

Ruth Eriksson
Regional Utveckling
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

Datum: 2017-08-07
Dnr: RUN/389/2017

UPPFÖLJNING REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2016-2020 (RUN/389/2017)

Inledning

Sedan 2012 gäller en ny lagstiftning (SFS 2010:1065) för den allmänna kollektivtrafiken. I varje län inrättades en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). Regionförbundet Jämtlands län och från 2015 Region Jämtland Härjedalen är RKM. Då skatteväxlades den allmänna kollektivtrafiken. Region Jämtland Härjedalen har det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i länet och för dess framtida utveckling.

Det nu gällande trafikförsörjningsprogrammet antogs av regionfullmäktige 2016-04-11—12 §59. Programmet utarbetades under 2015, mål för trafikens utveckling är satta och ska följas upp.

Årligen genomförs trafiksamråd med länets kommuner där verksamheten och förändrade behov av kollektivtrafik diskuteras. Kortare samrådsmöten genomförs resfritt kvartalsvis. Där diskuteras främst ekonomi och frågor av gemensamt intresse ex vis ungdomskort, taxor och produkter, tilläggsavtal

Trafiksamråd

I år genomfördes trafiksamråd med varje kommun under januari-februari. Frågor om regional utveckling i ett vidare perspektiv än allmän kollektivtrafik aktualiserades av flera kommuner, ex vis.

- De stora satsningarna med företagsstöd som beslutas av Region Jämtland Härjedalen till destinationerna medför behov av arbetspendling till destinationerna.
- Trafik på Inlandsbanan i stället för med buss från Härjedalen och Berg skulle ge en snabbare och bekvämare trafik. Det är en viktig fråga för kommunerna.
- Vad får vi (kommunerna) avstå från för samordningstjänster eller annat nu när regionen gör så stora satsningar på kollektivtrafiken i Östersund?
- Väg för förarlösa fordon anläggs i Bräcke, kollektivtrafik där?

Den allmänna kollektivtrafiken är en del i den regionala utvecklingen och behöver sättas i ett helhetsperspektiv.

Uppföljning av målen i regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

I kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) 2 kap 8 § framgår att
Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

Det innevarande programmet innehåller följande mål, med avstämning vartannat år. Första avstämning 2016.

Mål - Restideskvoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8

Reserelation		Avstånd km	Restid, min bil enl Eniro	Restid tåg, min	Restids kvot tåg/bil 2015	Restids kvot tåg/bil 2017
Storlien	Östersund	160	132	116	0,88	0,88
Duved	Östersund	108	90	80	0,89	0,89
Sundsvall	Östersund	188	154	147	0,95	0,95
Målet uppfylls f n inte.						

Kommentar

Restidskvoten förbättras av de infrastrukturåtgärder som pågår inom ramen för projektet Mittstråket, där genomförs även en studie av stationslägen.

Mål - Länstrafikens självfinansieringsgrad skall öka

År	2014	2016	Utfall 2016
Självfinansieringsgrad	42 %	46 %	37 %

Anm

Självfinansieringsgraden påverkas av upphandlingar, resandeutveckling organisationsform, hur Norrtåg AB redovisas m m. Länstrafikens självfinansieringsgrad exklusive Norrtåg skulle 2014 ha varit 45 %, varför det fick utgöra grund för målserien.

Kommentar

2016 och 2017 har det uppdagats att fördelningen av biljettintäkter för Norrlandsresan har varit felaktig. Biljettintäkterna för Jämtland är lägre än budgeterat. Den faktiska självfinansieringsgraden är därför lägre än vad som antogs när målserien fastställdes.

Mål - Antal resor med länstrafikens och tätortstrafikens färdbevis ska öka med 5 % 2016 och därefter 1 % per år (tåg och buss)

	2014	2016	Utfall 2016
Länstrafiken	2 298 000	2 412 900	2 465 000
Tätortstrafiken	3 258 000	3 420 900	3 740 000

Anm

2014 är basår för beräkning av resandeutvecklingen. Ungdomskorten, som finns i de flesta kommuner från hösten 2015, påverkar resandet 2014-2016 därefter antas en långsammare ökningstakt.

