

Regionalt trafikförsörjnings- program

2016 – 2030

*En väl fungerande
kollektivtrafik är en
förutsättning för en
hållbar utveckling i
Gävleborg.*

Innehåll

Sammanfattning	3
Kollektivtrafikens roll för Gävleborgs utveckling	4
Politiska viljeinriktningar	6
Ambitioner och prioriteringar	7
Steg på vägen mot 2030	11
Serviceresor – färdtjänst och riksfärdtjänst	14
Kommersiell trafik	15
Beslut om allmän trafikplikt	15
Tillköp	15
Andra styrande dokument och mål	16
Avgränsningar	19
Samverkans process	21
Bilagor	22

Sammanfattning

Precis som andra regioner står Gävleborg inför stora förändringar till följd av klimatförändringar, globalisering, urbanisering och migration. Näringslivet förändras, kraven på kompetens höjs. Miljön belastas allt hårdare inte minst av transportsektorn. I arbetet med att möta dessa utmaningar är kollektivtrafiken ett viktigt verktyg. Kollektivtrafiken ökar möjligheterna till att bo på en plats och arbeta eller studera på en annan. Att kunna resa till och från arbete och studier är prioriterat, men kollektivtrafiken är också viktig för t ex kultur-, service-, fritids- och tjänsteresor.

I Gävleborg bor och arbetar eller studerar 4 av 5 i en och samma kommun. Mer än 9 av 10 av länets invånare bor och arbetar eller studerar inom Gävleborg. De viktigaste arbetsmarknaderna utanför länet finns i norra Uppsala län, Uppsala och Stockholmsregionen.

Den enskilt viktigaste frågan för Gävleborg är att utöka tågtrafiken. För detta krävs fler fordon, ökad spårkapacitet och finansiering av trafiken. Oavsett hur lösningen ser ut. Utbudet, linjesträckningar och framkomligheten i länets städer behöver utvecklas och förbättras. Det är en fråga där samarbetet med respektive kommun är särskilt viktigt.

För att kollektivtrafiken i Gävleborg ska vara attraktiv behöver fordon, stationer och resecentra vara tillgängliga, trygga och komfortabla.

Region Gävleborg arbetar fortsatt med att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i enlighet med det nationella målet som tagits fram av kollektivtrafikbranschens aktörer.

Alla ska kunna förstå hur kollektivtrafiken i Gävleborg fungerar. Det ska vara bekvämt, enkelt, billigt och säkert att resa kollektivt i Gävleborg.

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram genom samråd med kommuner och andra intressenter. Detta beskrivs närmare på sidan 21.

Vid programmets upprättande pågår en process med syfte att bilda större och färre regioner i Sverige. I utredarens förslag placeras Gävleborg i Region Svealand tillsammans med länen Uppsala, Dalarna, Västmanland, Örebro och Sörmland. Beslut i frågan kommer att fattas under våren 2017. Inför varje beslut om förändring bör därför Region Gävleborg väga in hur förändringen påverkar eller påverkas av regionbildningen.

Enligt lag skall den Regionala kollektivtrafikmyndigheten upprätta ett Trafikförsörjningsprogram. Detta dokument utgör Gävleborgs läns Trafikförsörjningsprogram.

Dokumentets syfte är att beskriva Region Gävleborgs politiska viljeinriktningar, ambitioner och mål med kollektivtrafiken ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Programmet består av en huvudtext (denna) samt bilagor. Bilagornas innehåll beskrivs på sidan 22.

Ett flertal styrande dokument och nationella mål finns att ta hänsyn till, däribland den Regionala Utvecklingsstrategin (RUS). Dessa beskrivs översiktligt på sidan 16.

Kollektivtrafikens roll för Gävleborgs utveckling

Precis som andra regioner står Gävleborg inför stora förändringar till följd av klimatförändringar, globalisering, urbanisering och migration. Detta innebär stora utmaningar för den sociala sammanhållningen och behovet av att förändra vår konsumtion av resurser. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i dessa sammanhang.

Gävleborg är ett stort län till ytan, men relativt glest befolkat. Långsträckt i nordsydlig riktning, tätare befolkning söder ut, städer längs kusten och Ljusnans dalgångar och glesare befolkning längre västerut och norrut.

Näringslivet präglas traditionellt av skogs- och stålindustri. Dessa näringar är under omvandling. Industrierna satsar allt färre, samtidigt som kompetenskraven höjs. Näringslivet blir alltmer varierat när de större arbetsplatserna ersätts av mindre och mer utspridda företag och arbetsplatser. Att finnas i ett större sammanhang med många företag och arbetstagare i olika branscher gör det lättare att matcha tillgång och efterfrågan på arbetskraft.

Det finns ett positivt samband mellan tillgången på högutbildad arbetskraft och ett breddat näringsliv. Gävleborg har en svag utbildningstradition och ungdomsarbetslösheten är bland de högsta i landet, samtidigt som det råder brist på arbetskraft inom flera områden. Tillgång och efterfrågan på arbetskraftens kompetens matchar inte marknadens behov.

För att människor ska välja att dagpendla till arbete eller studier är restiden en avgörande faktor. Om den är kortare än 45 minuter ökar viljan avsevärt. Studier visar att män och kvinnor generellt sett har olika vardagsliv och transportmöjligheter. Kvinnor väljer i högre grad än män att åka kollektivt, medan män i högre grad väljer bilen som

färdmedel. Generellt sett arbetspendlar män längre sträckor än kvinnor, oavsett utbildningsnivå. Kvinnor och mäns restid är dock ungefär lika lång. Skillnader i livsvillkor och arbetsmarknadsstrukturer innebär alltså olika drivkrafter till att pendla längre sträckor. Detta varierar även med faktorer som ålder, funktionsnedsättning och socio-ekonomisk tillhörighet.

