VÄSTERBOTTENS LÄNS LANDSTING
Inkom: 2015 -09- 14
Dnr:

Till: Diariet/LT/VLL/SE@VLL,
Kopia:
Blank:
Ärende: Vb: Remiss om Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2016-2019
Från: Karolina Filipsson/VLL/SE - Måndag 2015-09-14 15:56

Datum: 2015-09-14 10:15
Ärende: Remiss om Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2016-2019

Hej!

Varmt välkommen att svara på bifogad remiss om Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2016-2019. Remissvar bör vara oss tillhanda senast **20 december 2015.** Bifogade remissdokumentet är av låg upplösning - slutligt program kommer vara av tryckkvalitet. Om Du önskar att få programmet som Word-fil utan bilder för att kunna läsa med talsyntes, hör av Dig.

Vi vill påminna om remisskonferensen tisdagen den 15/9 kl. 9-12 (fika från 8.30) på MB-huset i Lycksele. Sista anmälningsdag var 10/9 men det är OK att komma in med sen anmälan. Länk för anmälan:
https://docs.google.com/forms/d/1smMrVZpGSnL2un0Op3zyOx9-C9J0-QMdW-v6KirbAQQ/viewform

Remissvar kan skickas per e-post eller post:

kollektivtrafikmyndigheten@regionvasterbotten.se

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län
Region Västerbotten
Box 443
901 09 Umeå

Kontaktuppgifter:
Bianca Byring
Kollektivtrafikstrateg
Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län
Region Västerbotten

Mobil: 070 5165756

E-post: bianca.byring@regionvasterbotten.se

--
Med vänlig hälsning

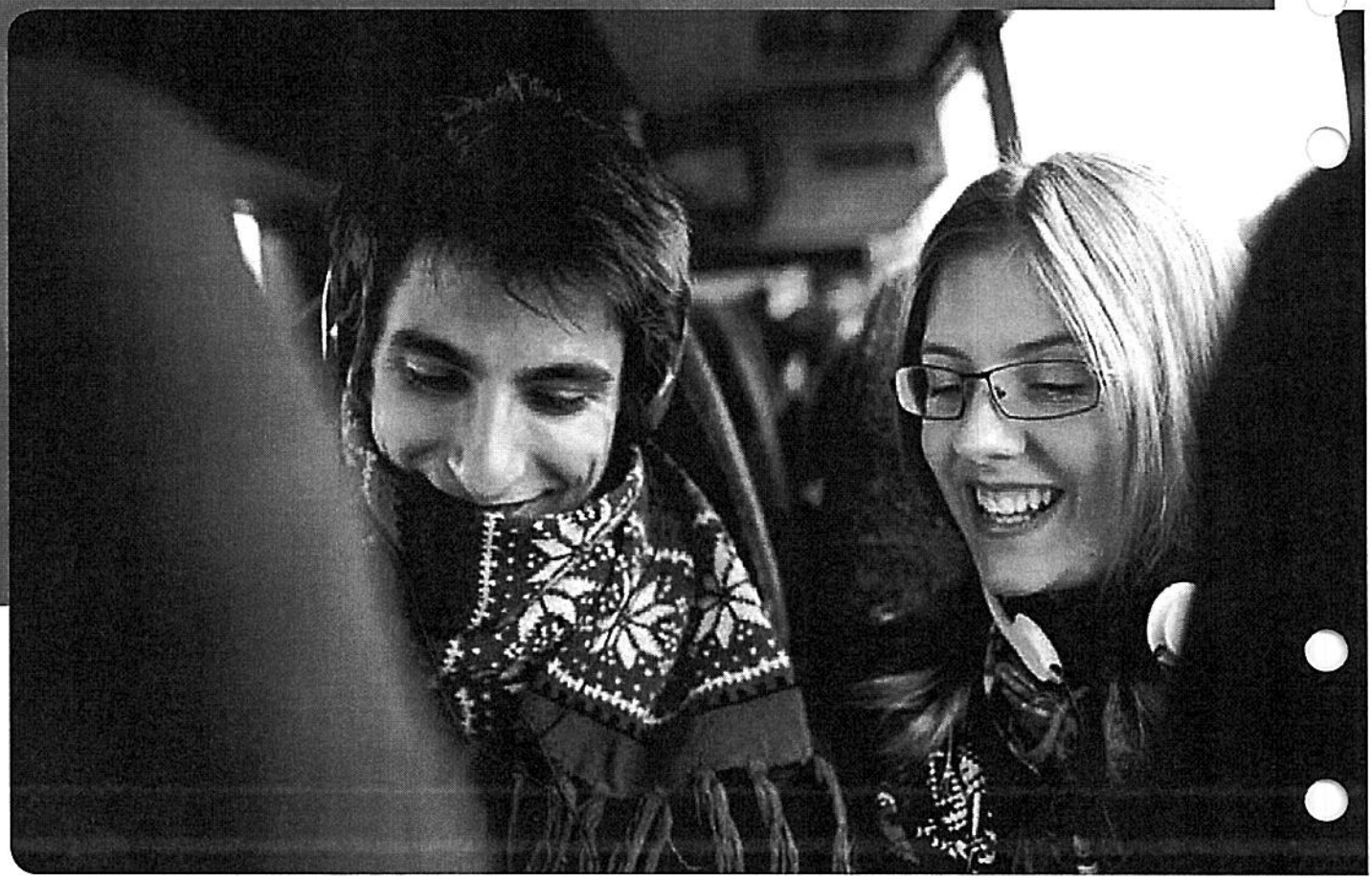
Kollektivtrafikmyndigheten
Region Västerbotten

TrafikförsörjningsprogramVästerbotten_2016_2019_remiss_150910_LITEN_2.pdf

KTU 20150910 § 19 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2019 remiss.pdf

Regionalt trafikförsörjningsprogram

för Västerbottens län 2016-2019



Antagen av Förbundsfullmäktige den XXX
§ . DNR

REGION
VÄSTERBOTTEN
KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN

Inledning

Detta är det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västerbottens län år 2016-2019. Ansatsen inför det nya programmet har varit att förfina och uppdatera målen och åtgärderna samt uppdatera nulägesbeskrivningen. Precis som förra gången ville vi ha delaktighet och transparens i framtagningen och skapa nya kontakter med parter som har betydelse för och berörs av kollektivtrafiken. Vad gäller innehållet så var målet att det skulle uppfylla lagstiftningens krav och att ta fram ett genomarbetat och väl förankrat program.

