

Sammanställning av synpunkter på remiss av Trafikverkets utredning inför nytt avtal gällande Samverkande inland – busstrafik i de fyra nordligaste länen

Inledning

Missiv till remiss av rubricerad utredning:

Ett av Trafikverkets uppdrag är att verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Genom att avtala om trafik som inte kan bedrivas kommersiellt skapas bättre tillgänglighet för berörda kommuner.

Trafikverket har idag två samverkansavtal med tre respektive alla fyra av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i de fyra nordligaste länen. Ett avtal gäller busstrafik längs Inlandsbanan/Inlandsvägen (E45) Mora-Gällivare och det andra gäller 13 olika busslinjer, det så kallade Samverkande systemet. Avtalen har många beröringspunkter, både i form av orter där passagerarutbyte sker mellan linjerna och när det gäller upphandling av trafiken.

Syftet med utredningen är att ge underlag för ett nytt gemensamt avtal och svara på frågan om behov och motiv finns för Trafikverket att ersätta busstrafik av nuvarande omfattning även efter december 2019.

Trafikverket bjuder in berörda att ge sina synpunkter på utredningen innan beslut fattas om innehåll och utformning av eventuellt nytt avtal för Samverkande inland.

Remissen går ut till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrlands län samt direkt till de kontaktpersoner hos berörda parter som diskussioner har förts med under arbetets gång. Enligt önskemål från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ges fyra veckors svarstid på remissen.

Synpunkter på utredningen ska vara Trafikverket tillhanda senast måndagen den 6 maj 2019 och skickas (helst som worddokument) via e-post till eva-lotta.lofgren@trafikverket.se.

På förfrågan från remissinstanserna förlängdes svarstiden till 17 maj.

Ur utredningens sammanfattning:

Utredningen visar att ett fortsatt stort behov finns av att Trafikverket ersätter viss interregional kollektivtrafik för att avhjälpa de stora tillgänglighetsbristerna. Det konstateras att motiv finns ur tillgänglighetsaspekt för Trafikverket att, efter nuvarande avtalsperiod, teckna nytt avtal och ersätta en trafik motsvarande den i nuvarande avtal.

Alla krav och villkor för ersättning bedöms vara uppfyllda:

- ingen av linjerna bedöms kunna bedrivas kommersiellt
- det är stora andelar interregionalt resande på linjerna även om den minskat på några av dem
- ingen av linjerna är enbart RKM:s ansvar
- vissa linjer har frekvent pendling på delar av sträckningen men de linjerna används även för interregionala resor
- biljettintäkterna täcker kostnaderna för persontrafiken över villkorsgränsen även om några linjer ligger nära gränsen på 20 procent

Trafikverket står i regel för hela nettokostnaden för ett basutbud för interregionalt resande. Trafikverket ersätter dock inte kostnader som överstiger nettokostnaden för det interregionala resandet. Utredningen visar att, precis som i nuvarande avtal, ett basutbud om två dubbelturer per dag och riktning ger grundläggande tillgänglighet för alla linjer utom för linje 31 där tre dubbelturer behövs (även detta likt nuvarande avtal). Vidare konstateras att det för alla linjer är andelen interregionalt resande som sätter gränsen för nivån på Trafikverkets ersättning.

Beräkning av vilken ersättningsnivå förslaget innebär baseras på den produktionsstatistik som inrapporterats från RKM för 2017 samt bedömd andel interregionalt resande exklusive frekvent pendling. Förslaget skulle innebära en årlig ersättning på knappt 36,3 Mkr vilket är cirka 6 Mkr lägre än den totala årliga ersättningen för de två nuvarande avtalen. Linjerna inom Samverkande system står för hela minskningen. De största anledningarna är att kostnadstäckningsgraderna har ökat (för alla linjer utom två) samt att andelen interregionalt resande har minskat på ett flertal linjer.

Utredningen föreslår att Trafikverket tecknar ett femårigt samverkansavtal (december 2019 – december 2024) med RKM i de fyra nordligaste länen för motsvarande busstrafik som idag ersätts i de aktuella avtalen. Förslaget gäller dock endast under förutsättning att det kan finansieras med Trafikverkets anslag vilket i skrivande stund inte är klarlagt.

Sammanställning av synpunkter

Synpunkter på utredningen har inkommit från alla fyra regionala kollektivtrafikmyndigheter. Nedan är en sammanfattning av de tongivande synpunkterna samt, i förekommande fall, kommentarer från Trafikverket.