I Gävleborg ökar andelen äldre invånare i förhållande till andelen yngre i arbetsför ålder.

Med Gävleborgs glesa befolkningsstruktur krävs en bra infrastruktur och en effektiv kollektivtrafik för att knyta ihop funktionella regioner för arbete och studier. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för matchningen av tillgången på arbetskraft och marknadens behov, både på kort och lång sikt. En väl utbyggd kollektivtrafik ökar möjligheterna för både kvinnor och män att vidga sina arbetsmarknader inom Gävleborg och närliggande regioner. För Gävleborg är kopplingen till Arlanda flygplats och Mälardalsregionen särskilt viktigt då det skapar en möjlighet till en bredare arbetsmarknad och internationellt utbyte.

Att få fler människor att upptäcka och känna sig bekväma med att använda kollektivtrafiken är viktigt. Att minska bilberoendet för både unga och gamla är bra för samhällets ekonomi. För att lyckas med detta krävs ändrade attityder och beteenden.

Klimatförändringarna innebär krav på minskade utsläpp, minskad energianvändning och en hållbar konsumtion, inte minst inom transportsektorn. Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att åstadkomma en sådan förändring eftersom den innebär en lägre energiåtgång och en möjlighet att direkt påverka valet av drivmedel. I framförallt stadsmiljöer påverkas buller och luftkvalitet också av valet av transportslag och valet av drivmedel.

Hur vi planerar, bygger och utvecklar våra städer och samhällen får en stor inverkan på all hållbar utveckling.

Samhällsplaneringen är ett viktigt verktyg där samverkan mellan respektive kommun och Region Gävleborg är avgörande för att skapa goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik och attraktiva boendemiljöer.

Under senare år har antalet flyktingar, från Mellanöstern och Afrika som söker asyl i Sverige, ökat kraftigt. Det innebär både möjligheter och utmaningar för Gävleborg och kollektivtrafiken. Inte sällan lokaliseras asylboenden till platser med ett svagt utbud av kollektivtrafik. Det ställer krav på en ökad beredskap och ett ökat samarbete mellan samhällets alla aktörer, både offentliga och privata.



Politiska viljeinriktningar

Detta kapitel beskriver de politiska viljeinriktningar som är vägledande i arbetet med kollektivtrafik.

Effektmål

1. En större andel resor sker med kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken ska utgöra en växande andel av det motoriserade resandet. Kapacitetsförstärkningar i tågtrafiken är särskilt prioriterat.

2. Större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk

Kollektivtrafiken skapar och förstärker möjligheterna till större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk och områden, framförallt där kollektivtrafiken kan vara ett förstahandsval.

3. Förnyelsebara drivmedel och minskad energiåtgång

Kollektivtrafiken prioriterar att använda förnyelsebara drivmedel och att minska energiåtgången..

4. Ett tillgängligt samhälle

Kollektivtrafiken ska säkra en basförsörjning, så att medborgarna kan ta del av det lokala och regionala samhället. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassad så att så många som möjligt kan använda den. Det ska vara bekvämt, enkelt, billigt och säkert att resa kollektivt i Gävleborg.

Uppföljning

Uppföljning av effektmålen sker genom målindikatorer. Dessa beskrivs i bilaga 2 "Målindikatorer". Målindikatorerna följs upp kontinuerligt och redovisas årligen. Trafikförsörjningsprogrammet och dess bilagor ses över och revideras vid behov. Detta sker minst en gång per mandatperiod..



Ambitioner och prioriteringar

Att avståndet mellan arbete, studier och bostad är viktigt är tydligt. I Gävleborg bor och arbetar eller studerar 4 av 5 i en och samma kommun. Gemensamt för länets alla kommuner är att förutom den egna kommunen, återfinns Gävle och Stockholm bland de fem vanligaste arbetskommunerna. I bilaga 4 "Arbets- och studiependling" återfinns statistik från SCB som beskriver pendling inom och mellan kommuner och län.

Utbudet av kollektivtrafik har vuxit fram under lång tid. Det ekonomiska ansvaret och ambitionerna för kollektivtrafiken har förändrats genom åren. Som en följd av detta skiljer sig utbudet åt i länets olika delar. Ambitionen är att kollektivtrafikutbudet på lång sikt ska vara likvärdigt i hela länet. Med detta menas att utbudet baseras på befolkning, arbetstillfällen och servicefunktioner i respektive ort, se bilaga 1 "Linje och utbudsanalys". En nulägesbeskrivning med resandestatistik, utbud och ekonomi återfinns i bilaga 3 "Resandestatistik och ekonomi".

En trafikplan där kommande trafikutveckling beskrivs tas fram årligen, se bilaga 7 Trafikplan för aktuellt trafikår.

Stadstrafik

6 av 10 kollektivtrafikresor sker i stadstrafik. Resorna är i genomsnitt ca 4 km långa. I länets städer ska stads-trafiken kännetecknas av raka snabba linjer, för största möjliga nytta och attraktivitet. Att samverka med kommunerna i den fysiska planeringen är helt avgörande både för kollektivtrafiken och för kommunernas bostads- och trafikförsörjning. Det är viktigt att kollektivtrafiken ges rätt fysiska förutsättningar och etableras tidigt när till exempel nya bostads- och handelsområden byggs.

Utbudet i Hudiksvall, Söderhamn, Bollnäs och Sandviken ska hålla en jämförbar standard. Därför kommer en genomgripande översyn av linjenät och utbud i Sandviken, Bollnäs och Hudiksvall att göras.

