

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016 - 2030

Strömberg Henrik & Erica Rudolphi

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Inledning och syfte.....	4
3	Kollektivtrafikens roll för Gävleborgs utveckling	5
4	Politiska viljeinriktningar.....	6
4.1	Effektmål	6
4.2	Uppföljning	6
5	Ambitioner och prioriteringar	6
5.1	Stadstrafik	7
5.2	Regional busstrafik	7
5.3	Tåg	7
5.4	Anropsstyrd trafik.....	8
5.5	Tillgänglighet i kollektivtrafiken	8
5.5.1	Fordon	8
5.5.2	Hållplatser och bytespunkter.....	8
5.5.3	Information	8
5.5.4	Biljetter och priser	9
5.6	Miljö	9
5.6.1	Drivmedel	9
5.6.2	Buller?	Fel! Bokmärket är inte definierat.
5.7	Angränsande län	9
5.8	Trafikavtal.....	9
6	Steg på vägen mot 2030.....	10
6.1	2020	10
6.2	2022	10
6.3	2025	10
6.4	2030	11
7	Serviceresor – färdtjänst och riksfärdtjänst	11
8	Kommersiell trafik	11
9	Beslut om allmän trafikplikt	12
10	Tillköp	12
11	Andra styrande dokument och mål	12
11.1	Regional utvecklingsstrategi (RUS)	12
11.1.1	Hållbar regional utveckling.....	13
11.2	Infrastrukturprogram och Länstransportplan	14
11.3	Nationella mål.....	14
11.3.1	Övergripande mål	14
11.3.2	Funktionsmål Tillgänglighet	14
11.3.3	Hänsynsmål säkerhet, miljö och hälsa.....	14
11.4	Fördubblingsmålet	14
11.5	Miljömål	15
11.6	EU:s transportpolitiska mål	15
12	Avgränsningar	15
13	Samverkans process	15
13.1	Samråd och dialog.....	15
14	Bilagor:	16
14.1	Bilaga 1 Linje- och utbudsanalys	16
14.2	Bilaga 2 Målindikatorer	16
14.3	Bilaga 3 Resandestatistik och ekonomi	16
14.4	Bilaga 4 Arbets- och studiependling.....	17

Dokumentnamn: Trafikförsörjningsprogram

Dokument ID:

Giltigt t.o.m.: 2030-12-31

Revisionsnr: ver 0.5

14.5	Bilaga 5 Anropsstyrd trafik.....	17
14.6	Bilaga 6 Bytespunkter.....	17
14.6.1	Bilaga 6.1 Tillgänglighet funktionshinderanpassning, översikt.....	17
14.6.2	Bilaga 6.2 Tillgänglighet för kommersiell trafik.....	17
14.7	Bilaga 7 Trafikplan.....	17
14.8	Bilaga 8 Tillköp.....	17
14.9	Bilaga 9 Angränsande län.....	17
14.10	Bilaga 10 Färdtjänst och riksfärdtjänst.....	17
14.11	Bilaga 11 Ansvarsfördelning i trafiksystemet.....	17

1 Sammanfattning

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

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 Uppland, 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, linjestäckningar och framkomligheten i länets städer behöver utvecklas och förbättras. Det är en fråga där samarbetet med respektive kommun är särskilt viktigt. För att kollektivtrafiken och Gävleborg ska vara attraktiv behöver fordon, stationer och resecentra vara tillgängliga, trygga och komfortabla.

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 i kapitel 12.

2 Inledning och syfte

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 i kapitel 14.

Ett flertal styrande dokument och nationella mål finns att ta hänsyn till, däribland den Regionala Utvecklingsstrategin (RUS) dessa beskrivs översiktligt i kapitel 11.

3 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 sysselsätter 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 inte matchar marknadens behov.

För att människor ska välja att dagpendla till ett 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 socioekonomisk 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.

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.

4 Politiska viljeinriktningar

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

4.1 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.

4.2 Uppföljning

Uppföljning av effektmålen sker genom målindikatorer. Dessa beskrivs i bilaga 2 "Målindikatorer".

5 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 dom 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 fram årligen, se bilaga 7 Trafikplan för aktuell trafikplan.

5.1 Stadstrafik

6 av 10 kollektivtrafikresor sker i stadstrafik. Resorna är i genomsnitt ca 4 km långa. I länets städer ska stadstrafiken 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.

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.

5.2 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 stor. 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.

5.3 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 tågssystem. 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 Uppland 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.

5.4 Anropsstyrd trafik

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

Bilaga 5 "Anropsstyrd trafik" visar den anropsstyrda trafikens utformning.

5.5 Tillgänglighet i kollektivtrafiken

5.5.1 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 audio visuellt utrop av hållplats.

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

5.5.2 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.

5.5.3 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.

Skriftlig information ska gå att få i alternativa format och versioner t ex DAISY eller översatt till lättläst svenska. 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.

5.5.4 Biljetter och priser

Prissättningen och utbudet ska vara tydligt och svara upp mot kundernas behov och förväntningar. Det ska 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.

5.6 Miljö

5.6.1 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.

5.7 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/Avesta – Örebro – Göteborg
4. Bergslagsdiagonalen, rv50, Falun/ Borlänge – Ovanåker – Bollnäs – Söderhamn
5. Rv84, Hudiksvall – Ljusdal – Sveg/Funäsdalen

Aktuella samarbeten beskrivs i bilaga 9 "Angränsande län".

5.8 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 |

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 landstingen i Gävleborg, Dalarna, Örebro och Västmanland.

6 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.

