

Bilaga 7

Ett nationellt prioriterat nät av kollektivtrafik

Förslag till fortsatt etappvis utveckling
under perioden 2010–2021

INNEHÅLL

| | |
|---|----|
| Uppdraget | 3 |
| Bakgrund | 3 |
| Sammanfattning av arbetet med etapp 1, 2007–2010 | 4 |
| Redovisning av det nuvarande nätets utbredning på karta | 4 |
| Fortsatt utveckling av ett prioriterat nät av kollektivtrafik 2010–2021 | 5 |
| Allmänt | 5 |
| Resenärsperspektivet är fortsatt utgångspunkten | 5 |
| Ett prioriterat nät är inte statiskt | 6 |
| Vikten av tydlighet | 6 |
| Ett framgångsrikt resultat bygger på en bra samverkan | 6 |
| Det krävs en förbättrad uppföljning | 7 |
| Principer för en fortsatt etappvis utbyggnad | 7 |
| Förslag till etappvis och systematisk utveckling per trafikslag | 8 |
| Luft- och sjötrafik | 8 |
| Järnvägstrafik | 8 |
| Vägtrafik | 10 |

Uppdraget

I regeringens direktiv för åtgärdsplaneringen konstateras att kollektivtrafiken behöver göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Därför har regeringen gett uppgiften till trafikverken att tillsammans med Transportstyrelsen i förslaget till nationell transportplan innefatta en beskrivning av hur tillvägagångssättet med att definiera ett prioriterat nät av kollektivtrafik ska systematiseras och utvecklas för perioden 2010–2021. Redogörelsen ska omfatta bland annat infrastruktur, stationer och fordon, och det prioriterade nätet ska utvidgas etappvis från den nivå som ska gälla 2010 och vara färdigt 2021.

Bakgrund

Behovet av att åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning är i grunden en demokratifråga, det vill säga det handlar om att skapa möjligheter för alla personer, att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. Transporter är ofta en viktig men även begränsande faktor. För personer med funktionsnedsättning är det särskilt viktigt att hela reskedjan fungerar. Ett hinder i någon av delarna information, bemötande, fordon eller infrastruktur kan göra resan problemfylld eller omöjlig att genomföra. En helhetssyn måste därför prägla anpassningen av kollektivtrafiksystemets olika delar. Det är ett faktum att så gott som alla åtgärder som vidtas för att öka tillgängligheten också är av värde även för personer som inte har någon funktionsnedsättning. Åtgärderna bidrar därmed till att öka kollektivtrafikens attraktionskraft totalt sett. I redan beslutade EU-förordningar för flyg och tåg avseende rättigheter för passagerare har målgruppen för åtgärderna utökats med att omfatta bland annat äldre och personer med tillfällig funktionsnedsättning. Motsvarande skrivningar föreligger i förslag för kommande EU-förordningar beträffande passagerares rättigheter och skyldigheter för Sjö- respektive Busstrafiken.

Såväl den linjelagda kollektivtrafiken som färdtjänst finansieras till stor del med offentliga medel. Samhällets kostnader för färdtjänst är dock väsentligt större varför en mer tillgänglig och användbar kollektivtrafik som i större utsträckning kan användas av personer med funktionsnedsättning är viktig att åstadkomma. Med fortsatta åtgärder av kollektivtrafiksystemet förväntas resandet med färdtjänst att minska och att det blir allt vanligare att resor sker genom en kombination av färdtjänst och linjelagd trafik. Idag saknas underlag och metoder för att följa t.ex. om det sker en överströmning från färdtjänstresande till det linjelagda kollektivtrafikutbudet.

Under 2006 påbörjades en kraftsamling för att staten i samverkan med övriga aktörer och intressenter skulle definiera ett nationellt prioriterat och trafikslagsövergripande nät av kollektivtrafik. Resultatet av arbetet redovisades i december 2007 inom ramen för handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, Koll framåt. I ett handlingsprogram beskrivs de delar som ingår i ett trafikslagsövergripande nät samt de åtgärder som kommer att krävas för att nätet ska vara användbart

för personer med nedsatt orienterings eller rörelseförmåga senast vid utgången av år 2010. Sedan nätets utpekande har åtgärder systematiskt gjorts inom samtliga trafikslag. Det prioriterade nätet bygger på en tanke om en fortsatt etappvis och successiv utveckling av nätet.