Vi är medvetna om att programmet aldrig blir perfekt och att befintliga personella och andra resurser vid myndigheten inte medger att uppfylla alla förväntningar i tillgängliga vägledningar. Det är viktigt att dokumentet är förankrat, det vill säga uttrycker en verklig politisk vilja, styr arbetet på tjänstemannanivå på ett lämpligt sätt och överlag systematiserar planeringen av regionens kollektivtrafik. Det ska vara ett dokument som både politiker och tjänstemän går tillbaka till under tidsperioden, när den dagliga verksamheten läggs upp.

Stort tack till alla samrådsparter, som gjort en ovärderlig insats under samrådstiden.

Denna revidering av trafikförsörjningsprogram har antagits den XX mars 2016 i Förbundsfullmäktige.

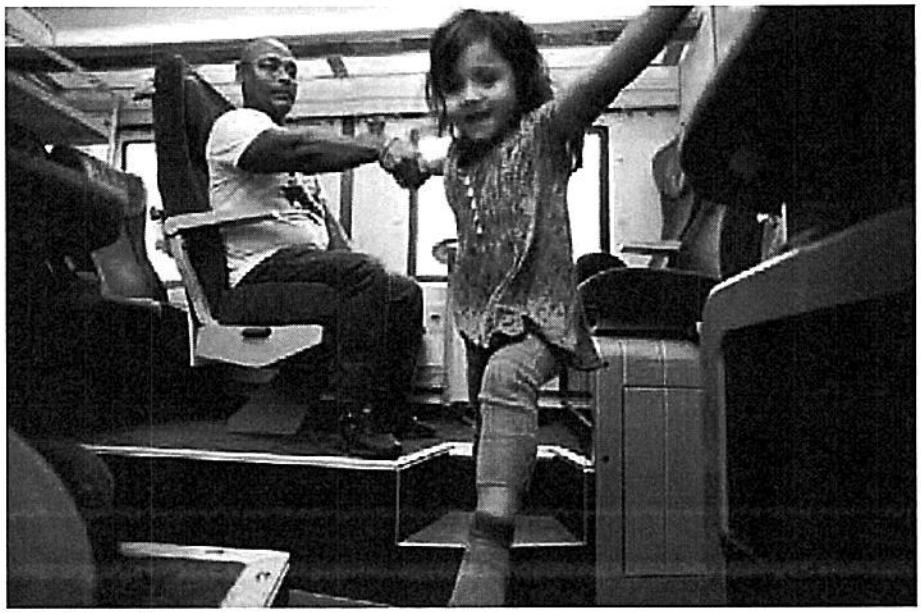


Foto: Johan Gunseus

Fakta Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län, Region Västerbotten
Den 1 januari 2012 trädde den nya kollektivtrafiklagen i kraft och då inrättades även nya kollektivtrafikmyndigheter i varje län runt om i landet. De nya myndigheterna har ansvar för kollektivtrafiken i länen. De har till uppgift bland annat att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram där vision, mål och åtgärder för länets kollektivtrafik beskrivs.

Remiss

Begreppsförklaringar

Anropstyrd trafik Anropsstyrd trafik innebär att man måste ringa ett samtal och meddela att man vill åka med en viss tur. Kommunerna beställer ofta så kallad ringbilstrafik för service- och anslutningsresor. Bussarna trafikerar ordinarie hållplatser.
Biljettpris Se Taxa
Busshållplats Anläggning eller plats som är utmärkt med skylt eller symbol att fordon i linjetrafik stannar. Vissa hållplatser har busskur/väderskydd.
Busskur är en mindre byggnad vid en hållplats vars syfte är att skydda väntande resenärer från vind och nederbörd. Även kallat väderskydd.
Busstation Viktig bytespunkt i busstrafiken, ofta med godsförmedling, biljettförsäljning m.m. Se även Resecentrum.
Bytespunkt En knutpunkt där det finns goda förutsättningar för byten mellan samma eller olika trafikslag. Ibland används ordet i vid mening och inbegriper då även busshållplatser.
Enkelt avhjälpta hinder I Plan- och bygglagens 17 kap. 21 a § står att enkelt avhjälpta hinder mot tillgänglighet i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser ska undanröjas i enlighet med Boverkets föreskrifter. I föreskrifterna ställs krav på statliga myndigheter, kommuner, landsting och privata mark- och lokalägare.
Ersättningsbuss Buss som ersätter tåg
Framkomlighet Beskriver bland annat hur snabbt och lätt det går att ta sig fram i ett gatunät.
Färdtjänst Färdtjänst kräver särskilt tillstånd och är till för de resenärer som på grund av funktionsnedsättning (ej tillfälliga) har svårt att förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationsmedel. I Västerbotten ligger ansvaret för färdtjänst på kommunerna.
Hållplats Se busshållplats
Inomkommunal trafik Inomkommunala busslinjer förutom tätortstrafik, resandet domineras ofta av skolbarn
Hållbarhet Hållbar utveckling är ett begrepp som fick internationell spridning i samband med FN-rapporten Vår gemensamma framtid (1987), kallad Brundtlandrapporten. Hållbar utveckling har tre olika dimensioner: Social hållbarhet, bl.a. ett långsiktigt stabilt och dynamiskt samhälle där grundläggande mänskliga behov uppfylls; Ekonomisk hållbarhet, där vi hushåller med mänskliga och materiella resurser på lång sikt; Ekologisk hållbarhet, till exempel att samhället anpassas efter vad miljön och människors hälsa tål.
Kapacitet Hur mycket trafik ett system klarar av under till exempel under en viss tid och i ett visst område.
Kollektivtrafikföretag Ett företag som kör trafik, antingen upphandlad eller kommersiell, tåg eller buss.
Kollektivtrafikens marknadsandel Andelen kollektivtrafikresor av det totala resandet med motorfordon. Gång och cykelresor räkas alltså inte in när marknadsandel räknas, men överflyttning från privatbil till gång och cykel, allt annat lika, ökar kollektivtrafikens marknadsandel.
Kollektivtrafikbarometern En branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik.
Kommersiell trafik Kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor och som inte upphandlas/avtalas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.
Ledsagning Här menas kostnadsfri ledsagning för personer med funktionsnedsättning vid kollektivtrafikens bytespunkter.
Marknadsandel Se Kollektivtrafikens marknadsandel
Operatör Upphandlat kollektivtrafikföretag som kör vissa trafik enligt avtal med Länstrafiken.
Linje Bestämd sträcka trafikerad av kollektivtrafik som stannar vid hållplatser längs sträckan.

