

§25

Linje- och utbudsanalys (RUN/287/2019)

Sammanfattning

Erik Sjaunja, kollektivtrafikstrateg, presenterar en linje- och utbudsanalys vilken är en separat bilaga till Trafikförsörjningsprogrammet. Ett utkast av dokumentet har tidigare delgivits ledamöterna i utskottet för kollektivtrafikfrågor. I det aktuella läget arbetas det internt med dokumentet, som senare kommer att användas som underlag vid dialog med kommunerna. Förhoppningen är att dokumentet ska presenteras för RUN i december efter att en dialog med kommunerna genomförts. Inledningsvis illustreras länstrafikens nuvarande turer i en PPT, där det visas hur många dubbelturer som finns. Vidare redogörs det för antalet avgångar från tätorter. Det förklaras att det finns ett samband mellan tätortens storlek och utbudsnivån av avgångar. Sambandet är däremot inte helt givet, då det finns en del avvikande utbud som påverkas av geografiska placeringar samt avstånden mellan orterna. Stormstråket är ett exempel som binder samman med Östersund. I sydlig riktning är Bräcke den utmärkande punkten i stråket, men även Gällö är en relativt stor tätort. Tågtrafiken (Norrståg och SJ) ger korta restider och Bräcke-Östersund tar under en timme i restid. I stråket finns goda resmöjligheter med buss och tåg, med cirka 15 dubbelturer per vardag.

Kollektivtrafiksystemet beskrivs vara uppbyggt enligt en principiell struktur, med olika koncept anpassade efter resbehoven. Utöver den principiella uppbyggnaden finns landsbyggslinjerna som utför lokala trafikuppdrag.

Målbilden för utbudet förklaras i tre steg. Det första steget är att kollektivtrafiken behöver ses som ett verktyg för regional utveckling och vara framåtblickande. Det andra steget är att det faktiska resbehovet lägger grunden för vilket utbud som blir aktuellt. Det tredje steget är att det faktiska utbudet för specifika linjer utreds närmare och hanteras i den ordinarie trafikplaneringsprocessen.

Den trafik som har svagt resande och låg kostnadstäckning behöver succesivt ses över, i syfte att hitta trafiklösningar som är hållbara och för att möjliggöra att resurserna styrs till de platser där nyttan är störst. Genomförandet av åtgärden har konkretiserats i fyra steg. Inledningsvis ska linjer med låg kostnadstäckning och litet resande identifieras. Sedan ska åtgärder hittas som kan öka resandet. Därefter ska utbudet prövas att anpassas, till exempel genom omläggning av linjen. Slutligen ska åtgärden följas upp.

Paragrafen är justerad