Sammanfattning av arbetet med etapp 1, 2007–2010

Trafikverken har i maj 2009 till regeringen, i karta och förteckningar, redovisat det pågående arbetet vad gäller det nationella prioriterade kollektivtrafiknätets utbredning och implementeringen av lagstiftningar om passagerares rättigheter och skyldigheter med mera, regeringsuppdrag N2008/7614 TR

I nätet som är nationellt och trafikslagsövergripande har järnvägen utgjort stommen. Vägen med busstrafiken är förgreningar utåt/inåt i landet. Flyget täcker in det långväga samt internationella resandet och båttrafiken täcker in trafiken till och från Gotland samt skärgårdstrafiken för åretruntboende i Stockholms och Göteborgs skärgårdar. Vidare bygger nätet på befintliga stråk med stark trafikering och knyter i första hand ihop större tätorter med fler än 5 000 invånare. Detta innebär att nätet i första hand tagit sikte på att skapa tillgänglighet till en punkt i större tätorter eftersom dessa är de som för flertalet är viktiga för arbete, utbildning, handel och samhällsservice. Nätet beaktar i mindre utsträckning exempelvis turism samt behov av fortsatt resande inom tätorterna.

Uppdraget är att färdigställa de ingående delarna i denna första etapp vid utgången av år 2010. Merparten av infrastrukturen i nätet, förutom ett antal järnvägsstationer, bedöms färdigställas till 2010. Förutom de 40 stationer som är planerade till och med 2010 beräknas ytterligare 20 stationer, tillhörande etapp 1, att åtgärdas till och med 2011.

För att uppnå ett fungerande och användbart nät behövs olika delar av insatser från många aktörer. Arbetet innefattar därmed bland annat en fortsatt utveckling för fungerande system för planering, bokning och betalning av resa, samt en utvecklad och förbättrad ledsagning och rese-närsservice, utvecklad störningsinformation och anpassningar av for-donsflottor med mera.

Redovisning av det nuvarande nätets utbredning på karta

Det nuvarande nätets utbredning framgår av karta som kan nås på internetadressen: www.prionat.se

På kartan kan väljas vilken information som visas till exempel endast ett trafikslag eller enbart vissa bytespunkter. I applikationen visas vilka stationer som har åtgärdats och därmed räknas som tillgängliga i april 2009. På motsvarande sätt beskrivs busshållplatser som åtgärdats till och med 2008 och anses tillgängliga enligt nuvarande kvalitetsnivå enligt råd och riktlinjer för vägar och gators utformning, VGU. Ytterligare ett antal busshållplatser har åtgärdats sedan 2005 enligt tidigare nivåer och därmed ansetts användbara med den tidens mått vilka dock inte i redovisningen är grönmarkerade.

För flyg, järnväg och sjötrafik finns beskrivning av nuläget förutom i karta också i förteckning.

Fortsatt utveckling av ett prioriterat nät av kollektivtrafik 2010–2021

Utvecklingen av det nationellt prioriterade och trafikslagsövergripande nätets första etapp har sitt slutår 2010. Detta innebär att förslaget för vidare etapper tidsmässigt innebär för etapp 2, 2011–2015 och etapp 3, 2016–2021.

Allmänt

Arbetet med det nationellt prioriterade nätets fortsatta utveckling har bedrivits i samverkan mellan Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Kontakter och samråd av idéer och förslag till utveckling har under tiden skett med Vägverkets och Banverkets tillgänglighetsråd, Sveriges kommuner och landsting, Svensk kollektivtrafik samt representanter för upprättare av länsplaner. I den fortsatta utvecklingen av det prioriterade nätet finns en mycket starkare koppling till det arbete som görs regionalt med att upprätta länsplaner. Kontakter har på tagits på både regional som nationell nivå men det har inte varit möjligt att fullt ut och att i detalj synkronisera dialogerna med det nationella arbetet.