Remiss

Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning Ett nät som tidigare föreslagits av Trafikverket men som numera ska ingå och beslutas i trafikförsörjningsprogrammet i varje län.
Realtidsinformation Ibland går trafiken inte som i den planerade tidtabellen. Realtidsinformation baseras sig på information om var bussen eller tåget befinner sig just nu. Med hjälp av denna information kan informationen till resenärerna förbättras, till exempel genom nya beräknade avgångstider när tidtabellen inte håller.
Regional kollektivtrafik Den trafik som lagen (2010:1065) om kollektivtrafik omfattar. Innebär kollektivtrafik inom ett län samt kollektivtrafik över länsgräns som i huvudsak består av arbetspendling och andra vardagsresor.
Regionbuss Används ibland som term för inomkommunal och stomlinjetrafik. All busstrafik, tätortstrafik och långväga buss till exempel till Stockholm borträknat, är regionbuss.
Reseservice Landstingets beställningscentral och upphandlingsfunktion för ringbilstrafik, färdtjänst och sjukresor.
Resecentrum Benämning som används främst där det är både tåg- och busstrafik
Ringbil Se Anropstyrd trafik
Samråd Det finns ingen definition i lagen av samråd, men det förutsätts att myndigheten samråder med olika aktörer inför framtagning av trafikförsörjningsprogrammet. Samråd kan ske under möten, per telefon, mejl, brev, via sociala medier el. dyl.
Stomlinje Mellankommunal busstrafik inom länet eller till och från länet. Beställs oftast av Landstinget.
Särskild kollektivtrafik färdtjänst och sjukresor.
Taxa, taxor Avgiften för kollektivtrafikresor. I den upphandlade kollektivtrafiken bestäms taxan i regel politiskt.
Tillgänglighet Två betydelser av tillgänglighet används: Tillgänglighet i form av möjligheten för personer med funktionsnedsättning att resa med kollektivtrafiken samt tillgänglighet som avser geografisk rörlighet överlag, till exempel tillgänglighet från en by till en stad.
Trafikinformation Den information som är nödvändig för att resan ska fungera väl.
Trafikplikt Ett beslut som Kollektivtrafikmyndigheten fattar om att viss regional kollektivtrafik ska upphandlas. Beslut behöver fattas inför ny upphandling eller när trafiken väsentligen ändras inom ramen för befintligt avtal, till exempel om helt ny busslinje införs.
Trafikutbud Med trafikutbud avses framför allt linjesträckning och turtäthet
Tätortstrafik Lokaltrafik och stadstrafik är synonymer. I Skellefteå och Lycksele upphandlas den av Länstrafiken, i Skellefteå utförs den av kommunalt bussbolag.
Utbud Se Trafikutbud
Väderskydd Se Busskur

Fler förklaringar som behövs?

Remiss

Inledning 1

Begreppsförklaringar 2

1. Programmets syfte och avgränsningar 6

2. Arbetsprocess 7

3. Vision och värdegrund regionalt 8

4. Mål och åtgärder för den regionala kollektivtrafiken 9

4.1. Nationella och regionala mål att förhålla sig till 9

4.2. Mål och åtgärder 12
4.2.1. Mål - socialt hållbart samhälle 13
4.2.2. Åtgärder fram till år 2019 - socialt hållbart samhälle 14
4.2.3. Mål - ekonomiskt hållbart samhälle 16
4.2.4. Åtgärder fram till år 2019 - ekonomiskt hållbart samhälle 16
4.2.5. Mål - ekologiskt hållbart samhälle 16
4.2.6. Åtgärder fram till år 2019 - ekologiskt hållbart samhälle 17

5. Nuläge regionalt 19

5.1. Utbud av kollektivtrafik 19
5.1.1. Regional dagtågtrafik 20
5.1.2. Stomlinjer och inomkommunal trafik 21
5.1.3. Tätortstrafik 22
5.1.4. Ringbilar 24
5.1.5. Kopplingen mellan buss, tåg och tätortstrafik 24
5.1.6. Fordonens tillgänglighet 25
5.1.7. Bussgods 26
5.1.8. Taxi 27
5.1.9. Kopplingen mellan regional och långväga kollektivtrafik 28

5.2. Information, biljetter och personlig service 29
5.2.1. Information och biljetter 29
5.2.2. Ledsagningstjänst 31

5.3. Resandeunderlag för kollektivtrafiken 32
5.3.1. Pendling 32
5.3.2. Utbildningspendling 34
5.3.3. Resande till besöksmål 36
5.3.4. Marknadsandel 37
5.3.5. Kollektivtrafikresandets utveckling sammantaget 39
5.3.6. Resande med inomkommunala och stomlinjer 39
5.3.7. Tätortstrafiken 42
5.3.8. Regionaltågresande 42
5.3.9. Resande med funktionsnedsättning 43

5.4. Kundnöjdhet 45

5.5. Miljöpåverkan 46

5.6. Organisation 46

5.7. Kollektivtrafikens infrastruktur 47
5.7.1. Busstationer, resecentrum och tågstationer 48
5.7.2. Busshållplatser och deras utrustning 48

5.8. Kostnader 50

5.9. Samordning mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering 52

Remiss

5.10. Krisberedskap ____ *53*

5.11. Kommersiell kollektivtrafik – nuläge och framtid ____ *53*

5.12. Luftkvalitet och klimat ____ *54*

6. Samhällsnytta och finansiering ____ **56**

Bilaga 1 Upphandlad stomlinjetrafik och inomkommunal trafik i länet
Bilaga 2 Sammanfattning av Landstingets och kommunernas kollektivtrafikplaner
Bilaga 3 Arbetspendlingsstatistik
Bilaga 4 Kartor över inomkommunala linjer, ej ringbil
Bilaga 5 Större karta över prioriterat nät samt lista på relationer i prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning.
Bilaga 6 Större kartor över kollektivtrafikutbudet
Bilaga 7 Större kartor över pendlingen
Bilaga 8 Busstationer och resecentrum
Bilaga 9 Delstrategier och åtgärder RUS

Remiss

1. Programmets syfte och avgränsningar

Trafikförsörjningsprogrammet är länets strategiska plan för den regionala kollektivtrafiken. Den uppfyller flera funktioner. Även om innehållet styrs av en lag och det finns vägledningar för struktur och innehåll så varierar trafikförsörjningsprogrammens funktion och innehåll mellan länen.