Under förutsättning att Trafikverket får ekonomiska förutsättningar att gå vidare i arbetet med att teckna ett avtal för Samverkande inland, kommer inkomna synpunkter gällande utbud och ersättningsnivå att tas i beaktande, i enlighet med Trafikverkets kommentarer nedan.

Region Jämtland Härjedalen

Inkom, datum: 190506
Beslutsfattare: Anders Byström
Befattning: Regional utvecklingsdirektör

Region Jämtland Härjedalen anser att god tillgänglighet är av stor betydelse för länets utveckling, för de boende, näringslivet och besökare.

Region Jämtland Härjedalen anser att det är mycket värdefullt med statlig medfinansiering. Den utgör en förutsättning för att de berörda linjerna ska kunna upprätthållas. Det är därför viktigt att Trafikverkets medfinansiering speglar den andel av kostnaden som Trafikverket ska ansvara för.

Region Jämtland Härjedalen har inget att erinra mot att de två befintliga avtalen läggs samman till ett avtal Samverkande inland.

Trafikverkets kommentar:
Inget att kommentera.

Region Västerbotten

Inkom, datum: 190517
Beslutsfattare: Heidi Thörnberg
Befattning: Myndighetschef

Då innehållet i remissdokumentet har diskuterats vid samverkansmöte samt betraktas som övergående information har den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län inga särskilda synpunkter på dokumentet. Den huvudsakliga ambitionen med remissen var enligt uppgift att se över om eventuellt något är felaktigt eller har missuppfattats. Region Västerbotten, Kollektivtrafikmyndigheten, har inget att tillägga.

Det inkom även ett förtydligande kring de större frågor som diskuterats vid samverkansmöte. De berör ersättningsnivån.

Ersättningsnivån

Den nivå man beräknat i utredningen baseras på 2017, vilket blir fel då flertalet avtal är föremål för upphandling eller då de är precis nyupphandlade. Nivån för ersättning behöver med andra ord baseras på den nivå som är i aktuella avtal.

Vidare behöver det i nya avtal finnas en indexering som motsvarar den kostnadsförändring som sker i trafikavtalen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser att inför eventuellt nytt avtal uppdatera beräkningen av ersättningsnivån med statistik från 2018. I samband med detta ser vi över i vilken utsträckning det är möjligt att tillgodose synpunkten.

Vad gäller indexering kan Trafikverket inte tillämpa detta mot bakgrund av att budgeten för trafikavtalen bestäms årsvis.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken i Norrbotten

Inkom, datum: 190517
Beslutsfattare: Anders Öberg och Thomas Björk
Befattningar: Ordförande för RKM respektive VD för LT

Synpunkterna berör främst utbudet för buss samt att infrastrukturåtgärder på järnvägen beskrivs med kommentarer om vad dessa kan innebära. De busslinjer som föreslås ingå i avtalet beskrivs ingående till sin funktion. Nedan noteras ett urval av informationen.

Utbudet

Linje 10 Polstjärnan. Linjen passerar fyra kommungränser och berör tre kommunhuvudorter. Vi ser att det långväga resandet ökat ytterligare och för år 2018 uppgick resandet till 37 982 resenärer varav 21 793 är interregionala. En stor andel reser till/från hållplatser mellan tätorterna och från kommuner och större samhällen som saknar en järnvägsstation som till exempel Skroven, Puoltikasvaara, Hakkas och Överkalix. Vid flertalet tillfällen har tågen varit inställda på grund av väder, infrastruktur etc. Detta har inneburit ersättningsbussar som inte alltid går att ordna i tid. Vi ser gärna att man åter tar med linje 10 i Samverkande inland.

Trafikverkets kommentar:

Det är positivt att resandet ökar på linje 10. Vi konstaterar att det totala resande ökar med knappt 7 procent från 2017 till 2018 och att andelen interregionala resor minskar från 61 procent 2017 till 57 procent 2018.

Trafikverkets utredningar visar att det, för de kommunhuvudorter som linje 10 berör, är annan kollektivtrafik än linje 10 som ger tillgänglighetseffekter för det interregionala resandet. Till exempel Norrtågs trafik och busslinjerna 44 och 55 vilka alla får ersättning från Trafikverket. Trafikverket anser inte att de inkomna synpunkterna motiverar att linje 10 får ersättning och hänvisar till utredningen inför nuvarande avtal för Samverkande system för mer information.