I förslaget till nationell transportplan har utrymme reserverats inom delen åtgärdsområden, undergrupp trimning och effektivisering av transportsystemet. När det handlar om en anpassning av busshållplatser så avser utrymmet i den nationella transportplanen såväl hållplatser längs det nationella som regionala vägnätet. I den nationella planen har eftersträvat en helhetssyn på de uppgifter och ansvar staten har. Det innebär att förslaget till nationell transportplan inrymmer åtgärder för en fortsatt utveckling av det prioriterade nätet inom såväl utveckling, drift- och underhåll av den statliga infrastrukturen som inom den sektorsverksamhet som föreslås bedrivs under planperioden. Det är viktigt att notera att all utveckling inte sker inom det prioriterade nätet. Exempelvis kommer åtgärder för att eliminera enkelt avhjälpta hinder även att ske på till exempel hållplatser utanför det prioriterade nätet.

Resenärsperspektivet är fortsatt utgångspunkten

Den kunskap som finns visar att det är relativt sett små skillnader i resvanor, resbehov och även attityder till kollektivtrafik mellan personer med eller utan funktionsnedsättning. Merparten av alla åtgärder som görs och behöver göras handlar i grunden om att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och användbar för alla resenärer. Det gäller t.ex. informations-, biljett- och betalsystem. Att kunna välja och planera resa efter givna förutsättningar och samlat oavsett vem som är tillhandahållare i olika delar är lika angeläget för alla. Trygghet betyder en stor del i resandet för alla personer, inte minst för personer med en funktionsnedsättning. Att veta att man får god information om störningar och att allt görs för att säkerställa att man når sitt resmål likaså. EU förordningarna om passagerares rättigheter och skyldigheter, beslutade för flyg- och tågtrafik samt liggande som förslag för buss- och sjötrafiken breddar också perspektivet att gälla tillgänglighet för fler grupper än personer med funktionsnedsättning.

Ett prioriterat nät är inte statiskt

Det är av stor vikt att förslaget till en fortsatt etappvis utbyggnad av nätet sker flexibelt och i nära dialog med nätets aktörer och intressenter på såväl nationell som regional nivå. Kollektivtrafiken är komplex och i ständig förändring. Det gäller såväl infrastruktur och fordon som utbud, trafikering och organisation. Likaså påverkas kollektivtrafiken av förändringar i samhället. Medan flyg och järnvägen har en hög stabilitet är busstrafiken och någon mån sjötrafiken föremål och därmed påverkbara för även mindre förändringar av resande. Nya bostadsområden etableras, industriområden byggs eller läggs ned vilket påverkar resandet i det mer finmaskiga delen av det framtida nätet.

Det innebär att återkommande justeringar kommer att behöva ske utifrån bland annat ny kunskap, reviderade kollektivtrafikstrategier och befolknings- och arbetsmarknadsförändringar, inte minst inom vägtrafiken.

I dagsläget pågår också omfattande arbeten som handlar om grundläggande strukturer som organisation och lagstiftning. Parallellt bedriver branschens aktörer ett ambitiöst arbete för att åstadkomma en fördubbling av kollektivtrafikresandet till 2020. Hur detta kommer att påverka arbetet med det prioriterade nätet är idag mycket svårt att sja om, vilket också understryker vikten av att arbeta med utvecklingen i samverkan och att ha en hög beredskap för justeringar.

Vikten av tydlighet

Erfarenheter från arbetet med etapp 1 har visat på behovet av en mycket stor tydlighet exempelvis gällande redovisning av nätet och dess utveckling av såväl planerade som genomförda insatser. Vidare krävs stor tydlighet om standarder och kvalitetsnivåer, begrepp, uppgifter, roller och ansvar.

Staten tar ansvar för att göra investeringar i infrastrukturen på stråk och bytespunkter förutom de som har kommunerna som ansvariga. Staten bidrar dock även med medfinansiering till vissa av dessa anläggningar. Råd och riktlinjer för utformning och åtgärder för trafikslagets bytespunkter har utarbetats under nätets första etapp. Dessutom bidrar staten inom ramen för sektorsverksamheten bland annat till att en öppen och effektiv samverkan sker.

Vidare upprätthålls en hög drift- och underhållsstandard utifrån de behov som kommer fram i dialoger med kommuner, trafikhuvudmän och operatörer.

Genom Vägverket och Banverket kommer även det nationellt prioriterade nätets utbredning och fortsatta utveckling att synliggöras och löpande ajourhållas, såväl i karta som i förteckningar.

