Figur 2. Färdmedelsfördelning 2010-2104 **Bas: 282 096 resor**

Jernhusen

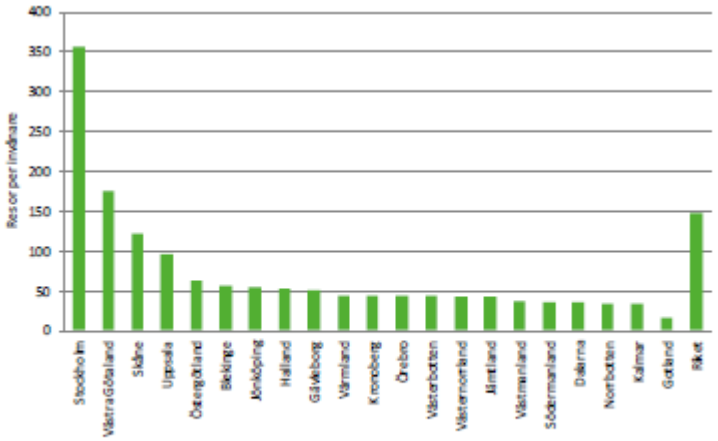
Zweden, een vrije markt

Totale marktopening sinds 1 januari 2012

- De laatste stap naar vrije markttoetreding was het afschaffen van de monopolies voor intra-regionaal openbaar vervoer.
- Doelstelling was om een nieuw en breder aanbod voor de reizigers mogelijk te maken.
- Een vervoersbedrijf kan op een eenvoudige manier van start gaan of stoppen:
  - Uurtabel en aanbod 60 dagen vóór de start aanmelden in de gemeenschappelijke gegevensbank
  - Administratieve aanmelding bij de regionale overheid 21 dagen vóór start of einde van de operaties
  - Voor treinverkeer geldt de gebruikelijke procedure voor het verkrijgen van spoorkapaciteit
- Ontkoppeling van strategie (regionale politieke verantwoordelijkheid) en uitvoering (regionale vervoersmaatschappijen en commerciele operatoren)
  - 21 nieuwe regionale autoriteiten, 1 per regio
  - Regionaal transportverzorgingsprogramma beschrijft de lange-termijnvisie per regio
  - Regionale beslissing over welke routes worden gesubsidieerd (en geopereerd na aanbesteding), en welke niet (meer)

Jernhusen

Openbaar vervoer in cijfers



Figur 2.2: Antal utförda resor per invånare efter län år 2013. ***För ytterligare information, se Tabell 2 samt Tabell 9 i Kapitel 5.***

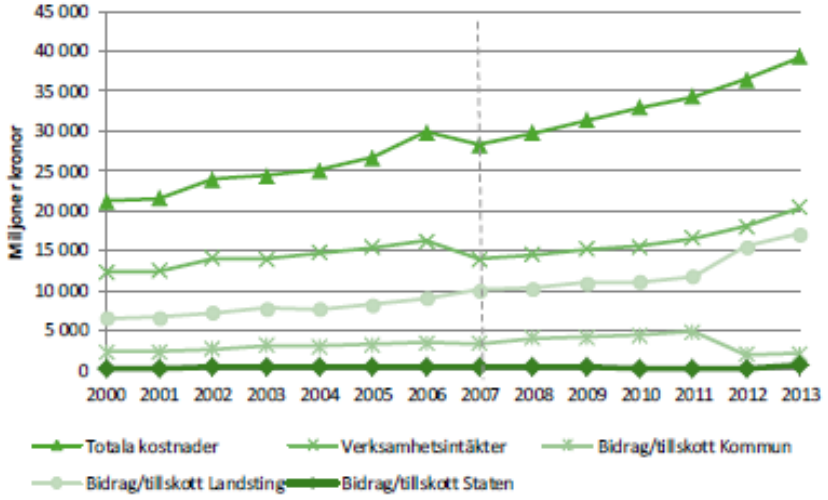
Tabell 2.2: Medelreslängd efter trafikslag och län år 2013.[26] [27]