I Gävle behöver framkomligheten förbättras för en ökad attraktivitet och effektivitet. Det kan till exempel ske genom prioritering av busstrafik i trafiksignaler, snabbare ombordstigning och förändringar i den fysiska planeringen. Nya bostadsområden planeras, vilket kommer att ställa krav på förändringar av linjenät och utbud.

Regional busstrafik

3 av 10 kollektivtrafikresor sker med regional busstrafik. Resorna är i genomsnitt drygt 20 km långa.

Utbudet av regional busstrafik baseras i hög grad på linje- och utbudsanalysen. Trafiken mellan länets centralorter utgör de starkaste stråken med störst potential till en ökad andel kollektivtrafikresande och en utökad möjlighet till studier och en större arbetsmarknad. Förhållandet i restid med buss jämfört med bil (restidskvot) får inte vara för stort. Då är bussen inte längre ett konkurrenskraftigt alternativ. Därför är det viktigt med raka, snabba linjer med ett tätt utbud i de starkaste stråken.

Länets starkaste stråk mellan Gävle – Sandviken behöver en ökad turtäthet och robusthet. Som en konsekvens av detta kommer även stråket Gävle – Hofors – Falun att behöva översyn. 2014 utökades trafiken mellan Söderhamn – Bollnäs – Edsbyn, 2017 kommer en liknande utökning att ske på sträckan Hudiksvall – Ljusdal.

Tåg

För att skapa större funktionella arbetsmarknader och möjligheter till studier är tåget viktigt. Tåget har en högre medelhastighet på längre sträckor än bil och buss. I Gävleborg finns flera tågsystem. Xtågen, som binder samman Gävleborg i nord-sydlig riktning, längs Norra stambanan och längs Ostkustbanan till Sundsvall. SJs interregionala trafik binder samman Gävleborg främst med Uppsala, Arlanda och Stockholm, men också med Sundsvall, Umeå och Östersund. Upptåget förbinder Gävle med norra Uppsala län och Uppsala. Tåg i Bergslagen ger möjligheter att pendla väster ut och söder ut från Gävle, Sandviken och Hofors.

En utökad tågtrafik är avgörande för Gävleborgs framtid. Det innebär samtidigt att det är många faktorer som måste samverka. Tillgången till och kapaciteten hos fordon, kapaciteten på järnvägen och finansiering av trafiken är långsiktiga frågor som behöver lösas. Till dess kan tågtrafiken kompletteras med snabbussar på kortare sträckor.

Förutom den egna tågtrafiken på Norra stambanan och Ostkustbanan är ett fortsatt samarbete med kommersiella interregionala aktörer för att nå framförallt Uppsala – Arlanda – Stockholm högst prioriterat.

Anropsstyrd trafik

I områden som inte har tillgång reguljär linjetrafik kan istället olika typer av anropsstyrd trafik erbjudas. Detta omfattar flera trafiklösningar; flextrafik, anropsstyrd linjetrafik och samåkning. Trafikens syfte är att medborgare som inte bor nära reguljära linjetrafiksystem ska kunna nå samhällsservice.

Personer som inte kan resa med den reguljära kollektivtrafiken på grund av funktionshinder kan istället använda färdtjänst/riksfärdtjänst. För resa till vården kan anropsstyrd sjukresa vara ett alternativ.

Den anropsstyrda trafiken omfattar även fler typer av resor, t ex skolresor, resor till dagaktivitet, och omvårdnadsresor. Alla typer av anropsstyrd trafik samplaneras för bästa möjliga resursutnyttjande.

Bilaga 5 "Anropsstyrd trafik" visar den anropsstyrda trafikens utformning

Tillgänglighet i kollektivtrafiken Fordon

Alla bussar skall vara av låggolv/lågentré typ där vägarna så medger. Där detta ej medges ska bussarna vara utrustade med ramp eller lift. Alla bussar skall vara utrustade med audiovisuellt utrop av hållplats.

Kunden ska kunna få reda på vilken typ av fordon som kommer att användas innan resan påbörjas.

Hållplatser och bytespunkter

Alla länets resecentra, större bytespunkter och hållplatser efter starka stråk, ska vara tillgänglighetsanpassade. Se bilaga 6.1 "Tillgänglighet funktionshinderanpassning, översikt" för status och åtgärdsplan för tillgänglighetsanpassning av de viktigaste hållplatserna.

Information

Grunden för all kommunikation i offentlig verksamhet, oavsett kanal, är att den går att förstå och att den är möjlig att ta del av. Språket ska vara klart och tydligt och formgivningen ska underlätta läsningen.

Grundläggande information skall också finnas tillgänglig på engelska.

På xtrafik.se/tillganglighet kan resenären ta reda på villkoren för tillgänglighet.

Biljetter och priser

Prissättningen och utbudet ska vara tydligt och svara upp mot kundernas behov och förväntningar. Det bör vara möjligt att få personlig service vid köp av biljetter.

Biljettpriset ska vara differentierat så att så många som möjligt har tillgång till kollektivtrafiken på rättvisa villkor.

Det ska i så stor utsträckning som möjligt gå att betala biljetter med de betalmedel som förekommer i samhället i övrigt.

För att kollektivtrafiken ska vara så effektiv och pålitlig som möjligt så ska det vara enkelt att köpa biljett i förväg. Det är en högt prioriterad aktivitet

Miljö Drivmedel

Att resa kollektivt innebär en minskad belastning på vår miljö. I den regionala kollektivtrafiken finns en möjlighet att direkt påverka valet av drivmedel. Vid programmets upprättande drivs den större delen av den regionala kollektivtrafiken i Gävleborg med fossilfria bränslen t ex biogas, syntetisk diesel (RME, HVO) och el.