Utgångspunkten för kvalitet i redovisning som ska eftersträvas, tar sin grund i det som gäller för etapp 1. Förändringar som kan komma av exempelvis ny kunskap och ny teknik kommer att beskrivas tydligt och spridas som råd och riktlinjer.

Ett framgångsrikt resultat bygger på en bra samverkan

Kollektivtrafiksystemet är mycket komplext. Det är många aktörer involverade, vilket arbetet med Koll Framåt tydligt visade på. Det är även många delar, exempelvis fordon, infrastruktur och information, som var och en för sig men inte minst tillsammans måste fungera för att hela-

resan perspektivet ska bli en verklighet. Ett prioriterat nät av kollektivtrafik kan därför sägas vara ägt gemensamt av många aktörer varav flertalet redan idag har egna ambitiösa strategier och handlingsplaner för att göra kollektivtrafiken mer användbar för personer med funktionsnedsättning.

Ett framgångsrikt resultat kräver därför en bra dialog och samverkan. Denna behöver leda till att aktörer och intressenter är överens om vad som krävs för att nätet ska vara användbart för personer med funktionsnedsättning men också att var och en tar ansvar och gör sina respektive åtgärder för att skapa ett bra resultat.

Staten som initiativtagare, pådrivare och en viktig aktör kommer under planperioden, inom ramen för sektorsverksamheten, att aktivt arbeta för att denna samverkan genomförs både på nationell och på regional/ lokal nivå.

Det krävs en förbättrad uppföljning

Genom att etappsattna utvecklingen av det nationellt prioriterade nätet kommer två uppföljningsår att redovisas innan arbetet slutredovisas 2021. Det ger möjlighet för justering eller korrigerande av nätets fortsatta utbredning.

Den fortsatta utvecklingen varierar mellan de ingående trafikslagen. På väg- och järnvägssidan fortsätter utbyggnaden av det prioriterade nätet medan sjö och flyg i stort sett kan anses vara anpassat med den nuvarande nivån. Det gör att uppföljningarna per trafikslag kan komma att fungera på olika nivåer och faser för nätet men med ett gemensamt mål om en användbar kollektivtrafik som slutmål för alla.

Ett utvecklingsarbete behövs av metoder och verktyg för att mäta i vilken utsträckning kollektivtrafiken är användbar för personer med funktionshinder.

Principer för en fortsatt etappvis utbyggnad

Den fortsatta utvecklingen av ett nationellt prioriterat nät av kollektivtrafik bygger på utvecklingen av etapp 1, 2007–2010, och de viktiga erfarenheter från arbetet som redan nu har tagits tillvara. Den första etappen av nätet fullbordas för järnvägen under 2011.

Det fortsatta arbetet föreslås delas in i två etapper under planperioden fram till 2021. Nästa etapp, den andra sträcker sig till och med 2015 och den sista och tredje etappen är planens sista år till och med 2021.

En fortsatt viktig del i utvecklingen är ytterligare förtätningar av ett antal stationer inom befintligt nät. Grundtanken för vägsidans utvidgning i den andra etappen, ligger i att utöka nätet med ett fortsatt fokus på stora resandemängder och där så behövs utöka med nya stråk. Detta kan exemplifieras genom att vissa busshållplatser med betydande resemängder inte kom att ingå i den första etappens då prioriteringen låg på järnvägssidan. Utvidgningen öppnar också upp för att fortsätta att förtäta befintliga stråk både för järnvägen och vägsidan så också att identifiera och plocka in nya strategiska punkter i nätet. Exempel på strategisk punkt skulle kunna vara vid folkhögskola eller samlade åtgärder för nod/-er där ” fungerande byten ” mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken kan byggas upp. Satsningar på sommar eller vinterturism kan också ses som strategiskt valda satsningar i en fortsatt utveckling.

När det gäller målpunkter längs nätet föreslås en utökning med tätorter med innevånarantal mellan 2 500–5 000. Totalt tillkommer då drygt 130 tätorter enligt SCB statistik 2006. Redan idag pågår arbetet med att peka ut minst ett kommuncentrum med bytespunkt i de kommuner som inte har en tätort (med mer än 5 000 invånare) som kom med i nätets första etapp.