6.1 2020

- Internet ombord på Xtågen.
- Stadstrafiken i Sandviken, Bollnäs och Hudiksvall har nya linjenät och förbättrade utbud.
- Resecentrum i Bollnäs har förbättrad funktion och komfort.
- 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. Framkomligheten har förbättrats liksom möjligheterna att tanka biogas effektivt.
- Hållplatser och bytespunkter med mer än 10 000 påstigande per år är tillgänglighetsanpassade (ca 250 st)
- Ett nytt trafiksystem mellan Gävle – Sandviken – (Hofors – Falun) har etablerats.
- För att säkra en basförsörjning för dom som inte har tillgång till den reguljära linjetrafiken har anropsstyrd trafik etablerats.

6.2 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).

6.3 2025

- Trafiken i Gästrikland, Hälsingland och Xtågen har handlats upp på nytt.
- En ny station, Gävle Västra, står 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.

6.4 2030

- Dubbelspåret på Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand är färdigt, vilket ger en ökad kapacitet för kortare restider och ett tätare utbud.
- Gävle C står klar, ökad kapacitet och attraktivitet.
- Depåområdet i Tolvfors står klart.

7 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 färdtjänstillstånd.

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

Tillämpningsanvisningar 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.

8 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. Kommersiell kollektivtrafik sker, liksom tidigare, framförallt interregionalt.

Xtrafik och SJ har under mycket lång tid haft ett samarbete, där den kommersiella interregionala trafiken spelar en viktig regional roll. Xtrafik 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".

9 Beslut om allmän trafikplikt

Region Gävleborg har i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet beslutat om allmän trafikplikt inför två upphandlingar. Dels regionallandsbygds- 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.

10 Tillköp

Enligt kollektivtrafiklagen kan en kommun teckna avtal med landstinget om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenären än vad landstinget annars skulle tillhandahålla. I bilaga 8 "Tillköp" beskrivs omständigheterna kring tillköp och aktuell omfattning.

11 Andra styrande dokument och mål

11.1 Regional utvecklingsstrategi (RUS)

I 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."

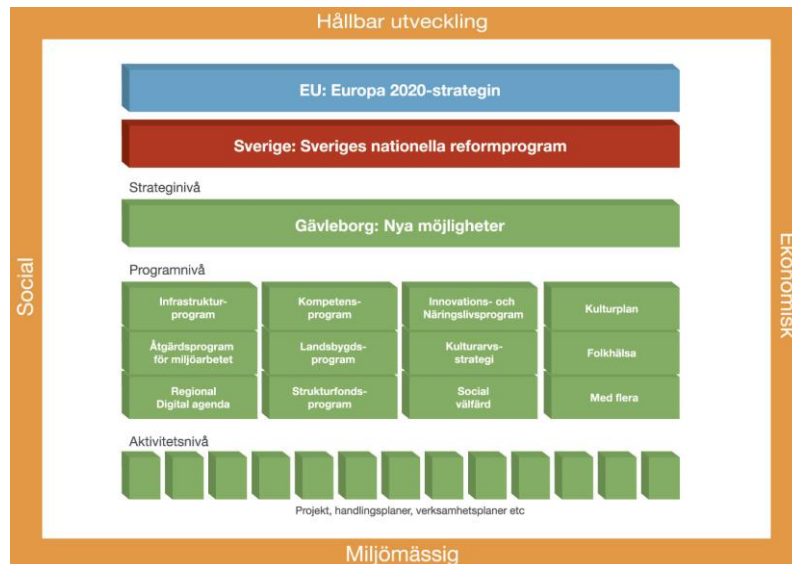
Det betyder att det övergripande målet tar sin utgångspunkt i människan. Det regionala utvecklingsarbetet ska alltså vara inkluderande i bemärkelsen att människors behov, villkor och förutsättningar tillvaratas som den viktigaste resursen i utvecklingsarbetet. För att säkerställa att utvecklingsarbetet 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 två drivkrafter som bidrar till den regionala utvecklingen och det övergripande målet, som är infrastruktur och kompetens.

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



Figur 1

11.1.1 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

11.2 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 framtidsytande 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 infrastruktursatsningar 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.

11.3 Nationella mål

11.3.1 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.

11.3.2 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.

11.3.3 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.

11.4 Fördubblingsmålet

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

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. Det har inneburit många positiva effekter för utvecklingen av kollektivtrafiken, då branschen gått samman för att skapa gemensamma synsätt kring bland annat avtal, tillgänglighet, säkerhet, trygghet och miljö

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.

11.5 Miljömål

<http://www.miljomal.se/>

11.6 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 målkriterier.

12 Avgränsningar

13 Samverkans process

13.1 Samråd och dialog

Länets kommuner, Region Gävleborg och landstinget 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, Xtrafiks handläggare av trafikutveckling, strategisk utveckling, infrastrukturfrågor samt berörda trafikföretag. Fokus på trafik och samhällsbyggnad.

- Arbetsgrupper mellan kommun, landstinget 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 och Trafikverket Region mitt. 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 Resenärforum 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.

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

14 Bilagor:

14.1 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.

14.2 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.

14.3 Bilaga 3 Resandestatistik och ekonomi

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

14.4 Bilaga 4 Arbets- och studiependling

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

14.5 Bilaga 5 Anropsstyrd trafik

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

14.6 Bilaga 6 Bytespunkter

14.6.1 Bilaga 6.1 Tillgänglighet funktionshinderanpassning, översikt.

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

14.6.2 Bilaga 6.2 Tillgänglighet för kommersiell trafik

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

14.7 Bilaga 7 Trafikplan

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

14.8 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.

14.9 Bilaga 9 Angränsande län

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

14.10 Bilaga 10 Färdtjänst och riksfärdtjänst

Bilagan beskriver tillämpningsanvisningar för färdtjänst, villkor för riksfärdtjänst och avgifter för dessa. Vem får besluta om uppdatering av detta?

14.11 Bilaga 11 Ansvarsfördelning i trafiksystemet

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