I Västerbotten ligger planering av och budget för kollektivtrafiken i huvudsak hos kommunerna (för den inomkommunala trafiken) och hos Landstinget (för mellankommunal trafik, det vill säga stomlinjer och kostnaden för tågtrafik). Därutöver finns viss kommersiell trafik. Kommunerna och Landstinget beställer kollektivtrafik hos Kollektivtrafikmyndigheten, som vid behov tar beslut om trafikplikt och ger Länstrafiken uppdraget att upphandla eller göra justeringar inom befintligt avtal. Det innebär att kommunerna och Landstinget själva har planer för sin kollektivtrafik, och trafikförsörjningsprogrammet behöver förhålla sig till dessa planer. Trots att kommuner och landsting själva planerar sin trafik så har Trafikförsörjningsprogrammet åtminstone följande funktioner i Västerbotten:

- Samordna kommunernas och Landstingets planer i trafikförsörjningsprogrammet på ett enhetligt sätt
- Politisk styrning i form av vision, mål och övergripande åtgärder, för att strukturera Kollektivtrafikmyndighetens och samarbetsparters arbete för kollektivtrafikens utveckling på regional nivå.
- Information till medborgare, kollektivtrafikföretag och övriga om vilken upphandlad och kommersiell kollektivtrafik som finns idag och vilken trafik som kan tänkas upphandlas i framtiden. Detta för transparens mot medborgare och mot kollektivtrafikföretag som planerar starta upp kommersiell kollektivtrafik.
- Beslut om trafikplikt ska kunna härledas i programmet. Programmet är ett verktyg för att långsiktigt planera trafikplikt och upphandling, och ökar förutsägbarheten i Kollektivtrafikmyndighetens, kommuners och landstings agerande.
- Programmet fokuserar på den regionala kollektivtrafiken i lagens mening, det vill säga på all kollektivtrafik där resandet domineras av vardagsresande, inklusive tätortstrafik och kommersiell trafik. Interregional kollektivtrafik såsom nattåg, flyg, färja Umeå-Vasa, bussar och dagtåg till Stockholm, som domineras av mindre frekvent resande, ingår inte i kategorin men berörs också.

Programmet fokuserar på åtgärder perioden 2016-2019, men vision och mål syftar även längre fram i tid.

Remiss

2. Arbetsprocess

Tidigt samråd inför revidering hölls under våren 2015, med ett tidigt samrådsmöte med 46 deltagare den 12 maj 2015. Under det tidiga samrådet användes det gällande trafikförsörjningsprogrammet som ett diskussionsunderlag. Organisationer gavs möjlighet till enskilt, tidigt samråd, vilket också skedde i två fall våren 2015. Under sommaren och hösten arbetades ett förslag till remissversion fram av tjänstemännen. Kollektivtrafikutskottet beslutade att skicka ut remissen den 10 september 2015. Remisskonferens anordnades 15 september 2015 och under hösten hölls fler samråd ..... Remisstiden var XXX till 5 oktober 2015. Den XXX beslutade Kollektivtrafikutskottet vid Region Västerbotten om förslaget till nytt program, den XXX fattade regionstyrelsen beslut och slutgiltigt beslutades det nya regionala trafikförsörjningsprogrammet i Förbundsfullmäktige XXXX.
Samråd hölls med följande parter:

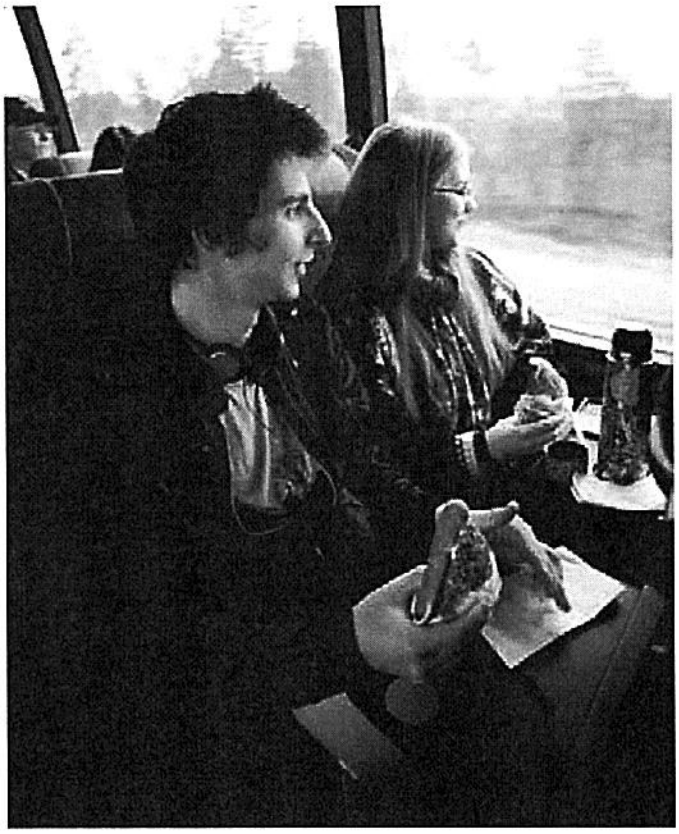
- Representanter för kollektivtrafikföretag, besöksnäring, handikapporganisationer, pensionärsorganisationer, fackförbund, Hela Sverige ska leva, Trafikverket, Länsstyrelsen, kommuner, landsting, Länstrafiken den 12 maj 2015 vid Vindelns folkhögskola
- Kollektivtrafikföretag verksamt i Västerbotten, enskilt tidigt samråd den 27 maj 2015
- Inlandsbanan AB enskilt tidigt samråd den 27 maj 2015
- ...

Dessa är viktiga samarbetsparters för Kollektivtrafikmyndigheten även i det löpande arbetet. Framöver kan samarbete och samråd utvecklas och breddas.

Foto: Ingela Hjulfors Berg

Remiss

3. Vision och värdegrund regionalt



En vision är ett önskat tillstånd i framtiden. Innebörden i visionen och förutsättningarna för att bidra till visionen varierar mellan olika länsdelar.

Människors varierande resebehov och samhällets behov uttrycks i denna vision. När mål, som behandlas i nästa kapitel uppfylls, tar vi oss närmare visionen.

Visionen grundar sig på det så kallade fördubblingsprojektets nationella vision att kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle.

Visionen är:

**Kollektivtrafiken –
en självklar del av resandet
i ett hållbart Västerbotten**

Foto: Johan Gunséus

Remiss

4. Mål och åtgärder för den regionala kollektivtrafiken

4.1. Nationella och regionala mål att förhålla sig till

Transportpolitiska mål har lagts fast av riksdagen. Målen ska ligga som grund för regional och kommunal planering och för de regionala och kommunala målbilderna. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att:

"säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet."

Under det övergripande målet finns funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att 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. Transportsystemet ska även vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Foto: Magnus Ström

Av Sveriges miljömål är det två där kollektivtrafikens utveckling har störst betydelse:

- Begränsad klimatpåverkan. Målet följs upp endast på riksnivå. Målet lyder bland annat: "Halten av växthusgaser i atmosfären ska(...)stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant

Remiss

sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås."

För att inte riskera en farlig påverkan på klimatsystemet har EU:s medlemsstater enats om målet att begränsa ökningen av den globala medeltemperaturen till högst 2 grader jämfört med förindustriell temperaturnivå.