	Medelreslängd					
Län	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg	Totalt
Stockholm	6	17	3	6	0	7
Uppsala	12	36	.	.	.	17
Södermanland	20	57	.	.	.	21
Östergötland	12	39	3	.	.	14
Jönköping	9	41	.	.	6	13
Kronoberg	19	52	.	.	.	28
Kalmar	20	64	.	.	.	25
Gotland	14	..	.	.	.	14
Blekinge	8	57	.	.	..	19
Skåne	7	37	.	.	8	15
Halland	17	55	.	.	.	32
Västra Götaland	8	35	.	.	4	8
Värmland	18	47	.	.	..	22
Örebro	8	27	.	.	0	10
Västmanland	13	13	.	.	.	13
Dalarna	35	45	.	.	.	35
Gävleborg	12	57	.	.	10	15
Västernorrland	10	..	.	.	.	11
Jämtland	15	..	.	.	.	15
Västerbotten	18	93	.	.	.	21
Norrbotten	15	..	.	.	.	15
Riket	9	28	4	6	3	10

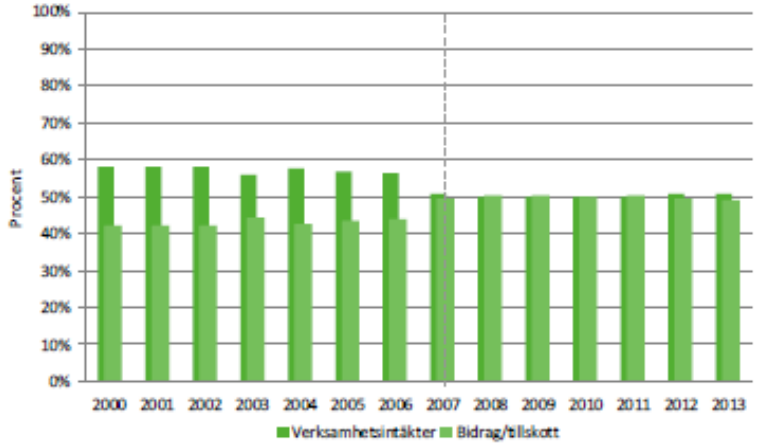
Tabell 2.1: Antal påstigningar per invånare efter trafikslag och län år 2013.

	påstigningar per invånare					
Län	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg	Totalt
Stockholm	140	47	13	153	2	355
Uppsala	75	20	.	.	.	95
Södermanland	34	1	.	.	.	36
Östergötland	44	7	12	.	.	63
Jönköping	46	7	.	.	1	54
Kronoberg	32	12	.	.	.	44
Kalmar	29	4	.	.	.	33
Gotland	16	..	.	.	.	16
Blekinge	42	13	.	.	1	55
Skåne	89	33	.	.	0	122
Halland	32	21	.	.	.	53
Västra Götaland	85	11	.	.	4	175
Värmland	39	5	.	.	0	45
Örebro	40	3	.	.	0	44
Västmanland	35	2	.	.	.	37
Dalarna	34	2	.	.	.	36
Gävleborg	47	3	.	.	0	50
Västernorrland	42	..	.	.	.	42
Jämtland	42	..	.	.	.	42
Västerbotten	42	2	.	.	.	43
Norrbotten	33	..	.	.	.	33
Riket	77	20	16	34	1	148

