

Varför en ny kollektivtrafiklag?

- Den gamla är 30 år
- Långväga busstrafik och tågtrafik har öppnats för konkurrens
- Vardagsresandet har ändrats, vi reser längre
- Begreppen anpassas till EU

Några viktiga förändringar

- Regionala kollektivtrafikmyndigheter inrättas RKM
- Regional kollektivtrafik = vardagsresande, arbetsresor (d v s både regional och lokal kollektivtrafik, inkl anropsstyrd trafik)
- Avreglering - öppna för kommersiell trafik

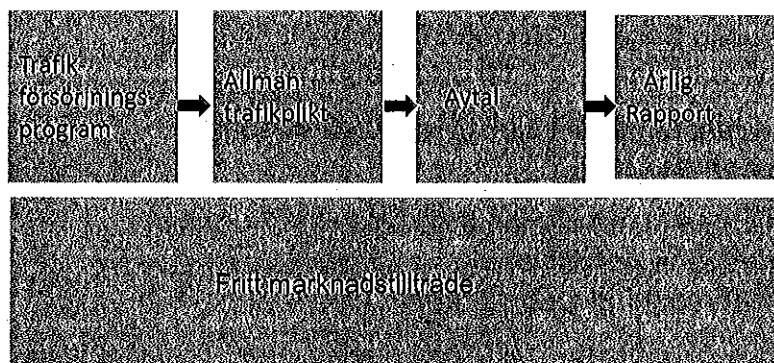
Den nya lagstiftningen

- Strategiska beslut ska fattas i förvaltningsform
 - Tydligare politisk styrning
 - Ökad insyn – beslut kan överklagas
- Bättre samordning med annan samhällsplanering
- Beslut om färdtjänst skall fattas i förvaltningsform
- Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) inrättas - i vårt län Regionförbundet Jämtlands län
- Dagens Trafikhuvudman (THM) och begreppet Länstrafikansvariga avskaffas

Regional Kollektivtrafikmyndighet RKM

- Den strategiska beslutsnivån
- Beslutar om **trafikförsörjningsprogram**, kan vara flerårigt
- Besluta om **allmän trafikplikt** (Public service obligation)
- Kan överlåta befogenhet att ingå avtal till aktiebolag eller kommun
- Ta emot **anmälan om kommersiell trafik**

Ny kollektivtrafiklag 1 januari 2012



Regionalt trafikförsörjningsprogram 2013 - 2014

- Plattform för att utveckla kollektivtrafiken i länet/regionen
- Beslutas av RKM. Klart senast 1 oktober 2012. Samhällets ansvar **vardagsresandet**.
- Omfattar **all** regional kollektivtrafik, både kommersiell och upphandlad - resenärsperspektiv
- Integrerat program för trafik, infrastruktur, samhällsbyggnad, regional utveckling och tillväxt
- Konkreta mål och handlingsplaner
- Långsiktiga och aktuella
- Grund för beslut **om allmän trafikplikt och trafikavtal**

Allmän trafikplikt

- Ett krav på en trafiktjänst som fastställs av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM)
- "Public Service Obligation", d v s ett offentligt serviceåtagande gentemot invånarna
- Endast regional kollektivtrafik (all offentligt upphandlad trafik)
- Alla beslut om allmän trafikplikt skall kunna härledas ur det regionala trafikförsörjningsprogrammet

Öppet marknadstillträde

- **Anmälan** om trafik senast 21 dagar före inträde på marknaden
- **Trafikantinformation** skall lämnas till Samtrafiken i Sverige AB
- **Lämna uppgifter** som begärs för att myndighet skall kunna följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik.
- Ta del av infrastruktur konkurrensneutralt

Regionalt trafikförsörjningsprogram

- Nuläge
- En gemensam vision och värdegrund
- Avgränsningar och strategiska val
- Realistiska och mätbara mål
- Åtgärder för att nå målen
- Genomförande, vem gör vad
- Ekonomiska konsekvenser, samhällsnytta, finansiering
- Uppföljning

Regionalt trafikförsörjningsprogram – bred samverkan

- Kommunerna
- Regionala myndigheter
- Länstrafikbolag
- Trafikverket
- Trafikföretag
- Resenärsorganisationer / Ungdomsrådet
- Handikapporganisationer
- Näringslivsorganisationer

En gemensam vision och värdegrund

Jämtlands län en region att längta till och växa i.

Förbättrade kommunikationer överbryggar de långa avstånden.

Avgränsningar och strategiska val

De avgränsningar som görs för programmet är

- Geografiskt – länet samt relationer över länsgräns som är dagligt resande
- Kollektivtrafik som RKM har att hantera och ev kommersiell trafik
- Särskild kollektivtrafik (sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar) som kommunerna och landstinget har uppdragit åt RKM att ansvara för.