- Ren luft. "Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Utmärkande i länet är de höga kvävedioxidhalterna i de två största orterna Umeå och Skellefteå. Till övervägande del beror detta på regionens klimatförhållanden med stor risk för inversion under vinterhalvåret. Detta i kombination med ökad vägtrafik och det ökande antalet dieselfordon bidrar till att problemen kvarstår trots satsningar på kollektivtrafik och beteendepåverkande åtgärder."

  Riksdagen beslutade år 2009 att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som inte är beroende av fossila bränslen.

  Aktörerna inom kollektivtrafiken i Sverige har genom Svensk kollektivtrafik gått samman och utformat ett branschgemensamt miljöprogram. De gemensamma målen är:

- År 2020 ska minst 90 procent av kollektivtrafikens persontransportarbete utföras med fossilfri energi.
- År 2020 ska kollektivtrafiken använda 25 procent mindre energi per personkilometer jämfört med år 2007, bland annat ökad beläggningsgrad och förarutbildning bidrar till detta.

Figur 1. Biogasbuss med låg entré i Skellefteå. Foto: Elin Persson

Remiss

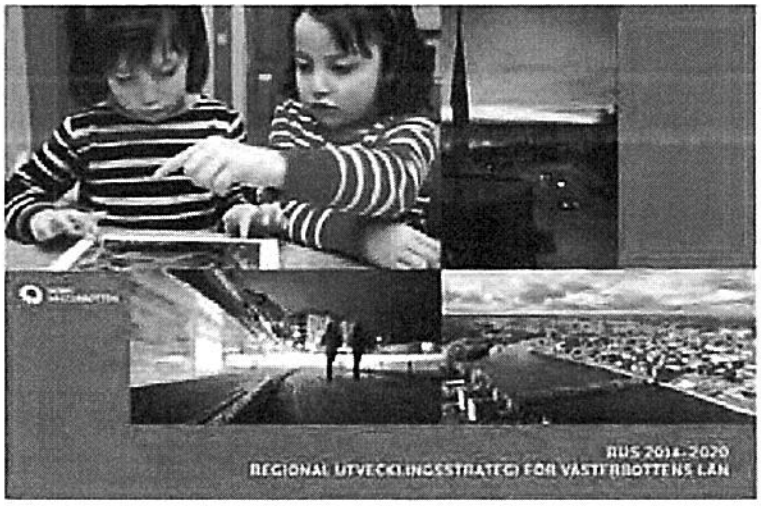
- Utsläppen per personkilometer av kväveoxider och partiklar ska minskas med minst 50 procent från 2009 till 2020. För bussar och personbilar ska medelvärden av utsläpp av kväveoxider och partiklar år 2013 högst motsvara Miljöklass 2008 vilket är det samma som Euro 5.
- Buller från kollektivtrafiken ska minska, här rekommenderas mängden inkomna klagomål som ett mått.

Sveriges regering undertecknade år 2007 konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning samt tillhörande så kallat fakultativt protokoll, och ratificerade det år 2008. I Artikel 9 om Tillgänglighet står det bland annat att konventionsstaterna ska vidta ändamålsenliga åtgärder för att:

- Säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på lika villkor till den fysiska miljön, till transporter, till information och kommunikation och andra anläggningar och tjänster som erbjuds allmänheten i städer och på landsbygd.
- Utveckla, utfärda och övervaka tillämpning av miniminormer och riktlinjer för tillgänglighet till anläggningar och service.
- Utrusta byggnader och andra anläggningar dit allmäneten har tillträde med anvisningar i punktskrift och i lättläst och lättbegriplig form.

Mål och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet uttrycker Västerbottens åtaganden för att bidra till de ovan nämnda målsättningarna. Under förutsättning att de planerade åtgärderna faktiskt genomförs i enlighet med planen, så bidrar Västerbotten till de flesta av dessa mål.

Region Västerbotten har flera strategier och program som angränsar till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Två av dem har särskilt beaktats i avgränsningen och utformningen av mål och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet. Den Regionala utvecklingsstrategin är överordnad trafikförsörjningsprogrammet och därför är det viktigt att mål och åtgärder i programmet harmonierar med regionala utvecklingsstrategin. Mål och åtgärder i detta trafikförsörjningsprogram svarar väl mot regionala utvecklingsstrategin, och de delstrategier och åtgärder som programmet svara på listas i Bilaga 9.



Remiss

Länstransportplan 2014-2025: Avgränsningen mellan planerna har hittills varit otydlig. Framöver kan avgränsningen mellan Trafikförsörjningsprogrammet och Länstransportplan utvecklas utifrån lagstiftningen om dessa två planer. Trafikförsörjningsprogrammet ska bl.a. innehålla mål för den regionala kollektivtrafiken, behovet av regional kollektivtrafik i länet, åtgärder för att skydda miljön, tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Länstransportplan upprättas enligt förordning med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region och är en plan till ledning vid fördelning av statliga medel till exempel för investeringar och förbättringsåtgärder i statliga vägar, i väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik, spåranläggningar för regional kollektivtrafik, stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser, åtgärder för ökad tillgänglighet för funktionshindrade resenärer i kollektivtrafiken och åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt. Trafikförsörjningsprogrammet har än så länge ingen direkt medelfördelande uppgift. Därmed finns det en grov uppdelning där Trafikförsörjningsprogrammet beskriver transportbehov och mål för den regionala kollektivtrafiken och därigenom påverkar medelsfördelningen i Länstransportplanen vad gäller kollektivtrafik. Samtidigt behövs ett stöd i Länstransportplanen som fördelar viktiga statliga medel, för att kunna uppnå trafikförsörjningsprogrammets mål och genomföra dess åtgärder.

Då det är trafikförsörjningsprogrammet som enligt lag framöver ska innehålla mål för kollektivtrafiken, så har de kollektivtrafikmål som finns i gällande Länstransportplan 2014-2025 inte styrt valet av mål och åtgärder i detta nya regionala trafikförsörjningsprogram. Däremot kommer medelsfördelningen i gällande länstransportplan att ha betydelse för trafikförsörjningsprogrammets genomförande de kommande åren.

4.2.Mål och åtgärder

Målen uttrycker det vi vill nå, oberoende vilka medel vi väljer för att nå dem. I ett politiskt beslutat strategiskt dokument är mål ofta det centrala, medan valet av medel för att nå målen lämnas relativt öppet. På grund av målkonflikter samt för att indikera hur målen kommer att kunna nås, har Västerbotten valt att ha med övergripande åtgärder. Exempelvis skulle målet om ökat resande kunna nås med flera olika medel, och dessa påverkar andra samhällsmål på olika sätt. Avvägningen mellan olika mål beskrivs alltså dels genom val av åtgärder i det politiska dokumentet.