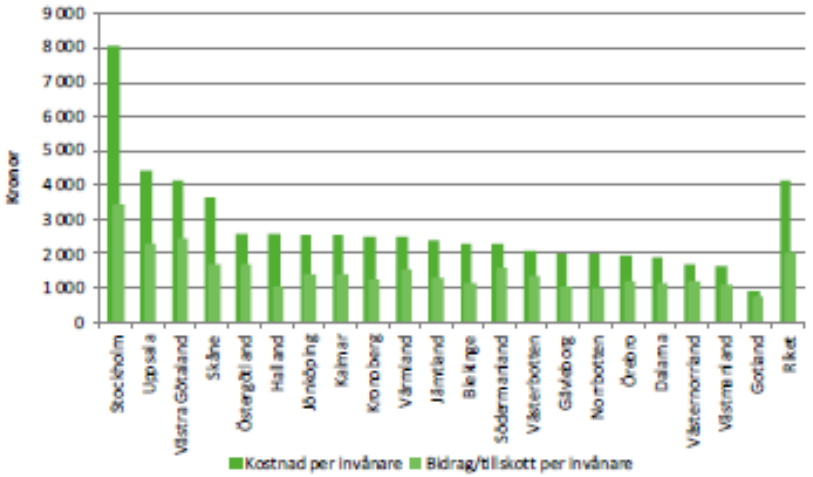
Jernhusen



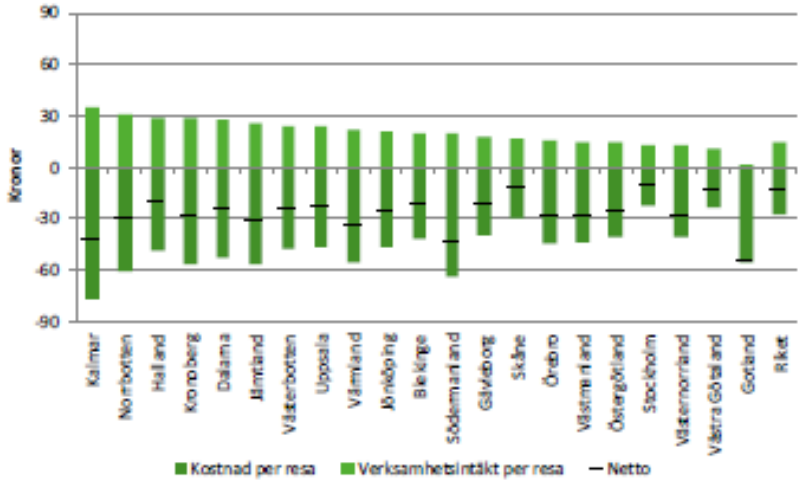
Figur 2.9: Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i riket år 2000–2013. Miljoner kronor, 2013 års priser.[35] *För ytterligare information, se Tabell 8 i Kapitel 5.*



Figur 2.10: Fördelning mellan verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i täckningen av kollektivtrafikens kostnader i riket år 2000-2013. Andel (%)[36]. *För ytterligare information, se Tabell 11 i Kapitel 5.*



Figur 2.14: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare efter län år 2013. *För ytterligare information, se Tabell 4 i Kapitel 5.*



Figur 2.12: Kostnader, verksamhetsintäkter och netto (kostnad minus verksamhetsintäkt) per kollektivtrafikresa och län, år 2013. *För ytterligare information, se Tabell 3 i Kapitel 5.*

Jernhusen

”Regionalt Trafikförsörjningsprogram”

Regionaal OV-programma

Het ”TP” – de basis voor het OV-beleid

- 21 Regionale Vervoersoverheden publiceren elk hun eigen programma.
- Bij wet voorzien.
- Beschrijft doelstellingen en richting voor het regionale openbaar vervoer (alles binnen de regio en regiogrensoverschrijdende ”dagdagelijkse” reizen).
- Sterke koppeling aan overige regionale ontwikkelingsplanning en ruimtelijke ordening (bebouwing, onderwijs, werkgelegenheid)
- Dialoog met burgers en overige intressenten is een wettelijke vereiste.
- Beschrijft mogelijkheden voor commerciele uitbating.
- Basis voor beslissing over public service obligation.

Jernhusen

Inhoud

- Status quo en analyse van de behoefte
  - » Demografie
  - » Bebouwingsstruktuur
  - » Markt
  - » Externe factoren
- Visie en gewenst toekomstbeeld
  - » Rol van OV in toekomstig reizen
  - » Gewenste ontwikkeling in de regio
- Doelstellingen op lange termijn
  - » Rol van OV in het totaalperspektief
  - » Vervoerspolitieke doelstellingen (bereikbaarheid, veiligheid, milieu, gezondheid)
  - » Hoe steunt OV de burgerrechten?
  - » Duurzame ontwikkeling
- Toegankelijkheid voor allen
  - » Doelstellingen
  - » Beschrijving van infrastructuur
- Strategische keuzes
  - » Public service obligation vs. Commerciele operaties

Jernhusen

Voorbeeld: Skåne

Doelstellingen:

- Verdubbeld aantal reizen 2020 in vergelijking met 2006.
- Minstens 40% marktaandeel voor OV in 2030, verdubbeling vs. 2006
- Minstens 8 op 10 inwoners zijn tevreden of zeer tevreden in 2020
- Minstens 91,5% van alle inwoners hebben minstens 10 dagelijkse reismogelijkheden naar een van de regionale groeimotoren
- …

Strategische keuzes:

- Samenspel met overige regionale planning
- De klantenkeuze stuurt
- Commerciele operatoren creeren mogelijkheden
- ...

Jernhusen

Tack!

paul.vandoninck@jernhusen.se

+46722092902