Kommentar

För Länstrafiken är det en utmaning att klara en fortsatt resandeökning, första halvåret 2017 är resandet på samma nivå som 2016.

För tätortstrafiken ligger resandet 2016 långt över satta målvärden. För första halvåret 2017 är resandet 102 % jämfört med 2016. I december 2017 genomförs en linjnätsförändring och elbussar introduceras, det förväntas ge fortsatt ökat resande.

Mål - Länstrafiken erbjuder resealternativ som passar mina behov

Andelen av alla tillfrågade som instämmer helt eller delvis skall öka, mäts i kundenkät. Frågan är formulerad ”avgångstider passar mina behov”.

	2015	2016	Utfall 2016
Länstrafiken	21 %	21,5 %	17 %
Tätortstrafik	45 %	45,5 %	43 %

Anm

Ökningstakt 0,5 procentenhet per år. Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bästa betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala.

Kommentar

Tendensen är att fler gör fritidsresor med allmän kollektivtrafik, något som trafiken inte primärt är planerad för. Ny mätmetod införs 2017 (digital enkät i stället för telefonintervjuer), varför det kan vara klokt att avvakta 2017 år resultat.

Mål - Tillgänglighet för rörelsehindrade i den allmänna kollektivtrafiken skall öka, så att fler kan använda den. Andel fordon med låggolv eller hiss skall öka.

	2014	2016	2018	2020
Tågtrafik, Norrtåg	100 %	100 %	100 %	100 %

Interregional trafik	100 %	100 %	100 %	100 %
Tätortstrafik Östersund	100 %	100 %	100 %	100 %
Stomlinjetrafik	49 %	49 %	49 %	60 %

Anm

F n finns 25 stomlinjefordon med låggolv/hiss, dessa fordon beräknas vara i trafik till slutet av 2018 då en ny avtalsperiod börjar.

Kommentar

2016-04-11-12 §59 Regionfullmäktiges belsut

REGIONFULLMÄKTIGES BESLUT

1. Trafikförsörjningsprogram 2016-2020 antas.
2. Regionala utvecklingsnämnden ska verka för att kommunerna åtgärdar busstationer i de prioriterade stråken med avseende på brister i tillgängligheten enligt bilaga 3 B.
3. Regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att följa upp arbetet med ökad tillgänglighet och redovisa till styrelsen en gång per år.

Länstrafiken har p g a resursbrist inte uppdaterat tabellerna bilaga 3a och 3b under året. Vid samrådsmöten med kommunerna har vikten av tillgänglighetsanpassning av busstationer diskuterats.

Ledsagning har införts 2017 <http://ltr.se/din-resa/ledsagning/> .

Mål - Nöjdhet med färdtjänstresa skall uppgå till minst 90 % nöjdhet, under hela programperioden.

Mäts genom ANBARO Svensk Kollektivtrafiks barometer för anropsstyrd trafik.

	2014	2016	2018	2020
Uppföljning Jämtlands län	94 %	97 %		

Anm

Avser de kommuner som har överlåtit sitt ansvar för färdtjänsten till RKM. 2014 är det alla kommuner utom Östersunds kommun, fr o m 2015 alla kommuner utom Östersund och Strömsunds kommuner. Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bästa betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala.

Mål - Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka

En ökad marknadsandel, där ökningen tas från privatbilismen ger en positiv miljöeffekt.

	2015	2016	Utfall 2016
Länstrafik	8 %	8,5 %	7 %
Tätortstrafik	15 %	15,5 %	16 %

Anm

Ökningstakt 0,5 procentenhet per år. I marknadsandel ingår även resa med taxi, här ingår flygtaxi och taxi till tåget som vanligen är delade resor. Det är uppgift om dagens första resa som ingår.