Det finns mätbara och tidssatta mål samt eftersträvansmål i programmet. Tidsbestämda mål syftar på år 2020 eftersom detta är ett årtal som förekommer bland annat inom arbetet för tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken. Åtgärderna ska genomföras fram till år 2019 för att nå målen. Förutsättningarna att bidra till målen varierar mellan olika länsdelar. För att nå målen genomsnittligt så är det viktigt att de potentialer som finns nyttjas maximalt.

Under åtgärderna står det med kursiv vilka som sannolikt blir ansvariga för eller delaktiga i att genomföra åtgärderna. Där Kollektivtrafikmyndigheten inte nämns så kan myndigheten ändå arbeta för att annan part genomför åtgärderna. Skelleftebuss som kollektivtrafikföretag nämns särskilt eftersom tätortstrafiken i Skellefteå kommun inte är upphandlad utan utförs av det kommunala bolaget Skelleftebuss. För åtgärder som kan innebära ökade eller ändrade kostnader har kostnadsberäkningar eller finansieringsmöjligheter inte studerats i detalj. I kapitel 6 beskrivs vilka åtgärder som kan

Remiss

innebära direkta kostnader. Som ett led i att genomföra dessa åtgärder kommer kostnadsberäkningar och finansieringsalternativ att studeras i den mån det är nödvändigt för politiska beslut.

Jämfört med regionala trafikförsörjningsprogrammet 2012-2015 innehåller programmet 2016-2019 fler mätbara mål.

I kapitlen 4.2.1-4.2.6 beskrivs mål och åtgärder uppdelat på tre perspektiv av hållbarhet. En lösning av klimatkrisen är dock av övergripande betydelse för alla perspektiv och överflyttning från privatbil till kollektivtrafik spelar där en viktig roll. Därför pekas två mål ut som övergripande mål.

- Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ökar från 11,9 % år 2010 till 18 % år 2020 och 24 % på sikt.
- Som ett steg på vägen ökar antalet regionala kollektivtrafikresor från cirka 11 miljoner år 2011 till cirka 16 miljoner resor år 2020, en 4 % årlig ökning.[1]

4.2.1. Mål - socialt hållbart samhälle

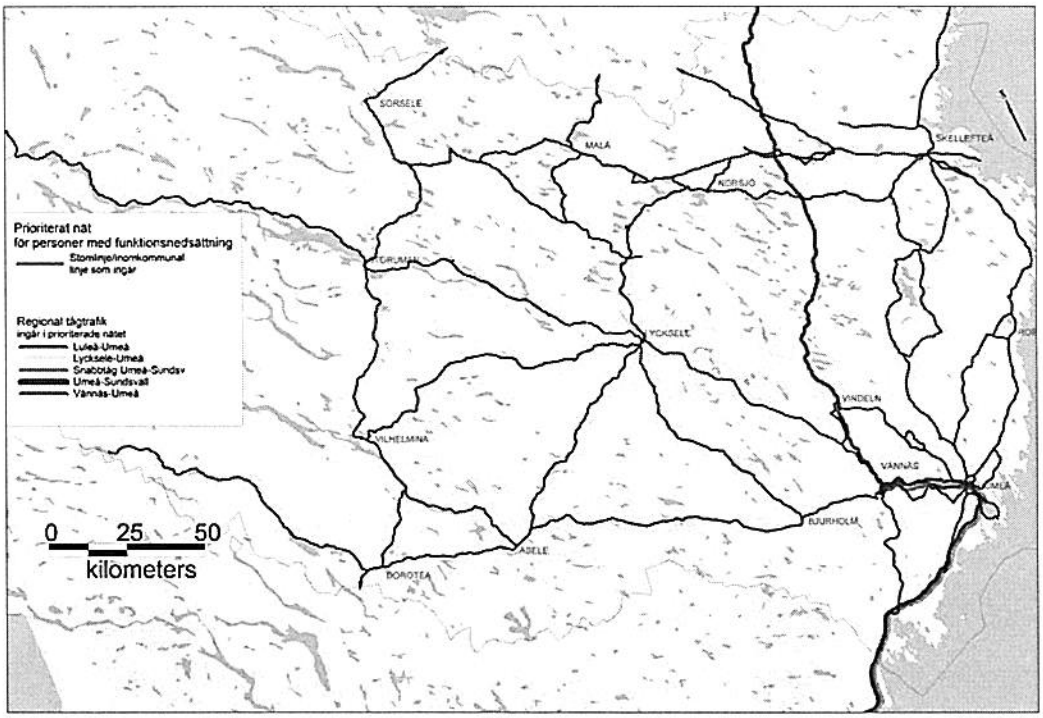
1) Den regionala kollektivtrafiken bidrar till god livsmiljö i alla länsdelar. →a, f, g, h, j m, n, s, v, y
2) Den regionala kollektivtrafiken bidrar till jämlikhet, mångfald och social sammanhållning. → a-j, m, n, v
3) Ur ett genusperspektiv ska kollektivtrafiken vara lika attraktiv oavsett kön → a, e, l, u, v
4) Behovet av samhällsviktiga resor tillgodoses även vid kris och störningar → k, v

Västerbottens prioriterade nät för personer med funktionsnedsättning visas i Figur 2. Nätet omfattar stomlinjerna i dessa stråk samt vissa inomkommunala tätortsnära och fjälllinjer. Det prioriterade nätets prioriterade bytespunkter är följande:

- Trekanten Umeå busstation - Umeå Central - Vasaplan: Byten mellan tågtrafik och regionbuss. Byten från tågtrafik/regionbuss till tätortstrafik och vice versa.
- Umeå Östra och bussangöringen vid Norrlands universitetssjukhus, koppling mellan dessa och koppling från dessa till sjukhuset.
- Skellefteå busstation
- Lycksele resecentrum
- Nordmaling resecentrum
- Vännäs resecentrum
- Dorotea busstation
- Storumans busstation
- Stambanans övriga tågstationer i Västerbotten

1 De övergripande målen har justerats nedåt jämfört med programmet 2012-2015 eftersom marknadsandelen hade en dipp 2013 och regionbussresandet har minskat något. Om antalet resor för 2015 i regionbusstrafiken visar tydlig återhämtning jämfört med 2014, kan det finnas fog att ta tillbaka målet 19 % och 17 miljoner resor.

Remiss



Figur 2. Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning. Se bilaga 5 för en större karta samt för lista på vilka relationer som ingår i nätet.