Strategiska frågor

- Prioriterade stråk – trafik mellan kommuncentra och Östersund
- Trafikutbud i 3-milsradien runt Östersund samt i Åredalen (Mörsil-Duved)
- Arbetspendling för besöksnäringens behov
- Tågtrafikens utveckling i Norrlandsregionen (Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten) - Norrtåg
- Anslutningstrafik till tågen
- Samarbete mellan Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten
- Utvecklingen av den kommersiella trafiken

Realistiska och mätbara mål

En ekonomiskt hållbar utveckling – trafikutbudet erbjuder goda förbindelser inom länet och över länsgräns och för arbetspendling inom arbetsmarknadsregionerna

En socialt hållbar utveckling – resmöjligheter som skapar valfrihet och är säkra, trygga och tillgängliga

En miljömässigt hållbar utveckling – trafiken skall ge en begränsad påverkan på miljön

Länstrafikens självfinansieringsgrad skall öka
Kollektivtrafiken skall vara enkel och attraktiv

Stimulera en ökad kommersiell trafik

En socialt hållbar kollektivtrafik

Andelen invånare som upplever att de har resmöjligheter till Östersund skall öka.

Nuläge..... Mäts i kundenkät

Tillgängliga väntsalar

I kommuncentra skall väntsalar/resecentra vara tillgänglighetsanpassade, se bilaga 4.

Andel fordon med läggolv eller hiss skall öka

	2010	2014	2016
Tätortstrafik Östersund	100 %	100 %	100 %
Interregional trafik	88 %	95 %	95 %
Stomlinjer	22 %	35 %	45 %
Lokal trafik	20 %	25 %	30 %

 Regionförbundet
Jämtlands län
2012-05-22

En socialt hållbar kollektivtrafik

Uppgift om hållplatsers tillgänglighets skall kunna anges i sökprogram för trafikupplysning senast 2014.

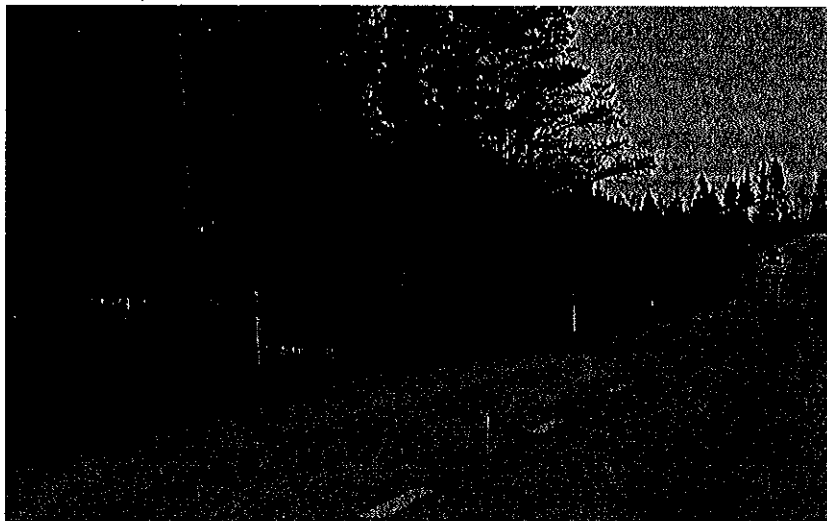
Nöjdhet med färdtjänstresa skall ej understiga riksgenomsnittet, f n 95 % nöjdhet.

Mäts genom Sv Kollektivtrafiks barometer för anropsstyrd trafik.

Andelen länsinvånare som har färdtjänst skall ej överstiga riksgenomsnittet, f n 3,5% av befolkningen.

 Regionförbundet
Jämtlands län
2012-05-22

Dåligt exempel



 Regionförbundet
Jämtlands län
2012-05-22

Bra exempel



 Regionförbundet
Jämtlands län
2012-05-22

Åtgärder för att nå målen

- Bevara / utveckla trafikutbudet
- Prioriterade åtgärder för att öka kollektivtrafikens andel
- Attityder hos resenärer/allmänheten
- Resenärernas inflytande
- Hela resan
- Kvalitet – trygghet, säkerhet, tillgänglighet geografisk och fysisk, hållbar utveckling,
- Regional utveckling
- Underhåll och investeringar i vägar och järnvägar
- Öka kollektivtrafikens konkurrenskraft
- Kollektivtrafiken i den fysiska planeringen
- Integration av anropsstyrd trafik

Tidplan

Februari - Möte styrgruppen diskussion om vision, värdegrund, mål, avgränsning m m
 Mars – Trafiksamråd kommuner/landsting inkl ekonomi diskussioner
 April – styrgruppen avstämning + fortsatta samråd näringsliv, intresseorganisationer, trafikutövare
 Juni – Styrgruppen sammanfattning, avvägningar, slutlig version, remiss
 Aug – gemensamt samråd (remiss)
 Okt – beslut i Regionförbundets styrelse