Tyngdpunkten för den sista etappen bör ligga på att utveckla nätets mer finmaskiga del. Det vill säga att nätet bör fungera i relation till mindre tätorter med mindre resandeunderlag. Den senare delen bör också fungera som ett uppsamlingsheat där delar som återstår i arbetet eller som blir föremål för justering i utveckling av nätet kan åtgärdas.

Den stora skillnaden i en fortsatt utveckling av det nationellt prioriterade nätet, jämfört med nuvarande etappen av nätet är en betydande utbyggnad med busstrafik. Nätet binds ihop i större skala och förgreningarna inåt/utåt mellan orter och i orter, kommer efterhand att bilda ett nät som kan användas för alla oavsett funktionsnedsättning eller inte.

I en utveckling av nätets kommande etappdelar blir ett fortsatt samarbete och synkronisering av stråk mellan aktörer lokalt, regional och nationellt av största vikt.

Förslag till etappvis och systematisk utveckling per trafikslag

Luft- och sjötrafik

För luft- och sjöfart föreligger inte behov av ytterligare utbyggnad.

Järnvägstrafik

Järnvägstrafiken föreslås även fortsättningsvis vara stommen i nätet. Inriktningen är att fortsatt förtäta nätet genom att åtgärda bytespunkter längs redan prioriterade stråk. I nationell plan har utrymme föreslagits som innebär att totalt cirka 150 stationer kommer att vara åtgärdade fram till och med 2015.

Därmed kommer järnvägstrafik som förbinder de tidigare utpekade stråken att bli användbara för personer med funktionshinder, förutsatt att fordonsutformningen inte omöjliggör resan. Dessa stråk framgår av följande karta där nya stråk är utlagda med grön färg.

Efter 2015 kommer anpassningen av stationer att fortsätta, i första hand, utmed de markerade stråken. Takt och omfattning av den utbyggnadsetappen måste fortlöpande utvärderas under planperioden. Trafikutveckling och resandeströmmar måste avgöras.

Vägtrafik

Det är viktigt att betona att de förslag som följer är prognoser på en fortsatt utveckling av busstrafiken. I de fortsatta etapputbyggnaderna går nätet vidare in mot tätorter med hållplatser där ansvaret övergår från staten till kommunerna. Dialoger har förts och kommer även fortsättningsvis att föras med länsplaneupprättare, trafikhuvudmän och kommuner om nätets fortsatta utveckling.

Huvuddelen av den fortsatta utvecklingen av nätet föreslås som nämns ske med busstrafik. Särskilt i områden av landet med en hög andel av det kollektiva resandet föreslås större utökningar med busstrafik. Det handlar då bland annat om Stockholm och Västra Götalands län. Dessa tillsammans med Skåne svarar för närmare 85 procent av det totala kollektiva resandet räknat i persontrafikkilometer. (SIKA statistik 2006).

För vägsidan föreslås utvidgning inom den andra etappen att ske genom att hålla fortsatt fokus på stora resandemängder och där så behövs utöka med nya stråk. Men en fortsatt utvidgning öppnar också upp för att fortsätta förtäta befintliga stråk både för järnvägen och för vägsidan. Det finns behov av att identifiera och plocka in nya viktiga och strategiska punkter i nätet. Exempel på strategisk punkt kan vara en folkhögskola eller en nod för att byten ska fungera mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken. Satsningar på målpunkter för sommar eller vinterturism kan också ses som strategiskt valda satsningar i en fortsatt utveckling.

Tyngdpunkten för den sista etappen bör ligga på att utveckla nätets mer finmaskiga del. Det vill säga att nätet bör fungera i relation till mindre tätorter med mindre resandeunderlag. Den senare delen bör också fungera som ett uppsamlingsheat där delar som återstår i arbetet eller som blir föremål för justering i utveckling av nätet kan åtgärdas.

Ett nationellt prioriterat nät av kollektivtrafik i Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten



Ett nationellt prioriterat nät av kollektivtrafik i Dalarna och Gävleborg



Ett nationellt prioriterat nät av kollektivtrafik i Blekinge, Kalmar, Jönköping, Kronoberg och Östergötland



Ett nationellt prioriterat nät av kollektivtrafik i Skåne