Kollektivtrafiken i Gävleborg ska växla över till förnyelsebara drivmedel och minska energiförbrukningen. Valet av drivmedel påverkar också luftkvaliteten och buller, framförallt i stadsmiljöer.

Angränsande län

Effekterna av administrativa gränser till angränsande län ska vara så små som möjligt för resenärerna. Prioriteringen av samverkan med omkringliggande län avseende biljettsamverkan och trafiklösningar stämmer överens med de stråk och prioriteringar som återges i infrastrukturprogrammet.

1. E4/Ostkustbanan, (Umeå) – Sundsvall – Gävle – Uppsala – Arlanda – Stockholm
2. E16/Bergslagsbanan, Gävle – Sandviken – Hofors – Falun/Borlänge
3. Norra Stambanan rv83/godsstråket i Bergslagen, Östersund – Bollnäs – Gävle – Stockholm/Åvesta – Örebro – Göteborg
4. Bergslagsdiagonalen, rv50, Falun/ Borlänge – Ovanåker – Bollnäs – Söderhamn
5. Rv84, Hudiksvall – Ljusdal – Sveg/Funäsdalen

Aktuella samarbeten beskrivs i bilaga 9 "Angränsande län".

Trafikavtal

Avtal med trafikoperatörer för den regionala kollektivtrafiken ska utformas så att mest samhällsnytta uppnås. För det krävs ett tydligt fokus på "den gemensamma affären" mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten och trafikoperatören. Utformningen av avtalen kan variera över tid och område.

Vid programmets upprättande är den allmänna kollektivtrafiken i Gävleborg upphandlad i fyra olika kontrakt. Till detta kommer Tåg i Bergslagen. Nedan anges område, operatör och avtalstid. Avtalen för busstrafik är alla av typen resandeincitamentsavtal. Nedan beskrivs avtalens område, avtalspart, avtalstid och incitamentsandel, beräknat på intäkt.

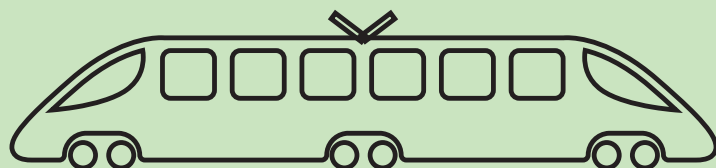
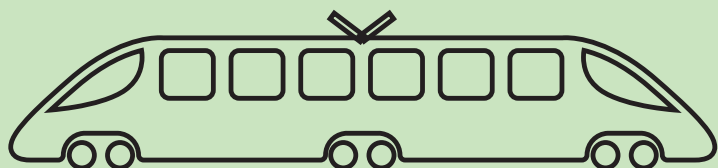
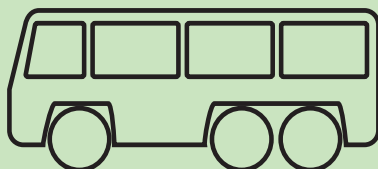
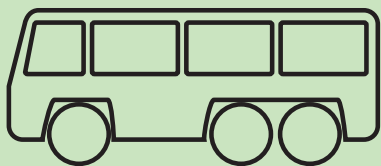
• Gävle stad - Nettbuss Stadsbussarna AB	2010-2020	100 %
• Gästrikland (exklusive Gävle stad) - KR Trafik	2012-2022	70 %
• Hälsingland - Sambus AB	2014-2024	30 %
• Xtåget - Tågkompaniet AB	2014-2024	0 %
• Tåg i bergslagen - SJ AB	2016-2026	Se nedan
• Anropsstyrdtrafik - Taxientreprenörer	2016-2021	

Tågtrafiken i systemet Tåg i Bergslagen är upphandlad som en tjänstekoncession, vilket innebär ett utökat ansvar och utökade möjligheter för att utveckla utbud och priser. Tåg i Bergslagen AB ägs till lika delar av Gävleborg, Dalarna, Örebro och Västmanland.



Steg på vägen mot 2030

För att uppnå målen och ambitionerna med programmet kan några större åtgärder identifieras. Dessa beskrivs översiktligt nedan och när de bör vara genomförda. Ansvaret för åtgärderna varierar, men är lika fullt förutsättningar för att lyckas.



2020

- Internet ombord på X-tågen.
- Stadstrafiken i Sandviken, Bollnäs och Hudiksvall har nya linjenät och förbättrade utbud.
- Ansvaret för hållplatser och terminaler har renodlats
- Resecentrum i Bollnäs har förbättrad funktion och kom fort.
- I Hudiksvall finns en ny central hållplats för regionala busslinjer, vilket möjliggör beslutade trafiksatsningar till Iggesund och Ljusdal.
- I Gävle har trafiken handlats upp på nytt och framkomligheten har förbättrats.
- En bussdepå för effektiv tankning av fossilfria drivmedel står klar i Gävle.
- Åtgärder för snabbare ombordstigning har genomförts.
- Ett nytt trafiksystem mellan Gävle – Sandviken – (Hofors – Falun) har etablerats.
- För att säkra en basförsörjning för de som inte har tillgång till den reguljära linjetrafiken har anropsstyrd trafik etablerats.

2022

- Turtätheten och kapaciteten på tågtrafiken har höjts till timmestrafik på Norra stambanan och Ostkustbanan.
- I Gävle stad har linjenätet och utbudet förstärkts och linje 2 har utvecklats till en BRT-linje (Bus-Rapid-Transit).
- Hållplatser och bytespunkter med mer än 20 påstigan de per dag är tillgänglighetsanpassade (ca 300 st).
- Den anropsstyrda trafiken har handlats upp på nytt.

