

§109

Svar på medborgarförslag om att länstrafikens länskort/periodkort även ska gälla hos tågoperatörer som verkar i regionen (RS/94/2020)

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har fått ett medborgarförslag om att Länstrafikens länskort/periodkort även ska gälla hos kommersiella tågoperatörer i länet. Förslaget är vidare att Region Jämtland Härjedalen ska teckna avtal om detta med tågoperatörerna (Inlandsbanan och SJ). Motiveringen är att förbättra tillgängligheten och möjligheterna till arbetspendling. I medborgarförslaget beskrivs att arbetspendling Östersund-Järpen inte fungerar tillfredställande med det utbud av regionaltågstrafik och buss som finns. Bussförbindelserna anses inte intressanta med hänsyn till avgångs- och restider.

Nedan redogörs övergripande för förutsättningarna.

Befintlig tågtrafik

Norrtågstrafiken utgörs av nio dubbelturer Sundsvall-Östersund M-F och fem dubbelturer Östersund-Duved M-F och två dubbelturer Duved-Storlien, med färre turer lördagar och söndagar. Restiderna med tåg är avsevärt kortare än för buss. Restiden med Norrtåg från Järpen och Bräcke till Östersund är 55 respektive 50 minuter, och med buss är restiden minst 20 minuter mer vilket minskar pendlingsbenägenheten. På sträckan Bräcke-Östersund bedöms trafikutbudet som tillfredställande utifrån behovet av arbets- och studiependling, medan förutsättningarna är sämre i exempelvis relationen Östersund mot Järpen-Duved.

Länstrafikens länskort, periodkort, ungdomskort är giltiga på all regionaltågstrafik som utförs av Norrtåg. Trafikutbudet med Norrtågs tågtrafik är anpassat för arbets-, studiependling till i första hand Sundsvall och Östersund, med anslutningsmöjlighet i Sundsvall till norr- respektive södergående tågtrafik.

SJ trafikerar med två dagturer och ett nattåg dagligen (ett dagtåg vänder i Östersund de övriga turerna vänder i Duved). För att resa med SJ-trafik finns inget rabatterat färdbevis och den blir därmed inget alternativ för arbetspendling.

På Inlandsbanan finns Snötåget, Snälltåget och Inlandstågets säsongstrafik. Eftersom trafiken är säsongsbetonad är den av mindre intresse för arbetspendling än SJ-trafiken, men kan ändå bidra med ytterligare resmöjligheter.

Resenärsperspektivet

För en resenär med kort på Länstrafiken ger ökad biljettgiltighet förbättrade resmöjligheter med tåg som kompletterar den stomme som utgörs av Norrtågstrafiken. I resrelationen Östersund-Järpen, som nämns i medborgarförslaget, skulle det till exempel ge en avgång kl.

6:34-7:35 och en tur tillbaka kl. 20:29-21:33 (enligt tidtabell våren 2020). Tillgängligheten i form av arbets- och studiependling och resor för andra ändamål skulle förbättras.

Förutsättningar för genomförande

Det kan konstateras att en biljettsamverkan enligt medborgarförslaget förbättrar tillgängligheten. Samtidigt är frågan komplex och det finns flera genomförandemässiga utmaningar, bland annat avseende ekonomi.

Regionaltågstrafiken bedrivs genom Norrtåg AB, som ägs av aktörer i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län. Frågan om ett biljettsamarbete ses som en gemensam fråga för de fyra regionerna och ett beslut om biljettsamarbete måste fattas av de fyra regionerna gemensamt. Trafiken är upphandlad som en tjänstekoncession, operatören kör både lönsamma och olönsamma turer i utbudet och biljettintäkterna är en mycket viktig intäkt för operatören. Det finns fördelar men också en del betydande risker och befarade effekter av ett biljettsamarbete. Bland dessa kan nämnas befarat minskade intäkter i den regionala tågtrafiken för operatören som, i konkurrens med bland annat SJ, 2016 vann Norrtågsupphandlingen. Det finns också en risk kring hur stabilt och långsiktigt kostnadsneutralt ett sådant samarbete skulle vara. Norrtåg är inte avisande till en framtida biljettsamverkan men regionerna är överens om att frågan måste beslutas gemensamt och det bedöms inte givet att detta skulle vara ekonomiskt gynnsamt för regionerna.

Kontakt har också tagits med SJ och Inlandståget AB i ärendet. Båda aktörerna ställer sig positiva till att se vilka möjligheter som finns med en biljettsamverkan. SJ pekar på att liknande samarbeten finns på olika håll i landet och nämner Östergötland, Västmanland, Örebro, Sörmland, Dalarna och Västra Götaland m fl. Inlandståget AB pekar på att de tillåtit resor med Länstrafikens kort på Snötåget som goodwill utan ersättning.

Att teckna avtal om biljettgiltighet enligt förslaget bedöms inte lämpligt i nuläget sett till ovan nämnda orsaker, då det är en fråga som kräver fördjupad analys av konsekvenserna i dialog med berörda parter. Medborgarförslagets intentioner kommer dock att beaktas i det fortsatta arbetet med att utveckla den regionala kollektivtrafiken i länet.

Frågan om biljettgiltigheter har också bäring på den statliga utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige.

Regionala utvecklingsnämnden behandlade ärendet 2020-05-12, § 64, och föreslår regionfullmäktige att medborgarförslaget avslås.

Förslag till beslut

Regionstyrelsen tillstyrker regionala utvecklingsnämndens förslag.

Beslut

Regionstyrelsen tillstyrker regionala utvecklingsnämndens förslag.

Regionstyrelsen

2020-05-26

Expedieras till

Förslagsställaren

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Medborgarförslag om att länstrafikens länskort/periodkort även ska gälla hos tågoperatörer som verkar i regionen
- §64 Regionala utvecklingsnämnden Medborgarförslag om att länstrafikens länskort/periodkort även ska gälla hos tågoperatörer som verkar i regionen
- Medborgarförslag om att länstrafikens länskort/periodkort även ska gälla hos tågoperatörer som verkar i regionen