5) Andelen tillgänglighetsanpassade fordon i det prioriterade nätet (se definition ovan) ska vara 100 % år 2020. → b
6) Ökad användning av den kollektivtrafik som redan idag är relativt tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. → a-d, f, h, j, n, t, v, y
7) Det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning och prioriterade bytespunkter ska vara tillgängligt för stor andel av människor med olika funktionsnedsättningar till år 2020 (se även åtgärder): → a-d, j, v

4.2.2. Åtgärder fram till år 2019 - socialt hållbart samhälle

a) Utveckla busstationer och resecentrum t.ex. vad gäller enkelt avhjälpta hinder, ombyggnationer, aktuell och rätt resenärsinformation, trygghet, underhåll och trivsel, med fokus på prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning.
Kommuner, Länstrafiken, fastighetsägare; Kollektivtrafikmyndigheten
b) Trafikera fortsatt det prioriterade nätet med fordon med rullstolsplats, lift och inför audiovisuellt hållplatsutrop.
Landstinget, berörda kommuner, Länstrafiken

c) Bygg ut ledsagningstjänst successivt vid de prioriterade bytespunkterna (se lista under 4.2.1)
Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken, kommuner och landsting, Samtrafiken (Ledsagningsportalen), Jernhusen, Norrtåg/tågoperatören

d) Förbättra och kvalitetssäkra resenärsinformation om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning samt förbättra möjligheten att tillgodogöra sig informationen oavsett funktionsvariationer och språkkunskaper (bland annat hemsidor).
Länstrafiken, Skelleftebuss, Norrtåg, Samtrafiken

Remiss

e) Utifrån forskning och dialog med organisationer och akademi, utveckla den regionala kollektivtrafiken för att anpassa den bättre till olika gruppers behov.
Kollektivtrafikmyndigheten med flera

f) Utveckla den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken i kommunerna och länet.
Länstrafiken, kommunerna, landstinget

g) Utveckla modeller för att bibehålla regional allmän kollektivtrafik som är öppen för alla.
Kollektivtrafikmyndigheten, kommunerna

h) Utveckla alternativa försäljningskanaler och nya produkter samtidigt som kontanthanteringen ombord minskas och slopas i Länstrafikens trafik.
Länstrafiken

i) Bidra till yrkesattraktivitet och goda arbetsförhållanden i bussbranschen.
Länstrafiken, Kollektivtrafikmyndigheten

Foto: Anders Alm

j) Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte.
Kollektivtrafikmyndigheten, kommuner och landsting.

k) Beredskapsplan inklusive prioriterad trafik för händelse av kris.
Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken, Länsstyrelsen, Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, kommunerna, Landstinget, Sveriges Kommuner och Landsting.

Remiss

4.2.3. Mål - ekonomiskt hållbart samhälle

8) Den regionala kollektivtrafiken bidrar till positiv demografisk och ekonomisk utveckling i alla länsdelar. → a, f, g, i, l-p, s, v, w, y
9) Självfinansieringsgrad 55 % år 2020 → a, e-j, l, n, o, q, r-w, y
10) Bibehålla högst 14,5 kr i nettokostnad per utbudskilometer till år 2020 → som 9)
11) Bussbeläggningen ökar från 10,5 % år 2013 till 12 % år 2020.[2] → a, d-f, h, l-r, t-w, y
12) Tågbeläggningen ska öka från 12 % år 2013 till närmare 20 % år 2020. [3] → a, e, l, n, o, s-w

4.2.4. Åtgärder fram till år 2019 - ekonomiskt hållbart samhälle

l) Satsningar och justeringar för att stimulera resandet på relationer med stor potential att öka kollektivtrafikens marknadsandel i Västerbotten sammantaget, med särskilt fokus på relationer och där det finns både potential och ledig kapacitet.
Landstinget samt kommuner med starka pendlingsstråk inom kommunen, Länstrafiken och kollektivtrafikföretag.
m) Arbeta fortsättningsvis för goda godsleveransmöjligheter med busstrafiken samt biljettförsäljning i alla delar av länet.
Bussgods i Västerbotten AB, Landstinget, kommunerna.
n) Samordna den samhällsbetalda trafiken (ordinarie och särskild kollektivtrafik, olika finansiärer och så vidare) bättre
Kommuner och landsting, Länstrafiken, kollektivtrafikmyndigheten
o) Kartlägg och utveckla kollektivtrafiken vid större besöksmål under säsong.
Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken, Landstinget, kommunerna
p) Förbättra informationen om möjligheten att starta upp kommersiell trafik till t.ex. besöksmål under högsäsong.
Kollektivtrafikmyndigheten
q) Fortsatt utveckling av upphandlingsverksamheten, t.ex. utvecklat samråd inför upphandling, överväg avtalstyper som stimulerar resandet
Länstrafiken, kollektivtrafikmyndigheten, landstinget, kommunerna
r) Utveckla taxorna samt analysen av intäkter, både för att samordna kollektivtrafiken med grannlänen och för att få bättre underlag för prioriteringar.
Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken, Landstinget, kommunerna.

4.2.5. Mål - ekologiskt hållbart samhälle

13) Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ökar från 11,9 % år 2010 till 18 % år 2020 och 24 % på sikt. → a-j, l-w, y
14) Som ett steg på vägen ökar antalet regionala kollektivtrafikresor från cirka 11 miljoner år 2011 till cirka 16 miljoner resor år 2020, en 4 % årlig ökning. → som ovan
15) Andelen kunder som är nöjda med senaste resan behålls på minst 86 % till år 2020 → a-f, h, i, l-y

---

2 Uträkning: Beläggningen är kvoten mellan antalet personkilometer och utbudskilometer. En 0,1 %-enheters ökning mellan 2012 och 2013. Om samma ökningstakt fortsätter varje år 2014-2020 blir det cirka 11,2 % år 2020. Målet sätts dock till 12 %. I dagsläget (2013) är det fyra av 21 län som har 12 % eller mer, och 8 län som har 10 % eller mer.
3 Uträkning: Beläggningen är kvoten mellan antalet personkilometer och vagnkilometer. En 1,2 %-enheters ökning mellan 2012 och 2013. Om samma ökningstakt fortsätter varje år 2014-2020 skulle det bli cirka 20 %. 20 är ingen hög siffra nationellt. Västernorrland hade 21,2% år 2013. I tio av de 15 län som uppgiften redovisades för 2013 var siffran i spannet 21-76 %. Beläggning kan öka och minska drastiskt. Siffra är överlag inte exakt. Den är en kvot mellan vagnkilometer (utbud) och medelreslängd enligt resvaneundersökningen. Medelreslängden är samma för hela Övre Norrland.