2025

- Trafiken i Gästrikland, Hälsingland och X-tågen har handlats upp på nytt.
- Etapp 1 Gävle Västra är färdig och kan trafikeras av Tåg i Bergslagen och Upptåget.
- Turtätheten på tågtrafiken har höjts till 30-minuterstrafik i rusningstider på Norra stambanan och Ostkustbanan.

2030

- Dubbelspåret på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall står färdigt, vilket ger en ökad kapacitet för kortare restider och ett tätare utbud.
- Etapp 2 Gävle Västra är klar och kan trafikeras av X-tågen.
- Ombyggnaden av Gävle C är klar, för ökad kapacitet och attraktivitet.
- Depåområdet i Tolvfors står klart.



Storregion Svealand

Vid programmets upprättande pågår en process med syfte att bilda större och färre regioner i Sverige. I utredarens förslag placeras Gävleborg i Region Svealand tillsammans med länen Uppsala, Dalarna, Västmanland, Örebro och Sörmland. Beslut i frågan kommer att fattas under våren 2017. Utfallet kan troligen resultera i tre olika scenario:

1. Storregion bildas 2019 – Gävleborg blir en del av Region Svealand.
2. Storregion bildas 2023 – Gävleborg blir en del av Region Svealand.
3. Ingen storregion bildas – Gävleborg fortsätter att vara en egen region.

Vid programmets upprättande förefaller scenario 1 vara mest troligt. Om Gävleborg ingår i Region Svealand blir en konsekvens att den nya regionen kommer att utgöra den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten. Det betyder i sin tur att ett nytt gemensamt Regionalt trafikförsörjningsprogram måste arbetas fram skyndsamt och att biljettprissystemet troligen måste samordnas omgående.

Inför varje beslut om förändring bör därför Region Gävleborg väga in hur förändringen påverkar eller påverkas av regionbildningen.

Serviceresor – färdtjänst och riksfärdtjänst

Fem av länets tio kommuner har lämnat över ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till Region Gävleborg. Nedan anges antalet tillstånd, färdtjänstresor och riksfärdtjänstresor för dessa kommuner 2015:

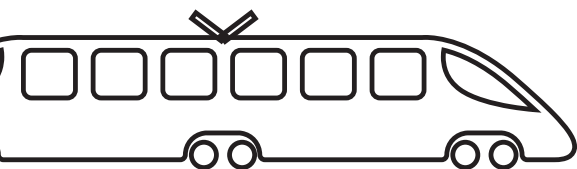
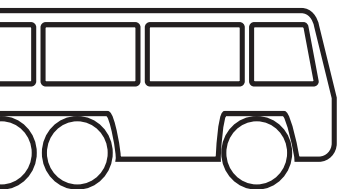
- Bollnäs: 574 tillstånd, 9439 färdtjänstresor, 194 riksfärdtjänstresor
- Hofors: 264 tillstånd, 2822 färdtjänstresor, 528 riksfärdtjänstresor
- Nordanstig: 221 tillstånd, 2756 färdtjänstresor, 549 riksfärdtjänstresor
- Ockelbo: 88 tillstånd, 861 färdtjänstresor, 53 riksfärdtjänstresor
- Söderhamn: 504 tillstånd, 9854 färdtjänstresor, 210 riksfärdtjänstresor

Den totala befolkningmängden i de fem kommunerna uppgick till 77 153 personer, varav 1 651 (2,1 %) beviljats färdtjänsttillstånd.

Personer med färdtjänsttillstånd kan utan kostnad beställa färdbevis för ledsagare, för att lättare kunna resa i den allmänna kollektivtrafiken.

Tillämpningsanvisningar, för länets samtliga kommuner, gällande färdtjänst och grunder för prissättning återfinns i bilaga 10 "Färdtjänst och riksfärdtjänst".

De kommuner som inte lämnat över ansvaret för färdtjänsten till Region Gävleborg ska ta fram egna trafikförsörjningsprogram avseende detta. De kommuner som ännu inte överlåtit ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst kan göra det efter överenskommelse med Region Gävleborg enligt Lag (2010:1065) om Kollektivtrafik 1 kap 1 §, Lag (1997:736) om färdtjänst 4 § samt Lag (1997:735) om riksfärdtjänst 3 §.



Kommersiell trafik

Den 1 januari 2012 trädde den nya kollektivtrafiklagen i kraft. En av lagstiftarens intentioner var att underlätta etableringen av kommersiell trafik, för att på längre sikt få marknaden att ta en större andel av trafiken och på så sätt minska behovet av skattefinansierad kollektivtrafik. Utvecklingen har hittills varit blygsam i hela landet. Kommersiell kollektivtrafik sker, liksom tidigare, framförallt interregionalt.

X-trafik och SJ har under mycket lång tid haft ett samarbete, där den kommersiella interregionala trafiken

spelar en viktig regional roll. X-trafik köper lediga platser för resor inom Gävleborg och till och från Sundsvall. Någon ny regional kollektivtrafik på kommersiella grunder har ännu inte etablerats i länet. Det finns möjligheter för den regionala och interregionala busstrafiken att samarbeta på ett liknande sätt som tågtrafiken.

Den kommersiella trafikens möjlighet att använda den regionala kollektivtrafikens resecentra och bytespunkter beskrivs i bilaga 6.1 "Tillgänglighet för kommersiell trafik".

Beslut om allmän trafikplikt

Region Gävleborg har i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet beslutat om allmän trafikplikt inför två upphandlingar. Dels regional landsbygds- och stadstrafik med buss i Hälsingland och dels den regionala tågtrafiken på sträckorna Gävle – Ljusdal och Gävle – Sundsvall. Avtalen startade i juni 2014 och gäller i tio år.

