

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

Datum:2018-08-15
Dnr: RUN/1082/2015

PM REVIDRERING AV MÅL I REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2016-2020

Inledning

Sedan 2012 gäller en ny lagstiftning (SFS 2010:1065) för den allmänna kollektivtrafiken. I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). Sedan 2015 är Region Jämtland Härjedalen 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 för åren 2016, 2018 och 2020.

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

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.

Anledning till att målen behöver revideras är flera. Mål om självfinsieringsgrad är satt innan den felaktiga fördelningen mellan Norrlandslänen upptäcktes, vilket innebär att självfinansieringsgraden är lägre än vad som angivits och antagits. Mål som är satta utifrån värden i kundbarometern KOLBAR har fått förändrade värden p g a att mätmetoden har förändrats. Miljömålet formulerat som minskade nettoutsläpp av CO2 har med råge uppfyllts,

tack vare att fordonen körs på HVO i större utsträckning än vad som tidigare antagits. Sedan mars 2018 har elbussar införts i tätortstrafiken.

Förslag till revidering av målen i regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

Nedan redovisas målen och förslag till revidering.

Mål

Restidesknoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8

	2015	Utfall 2017	Utfall 2018
Östersund – Storlien	0,88	0,88	0,86
Östersund – Duved	0,89	0,89	0,90
Östersund – Sundsvall	0,95	0,95	0,93

Kommentar

Små förändringar kan noteras. De kan bero på att restid med bil enligt ENIRO eller tåg har förändrats.

Restidsknoten förbättras av de infrastrukturåtgärder som pågår inom ramen för projektet Mittstråket. Projektet pågår till och med 2019, varför effekter förvänts från 2020.

Målet restidskvot tåg-bil 0,8 har inte uppnåtts.

Förslag

Målet restidskvot tåg-bil 0,8 kvarstår.

Mål

Länstrafikens självfinansieringsgrad skall öka

År	2014	2016	Utfall 2016	Utfall 2017
Självfinansieringsgrad	42 %	46 %	37 %	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. Nedläggning av Bussgods kommer att påverka självfinansieringsgraden. I ett Trafikförsörjningsprogram ska mål för den regionala trafiken fastställas. Självfinansieringsgraden är ett ekonomiska mått på hur verksamheten bedrivs och bör utgå ut Trafikförsörjningsprogrammet.

Förslag

Mål för självförsörjning utgår.

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	2017
Länstrafiken	2 298 000	2 412 900	2 619 300	2 582 000
Tätortstrafiken	3 258 000	3 420 900	3 704 100	3 820 000

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. Mål för 2018 är 2 458 900 resor resp 3 489 000.

Kommentar

Utvecklingen från 2016 till 2017 har för Länstrafikens del varit svag resandeminskning, för första tertialet 2018 redovisas ett oförändrat resande jämfört med motsvarande period 2017. I tätortstrafiken är utvecklingen från 2016 till 2017 en ökning med ca 3 %, för första tertialet 2018 är ökningen 3,5 % jämfört med 2017. Linjenätsförändringar har gjorts linje 6 Brittsbo-Torvalla är förlängd till Sånghusvallen-Brittsbo, linje 14 Torvalla -Centrum går via Remonthagen - Fyrvalla och är förlängd till Norr och Arenaområdet och linje 2 Odensala-Solliden som trafikerar Norr och Arenaområdet vid vissa tider. Förändringarna genomfördes 10 december 2017.

Förslag

För Länstrafiken tycks effekten av ungdomskorten ha kulminerat. Det nya trafikavtal för stora delar av länet som skulle ha startat december 2018 är försenat, preliminärt blir trafikstarten i augusti 2019. Detta och borttag av bussgods kan ge en mer resenärsanpassad och mer attraktiv trafik. Ett ökat s k konsumentresande är önskvärt. Förslag till mål, resandet ska öka med 1 % per år med utgångspunkt från 2017 för Länstrafiken.

I tätortstrafiken har linjenätsutvecklingen gett en positiv resandeutveckling. Utredning och utveckling av trafiken fortsätter, nu med fokus på Frösön. Det kan därför vara rimligt att anta att den positiva resandeutvecklingen fortsätter i tätortstrafiken. Förslag till mål, resandet ska öka med 2 % per år med utgångspunkt från 2017.

Antal resor med länstrafikens färdbevis (tåg och buss) ska öka med 1 % per år och antal resor med tätortstrafikens färdbevis ska öka med 2 % per år med 2017 som startvärde.

	2017	2018	2020
Länstrafiken	2 582 000	2 607 300	2 658 900
Tätortstrafiken	3 820 000	3 896 400	4 049 200

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	Utfall 2017
Länstrafiken	21 %	21,5 %	17 %	35 %
Tätortstrafik	45 %	45,5 %	43 %	57 %

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

En ny mätmetod infördes 2016, vilket framgår då utfallet 2017 avviker från tidigare värden.

Förslag

Nya måltal sätts, med utgångspunkt från utfallet 2017 Utvecklingen ökningstakten 0,5 procentenheter per år bibehålls.

	2017	2018	2020
Länstrafiken	35 %	35,5 %	36,5 %
Tätortstrafik	57 %	57,5 %	56,7 %

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. Det nya trafikavtal för stora delar av länet som skulle ha startat december 2018 är försenad, preliminärt blir trafikstarten i augusti 2019.

Fordonsförändringar försenas p g a detta.

Kommentar

Vid samrådsmöten med kommunerna har vikten av tillgänglighetsanpassning av busstationer diskuterats.

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

Förslag

Målet bibehålls.

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.

Förslag

Målet bibehålls men omformuleras.

”Nöjdhet med färdtjänstresa ska inte underskrida 90 % under programperioden.”

Mål**Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka**

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

	2015	2016	Utfall	
			2016	2017
Länstrafik	8 %	8,5 %	7 %	12 %
Tätortstrafik	15 %	15,5 %	16 %	29 %

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 mäts.

Kommentar

Ny mätmetod har införts 2017 (digital enkät i stället för telefonintervjuer).

Förslag

Nya måltal sätts, med utgångspunkt från utfallet 2017 Utvecklingen ökningstakten 0,5 procentenheter per år bibehålls.

	2017	2018	2020
Länstrafik	12 %	12,5 %	13,5 %
Tätortstrafik	29 %	29,5 %	30,5 %

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	2017
CO ₂ utsläpp kg per km, busstrafik	0,67	0,66	0,46	0,32

Anm

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

Kommentar

2015-10-13 § 152 beslöt regionala utvecklingsnämnden att trafiken i högre grad ska köras på HVO. Från 2018 finns tre elbussar i trafik i tätortstrafiken, de ersätter etanoldrivna fordon. Andelen förnybara drivmedel har ökat från 30 % 2014 till 45 % 2016. 2016 var 23 % av de förnybara drivmedlen HVO, 2014 var 0 % av de förnyelsebara drivmedlen HVO. Tillgången på HVO kan komma att minska om reduktionsplikt införs, d v s HVO generellt ska blandas i diesel till en viss del. Det ger på totalen minskade CO₂ utsläpp, men högre utsläpp för kollektivtrafiken.

Förslag

	2018	2020
CO ₂ utsläpp kg per km, busstrafik	0,32	0,25