Linje 17 berör Arjeplog, Arvidsjaur och Piteå. Linjen borde finnas med i det nya avtalet Samverkande inland. Linje 26 trafikerar även Arjeplog-Arvidsjaur men för resenärer som ska till Umeå är linje 17 ett betydligt bättre och snabbare alternativ som förkortar

restiden med 1 timme. Tillgängligheten ökar markant eftersom det är resvärdar både på linje 17 och 100.

Trafikverkets kommentar:

Piteå är inte en målpunkt i Trafikverkets tillgänglighetsmodell. Trafikverkets utredningar visar inte den bilden som beskrivs för resande från Arjeplog och Arvidsjaur till Umeå. Trafikverket konstaterar att det finns bra resmöjligheter med busslinje 26 + Norrtåg från Jörn samt busslinje 26 + busslinje 12 eller 100 från Skellefteå. Den tillgänglighet som resvärdar bidrar till är inte den som Trafikverket har som främsta uppgift att tillgodose. Trafikverket hänvisar även till utredningen inför nuvarande avtal för Samverkande system för mer information.

Tågtaxi Anropsstyrd trafik "Tågtaxi Arjeplog-Arvidsjaur-Jörn" har efterfrågats under lång tid. Vi ser fram emot att kunna starta upp detta inom en snar framtid".

Trafikverkets kommentar:

Det gör även Trafikverket.

Piteå-Arjeplog Resenärer på sträckan passerar fyra kommungränser, fyra kommunhuvudorter och nyttjar tre linjer. Resenären reser från Piteå, via Älvsbyn till Arjeplog med en väntetid på 2 timmar och 15 minuter i Arvidsjaur. Förslaget är en anropsstyrd linje Arvidsjaur-Arjeplog kl. 19. De flesta resenärer reser fredagar (arbets- och studiependling). Linjen skulle kunna styras till fredagar.

Trafikverkets kommentar:

Piteå är ingen målpunkt i Trafikverkets tillgänglighetsmodell. Den föreslagna trafiken ger därför ingen tillgänglighetsförbättring som motiverar ersättning från Trafikverket.

Tågtrafik: De kommande årens alla banarbeten längs Malmbanan och ner till Luleå redovisas i en punktlista. Slutsatsen är att banarbetet längs banan innebär att banan inte kommer att fungera fullt ut. Busstrafiken ökar då banarbeten innebär inställda tåg, vilket innebär att extrabussar sätts in vilket i sin tur innebär ökade kostnader. Resenärerna vill ha kontinuitet och kan komma att välja buss framför tåg, ett val/beteende som sedan kan vara svårt att ändra.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket inser den kommande besvärliga situationen för tågtrafiken mellan Luleå och Kiruna men detta är frågor som får lösas av andra delar av Trafikverket.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland

Inkom, datum: 190517
Beslutsfattare: Sten-Olov Berg
Befattning: Handläggare

Remissvaret innehåller några kommentarer kring vissa felaktigheter samt redovisningen i utredningen. Då dessa inte påverkar ett eventuellt kommande avtal kommenteras de inte här.

Utbudet

Linje 30 trafikerar sträckan Hammarstrand bstn - Sundsvalls central tur och retur under vardagar. Ett sätt att skapa en bättre tillgänglighet i K4 och K7 för Ragunda kommun skulle vara att utöka trafiken på linje 30 med ett likartat upplägg på söndag eller både lördag och söndag.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar emot utvecklingsidén och avser att se över om förslaget kan ge tillgänglighetseffekter.

Linje 331 bör väl bidra till förbättring (gul färg) i K4 mot Sundsvall med trafikeringen mellan Sollefteå och Sundsvall.

Trafikverkets kommentar:

Linje 331 ger bra tillgänglighetseffekter för Ragunda kommun men kriterierna uppfylls inte helt för att ge färgförändring. Kriterium fyra kräver bra resmöjligheter sju dagar per vecka och kriterium sju kräver bra tillgänglighet till två större kommuner.

Linje 39, Hoting – Sollefteå, har diskuterats men av någon anledning inte utretts.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tidigare översiktligt studerat denna idé men inte funnit att det skulle ge tillgänglighetseffekter som motiverar avtal. Eventuellt studeras det på nytt framöver.