Inför upphandlingen av trafiken av tågsystemet Tåg i Bergslagen, fattades ett gemensamt beslut om allmän trafikplikt för den aktuella trafiken, av kollektivtrafikmyndigheten i Örebro län. Avtalet startar i december 2016 och gäller i tio år.

Tillköp

Enligt kollektivtrafiklagen kan en kommun teckna avtal med Gävleborgs läns Landsting (Region Gävleborg) om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenären än vad Region

Gävleborg annars skulle tillhandahålla. I bilaga 8 "Tillköp" beskrivs omständigheterna kring tillköp och aktuell omfattning.

Andra styrande dokument och mål

Regional utvecklingsstrategi (RUS)

den regionala utvecklingsstrategin, Nya möjligheter 2013-2020, är hållbar regional utveckling ramen inom vilket det regionala utvecklingsarbetet ska bedrivas. Den visar inriktningen för Gävleborgs regionala utvecklingsarbete och är en länk mellan lokal och nationell nivå samt för mål och strategier på EU-nivå (figur 1).

Det övergripande målet för den regionala utvecklingspolitiken i Gävleborgs län är:

”Nya möjligheter för människors självförverkligande och aktiva bidrag till samhällsutvecklingen.”

Det betyder att det övergripande målet tar sin utgångspunkt i människan. Det regionala utvecklingsarbetet ska alltså vara inkluderande i bemärkelsen att människors behov, villkor och förutsättningar tillvaratas som den viktigaste resursen i utvecklingsarbetet. För att säkerställa att utvecklingsarbetet och resursfördelningen sker på ett rättvist och likvärdigt sätt för alla, behöver vi ifrågasätta samhällets normer för att synliggöra olika gruppers skilda förutsättningar och villkor.

Strategin är att med utgångspunkt i social, miljömässig och ekonomisk hållbar utveckling arbeta för mål och vision genom målområdena:

- Stärkta individer
- Smart samverkan
- Tillgängliga miljöer

Den regionala utvecklingsstrategin lyfter fram infrastruktur och kompetens som drivkrafter för den regionala utvecklingen och det övergripande målet.

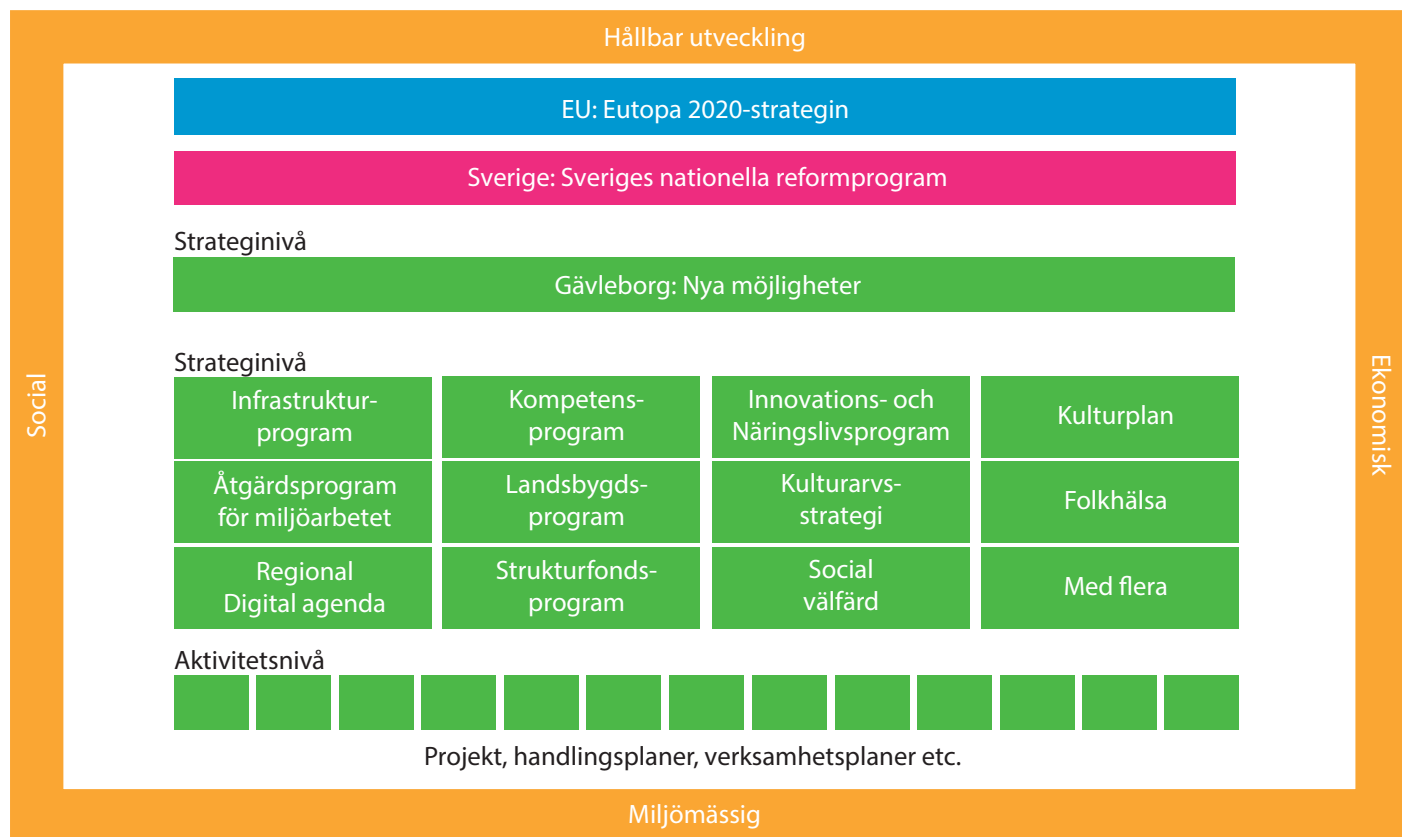
En ändamålsenlig infrastruktur och en väl utbyggd kollektivtrafik kan bidra till att exempelvis stärka regionens arbetsmarknad, näringslivets utveckling och förmåga till innovation.