Kommentar

Ny mätmetod införs 2017 (digital enkät i stället för telefonintervjuer), varför det kan vara klokt att avvakta 2017 år resultat.

Mål - Minskade nettoutsläpp av CO₂

I den allmänna kollektivtrafiken ska utsläppen minska. 2014 uppgick utsläppen av CO₂ till 6 633 ton i busstrafiken, vilket motsvarar 0,67 kg/km.

	2014	2016	Utfall 2016
CO ₂ utsläpp kg per km, busstrafik	0,67	0,66	0,46

Anm

CO₂-utsläppen är ett globalt problem, förändring sker främst vid upphandlingstillfället.

Kommentar

2015-10-13 § 152 beslöt regionala utvecklingsnämnden

REGIONALA UTVECKLINGSNÄMNDENS BESLUT

1. Länstrafiken får i uppdrag att förhandla med Centrala Buss om villkor för byte till HVO₁₀₀ med start under 2016
2. Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) får i uppdrag att redovisa hur ett byte till HVO₁₀₀ påskyndar måluppfyllelsen gällande fossila CO₂-utsläpp jämfört med nuvarande långsiktiga bränsleplan
3. Förvaltningschefen får i uppdrag att föreslå hur merkostnaden för bränslebytet kan finansieras inom nämndens budget och/eller med extern finansiering
4. Intentionen är att undersöka möjligheten till att skynda på måluppfyllelsen gällande reduktion av CO₂-utsläpp från kollektivtrafiken

2016 påbörjades ett arbete med att ersätta RME med HVO. Andelen förnybara drivmedel har ökat från 30 % 2014 till 45 % 2016. 2016 var 23 % av de förnybara drivmedlen HVO, 2014 0 %.

Det finns två publika tankställen i Östersund och Sveg. Förhandlingar pågår med trafikutövaren om ersättning för merkostnader.

Sammanfattning

Utvecklingen, sedan programmet skrevs, ligger väl i linje med målen på flera områden.

För några mål är avvikelserna stora och kommer att över/underskridas.

- Självfinansieringsgraden är sjunkande och inte ökande som antagits i trafikförsörjningsprogrammet. Det beror främst på den felaktiga fördelningen av biljettintäkter från Norrlandsresan och linje 45. Båda har inneburit att Jämtland tillförts för höga biljettintäkter, budgeterade biljettintäkter har varit för höga under flera år.

Kostnaden för det kommande avtalet Buss 2018 sikt kommer att ha stor påverkan på självfinansieringsgraden. Anbudet kommer att redovisas under hösten 2017.

Det negativa resultatet för Bussgodset påverkar också självfinansieringsgraden negativt.

Den sjunkande självfinansieringsgraden innebär antingen att en större andel av kostanderna måste finansieras med ägartillskott (skattefinansiering), att verksamheten minskas ner (trafik läggs ner) eller en kombination av båda. Det kan i sin tur få återverkningar på flera målområden.

- Målen som mäts ur kollektivtrafikbarometern ”resealternativ som passar mina behov” och ”marknadsandel” mäts från 2017 via digitala enkäter i stället för telefonintervjuer. Utfallet förändras med mätmetoden. En ny målserie bör tidigast formuleras då 2017 års värden finns framme.

- Minskningen av CO₂ utsläppen går fortare än vad som antagits, tack vare övergång till HVO. Vid årsskiftet introduceras elbussar som också kommer bidra till att CO₂-utsläppen minskar.

Programmet omfattar fem år 2016 – 2020. Allt fler regioner väljer att låta trafikförsörjningsprogrammen omfatta en längre tid, 10-15 år. Det blir då en annan typ av styrdokument ex vis påverkar det hur målen formuleras.

Programmet saknar avsnitt om samhällsplanering särskilt bostadsbyggande.