Hållbar regional utveckling

Hållbar utveckling omfattar tre dimensioner som är ömsesidigt beroende av varandra.

- Social hållbarhet innebär långsiktiga och jämlika möjligheter för alla människor att vara medskapare i ett tryggt, inkluderande, tolerant och utvecklande samhälle.
- Miljömässig hållbarhet innebär bevarade ekosystem och effektiv resursanvändning för att minska påverkan på naturen och människans hälsa.
- Ekonomisk hållbarhet innebär en ekonomisk utveckling utan negativa konsekvenser för miljön eller den sociala hållbarheten.

Arbetet med regional utveckling måste ske sammanhållet och strukturerat och ta hänsyn till alla tre hållbarhetsperspektiv. Arbetssättet kallas hållbarhetsintegrering.



Figur 1

Infrastrukturprogram och Länstransportplan

Infrastrukturprogrammet, med tillhörande systemanalys, är en del i regionens samlade utvecklingsarbete och ett av flera operativa program kopplade till den regionala utvecklingsstrategin. Genom analysen och till den efterföljande åtgärdsplaneringen – inom den strategiska och ekonomiska planeringen av transportsystemet – befästs samverkan och samsyn kring mål och framåtsyftande prioriteringar. Syftet med programmet är att etablera en plattform för dialog och samordning såväl inom Gävleborgs län som med omgivande regioner. Fokus i arbetet är "Persontransporter för arbets- och studiependling, arbetsgivarnas kompetensförsörjning samt besöksnäringen" och "Näringslivets gods- och varutransporter".

Dagens länstransportplan för transportinfrastruktur omfattar åren 2014-2025, och nästkommande beräknas avse åren 2018-2029. Det är ett politiskt dokument som fastställer åtgärdsplaneringen för länet och till vilket det årligen antas en årlig verksamhetsplan med en utblick på nästkommande tre år. Länstransportplanens framdrift avses vara tätt sammankopplad med kollektivtrafikens trafikplan för att därmed uppnå att länets infrastruktur-satsningar skapar förutsättningar för än bättre kollektivtrafik. Planen tas fram på uppdrag av regeringen och det är regionfullmäktige som fastställer länstransportplanen utifrån regeringens beslut om medelstilldelning.

Nationella mål Övergripande mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål är uppdelat i funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmål Tillgänglighet

Skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till målsättningen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Fördubblingsmålet

I samband med den nya kollektivtrafiklagen som trädde i kraft 2012, så enades kollektivtrafikbranschen om ett fördubblingsmål. Kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas från år 2006 till år 2030. Möjligheten att fördubbla andelen ser olika ut i olika delar av vårt land.

Region Gävleborg arbetar fortsatt med att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel.

För att göra verkstad av fördubblingsmålet startades ett nationellt partnerskap där Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Trafikverket och Jernhusen ingår.

Målet är frivilligt och drivs av de deltagande organisationerna och kan ses som en vision eller ett faktiskt mål beroende på förutsättningar.

I Gävleborg innebär fördubblingsmålet en fördubblad marknadsandel av det motoriserade resandet.

Miljömål

www.miljomal.se

EU:s transportpolitiska mål

I EU-kommissionens Vitbok "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" lyfts ett fyrtiotal konkreta initiativ fram för det kommande årtiondet. Initiativen ska bidra till ökad tillväxt och sysselsättning genom ökad rörlighet och genom att ta bort strategiska flaskhalsar. Ett minskat beroende av importerad olja och att reducera koldioxidutsläppen med 60 % till år 2050 är exempel på målindikatorer.

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Kollektivtrafikbranschens aktörer har gemensamt tagit fram flera dokument i syfte att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Bland dessa dokument finns till exempel avtalsmallar, miljökrav, program för trygghet, säkerhet och tillgänglighet, vägledning för beslut om allmän trafikplikt och trafikförsörjningsprogram. Dokumenten är vägledande i Region Gävleborgs roll som regional kollektivtrafikmyndighet och återfinns på:

www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan

Avgränsningar

Infrastruktursatsningar som omfattas av Länstransportplanen behandlas inte i detta dokument med undantag för hållplatser.



Samverkansprocess

Samråd och dialog

Länets kommuner och Region Gävleborg har tidigare kommit överens om hur samverkan och samråd ska utformas för att skapa samsyn om kollektivtrafikens utvecklingsbehov och säkerställa att trafikförsörjningsprogrammet, samhällsplanering och fysiska åtgärder planeras tillsammans. Samråd och dialog genomförs i följande former:

- Politiskt samråd mellan företrädare för den politiska ledningen i Region Gävleborg och respektive kommun.
- Chefsdialog mellan chefstjänstemän i respektive kommun och Region Gävleborg
- Forum för hållbar samhällsutveckling mellan Region Gävleborgs tjänstemän och ansvariga tjänstemän för kollektivtrafik och samhällsbyggnad i kommunerna och Trafikverket.
- Lokala dialogmöten med närvaro av kommunens olika sektorer, X-trafiks handläggare av trafikutveckling, strategisk utveckling, infrastrukturfrågor samt berörda trafikföretag. Fokus på trafik och samhällsbyggnad.
- Arbetsgrupper mellan kommun, Region Gävleborg och trafikföretag för att lösa lokala identifierade problem och utvecklingsfrågor.
- Avstämningar med Trafikverket sker med representanter för infrastruktur och kollektivtrafik från Region Gävleborg. Från och med 1 januari 2015 är Region Gävleborg både regional kollektivtrafikmyndighet och planupprättare för regional infrastruktur.
- Samrådsmöten med intilliggande regioner sker kontinuerligt.
- Återkommande möten avseende tillgänglighet för funktionshindrade med representanter för länets handikapporganisationer. En särskild kontaktperson för tillgänglighetsfrågor har utsetts inom avdelningen för kollektivtrafik.
- Nätverket "SMART Resplan", som syftar till att stärka samverkan och informationsutbyte med näringsliv och organisationer samt ge stöd åt dessa i omställningen till hållbara möten och resor.
- Träffar med representanter för olika resenärsgupper. Även icke-resenärers åsikter är värdefulla. En dialog med intresseorganisationen Resenärsforum är etablerad sedan tidigare.
- Fördjupade kontakter med de kommersiellt verksamma trafikföretagen för att undersöka förutsättningarna för utökad kommersiell trafik och samverkan med den regionala kollektivtrafikmyndigheten.
- Samverkan inom nationella branschnätverk.

SKLs vägledning för framtagande av regionalt trafikförsörjningsprogram har utgjort ett stöd i processen.

Bilagor

Bilaga 1 Linje- och utbudsanalys

Bilagan beskriver aktuellt utbud för respektive linje och stråk på relevanta sträckor. Innehållet uppdateras vid behov av Hållbarhetsförvaltningen och fastställs av Hållbarhetsnämnden.

Bilaga 2 Målindikatorer

Bilagan beskriver de mätbara målindikatorer som tagits fram för att följa de politiska viljeinriktningar som programmet redovisas i programmets huvudtext. Innehållet uppdateras vid behov av Hållbarhetsförvaltningen och fastställs av Hållbarhetsnämnden.

Bilaga 3 Resandestatistik och ekonomi

Bilagan beskriver statistik över resandet och det ekonomiska resultatet av trafiken. Innehållet uppdateras årligen av Hållbarhetsförvaltningen.

Bilaga 3.1 Linjekatalog

Bilagan beskriver utbud, resandestatistik och ekonomi per linje. Innehållet uppdateras årligen av Hållbarhetsförvaltningen.

Bilaga 4 Arbets- och studiependling

Bilagan beskriver statistik över arbets- och studiependling baserat på statistik från SCB. Innehållet uppdateras vid behov av Hållbarhetsförvaltningen.

Bilaga 5 Anropsstyrd trafik

Bilagan beskriver utformning och omfattning av den anropsstyrda trafiken. Innehållet uppdateras vid behov av Hållbarhetsförvaltningen och fastställs av Hållbarhetsnämnden.

Bilaga 6 Bytespunkter – bedömningsgrunder

Bilagan beskriver bedömningsgrunderna för tillgänglighet på hållplatser med mer än 20 påstigande per dag. Innehållet uppdateras av Hållbarhetsförvaltningen.

Bilaga 6.1 Tillgänglighet funktionshinderanpassning, översikt.

Bilagan beskriver åtgärdsplan och status för tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning på Resecentra, viktiga bytespunkter och väl frekventerade hållplatser. Innehållet uppdateras av Hållbarhetsförvaltningen.

Bilaga 6.2 Tillgänglighet för kommersiell trafik

Bilagan beskriver åtgärdsplan och status för den kommersiella trafikens möjligheter att använda den regionala kollektivtrafikens bytespunkter. Innehållet uppdateras av Hållbarhetsförvaltningen.

Bilaga 7 Trafikplan

Bilagan beskriver kommande års trafikutveckling. Innehållet uppdateras av Hållbarhetsförvaltningen åt Hållbarhetsnämnden och fastställs av Regionfullmäktige.

Bilaga 8 Tillköp

Bilagan beskriver omständigheterna för tillköp av trafik eller biljetter. Bilagan beskriver också aktuell omfattning av tillköp. Innehållet uppdateras av Hållbarhetsförvaltningen och fastställs av Hållbarhetsnämnden.

Bilaga 9 Angränsande län

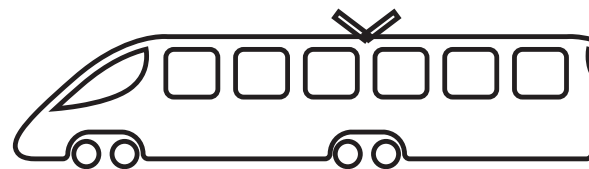
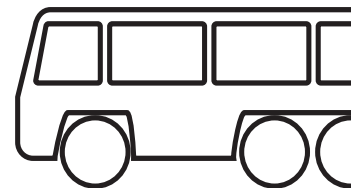
Bilagan beskriver på vilket sätt samarbeten kring trafiklösningar och biljettsamverkan sker med respektive grannlän. Innehållet uppdateras vid behov av Hållbarhetsförvaltningen.

Bilaga 10 Färdtjänst och riksfärdtjänst

Bilagan beskriver aktuella tillämpningsanvisningar för färdtjänst, villkor för riksfärdtjänst för de kommuner som lämnat över ansvaret för detta till Region Gävleborg. Tillämpningsanvisningarna utgör även grund för de kommuner som inte lämnat över ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Innehållet uppdateras när nya beslut fattas av behörig instans.

Bilaga 11 Ansvarsfördelning i trafiksystemet

Bilagan beskriver översiktligt det generella ansvaret för några olika delar av trafiksystemet. Innehållet uppdateras vid behov av Hållbarhetsförvaltningen.



Region Gävleborg

Adress

Adress

026-15 40 00

xx@regiongavleborg.se

regiongavleborg.se