Remiss

16) Öka andelen fordonskilometer som drivs med förnybara drivmedel från cirka 7,1 % år 2013 till 25 % år 2020. [4]→ x

4.2.6. Åtgärder fram till år 2019 - ekologiskt hållbart samhälle

s) Fortsatt utveckling av den regionala tågtrafiken samt kopplingen till övrig kollektivtrafik.
Ansvariga för regionaltågstrafikeringen, Trafikverket, Landstinget, kommunerna, Kollektivtrafikmyndigheten

Foto: Johan Gunseus

t) Information och marknadsföring, bl.a. testresenärsaktiviteter
Länstrafiken, Skelleftebuss, Norrtåg, kollektivtrafikföretag, kommunerna, Landstinget, kollektivtrafikmyndigheten

u) Utveckla analys av och datainsamling om resande, intäkter, resandeunderlag samt resenärers åsikter och preferenser.

---

4 Uträkning: 2013 hade Länstrafiken tot 18 535 500 kilometerproduktion. Umeå var cirka 3 miljoner av det. Skattning att inklusive Skellefteås tätortstrafik var det cirka 20 miljoner i kilometerproduktion. 2013 kördes i Västerbotten enligt Öppna jämförelser 7,1 % av fordonskilometrarna med fordon med förnybara drivmedel. Av 20 miljoner är 7,1 % 1,4 miljoner. Detta borde vara Skellefteå lokalbusstrafik och Umeås nuvarande trafik med fossilfria bränslen. Umeå förutspår att de kommer ha 600 000 kilometerproduktion förnybara bränslen år 2016, jämfört med 50 000 år 2014. Jag lade först till 600 000 till de 1,4 miljonerna = 2 miljoner. Eftersom det hos Landstinget finns intresse för att prova förnybara bränslen på E4-trafiken, som idag utgör cirka 2,5 miljoner fordonskilometer, lade jag 2,5 till de 2 miljonerna. 4,5/20 miljoner=22 %. Eftersom Umeå långsiktigt vill öka antalet fordon med förnybara bränslen ännu mer, och målet är satt till 2020, så satte jag målet 25 %. Detta är rimligt då 14 av 21 län redan idag (2013) har 20 % andel eller mer fossilfria bränslen av fordonskilometrarna.

Remiss

Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken, Skelleftebuss, Norrtåg, kommunerna och Landstinget.

v) Utveckla dialogen med dem som berörs av den regionala kollektivtrafiken samt kopplingen mellan regional, kommunal, statlig och internationell utvecklings- och samhällsplanering.
Kollektivtrafikmyndigheten tillsammans med medborgare och ett stort antal andra aktörer, kommuner och Landstinget, Region Västerbotten, Länsstyrelsen, Trafikverket, Norrtåg, med flera

w) Utveckla samt förbättra informationen om anslutningarna från andra färdmedel till kollektivtrafiken.
Kommunerna, Trafikverket, Länstrafiken, ansvariga för resecentrum och stationer, taxirörelsen, Kollektivtrafikmyndigheten

x) Öka inslagen av fossilfria drivmedel i tätortstrafik och viss regiontrafik.
Umeå och Skellefteå kommuner samt landstinget som trafikbeställare.

y) Förbättra busshållplatsmiljöerna samt datakvalitet och information om hållplatsernas lokalisering, användning och utrustning.
Kommuner och Landsting, Länstrafiken, Trafikverket

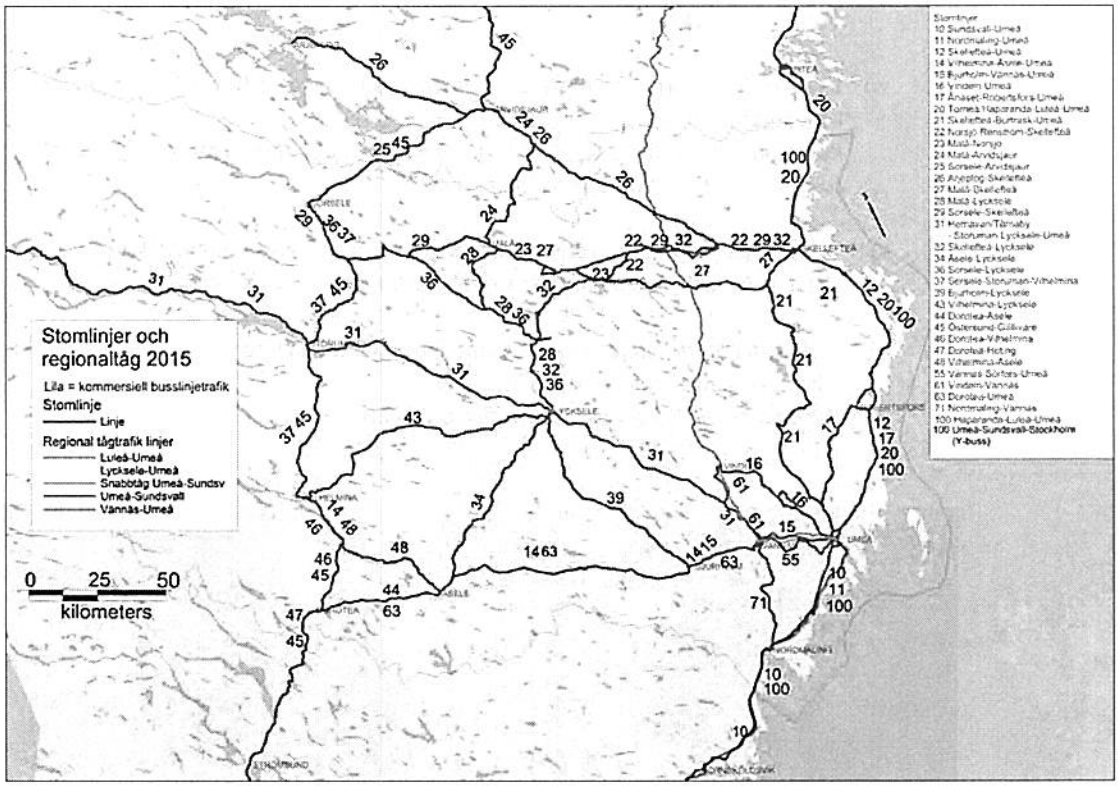
Foto: Anders Alm

Remiss

5. Nuläge regionalt

5.1. Utbud av kollektivtrafik

Figur 3 och Figur 4 finns i A4-storlek i Bilaga 6.



Figur 3. Stomlinjer och regional tågtrafik i Västerbotten 2015. Karta: Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län. Se bilaga för kartor över inomkommunal trafik. Se kapitel 5.1.3 för kartor över stadstrafik.

Trafikslagsövergripande kan kollektivtrafikstråken i länet samt över länsgräns delas in i ett antal tyngre stråk med buss- och tågtrafik som har till syfte att möta behov av daglig arbetspendling.

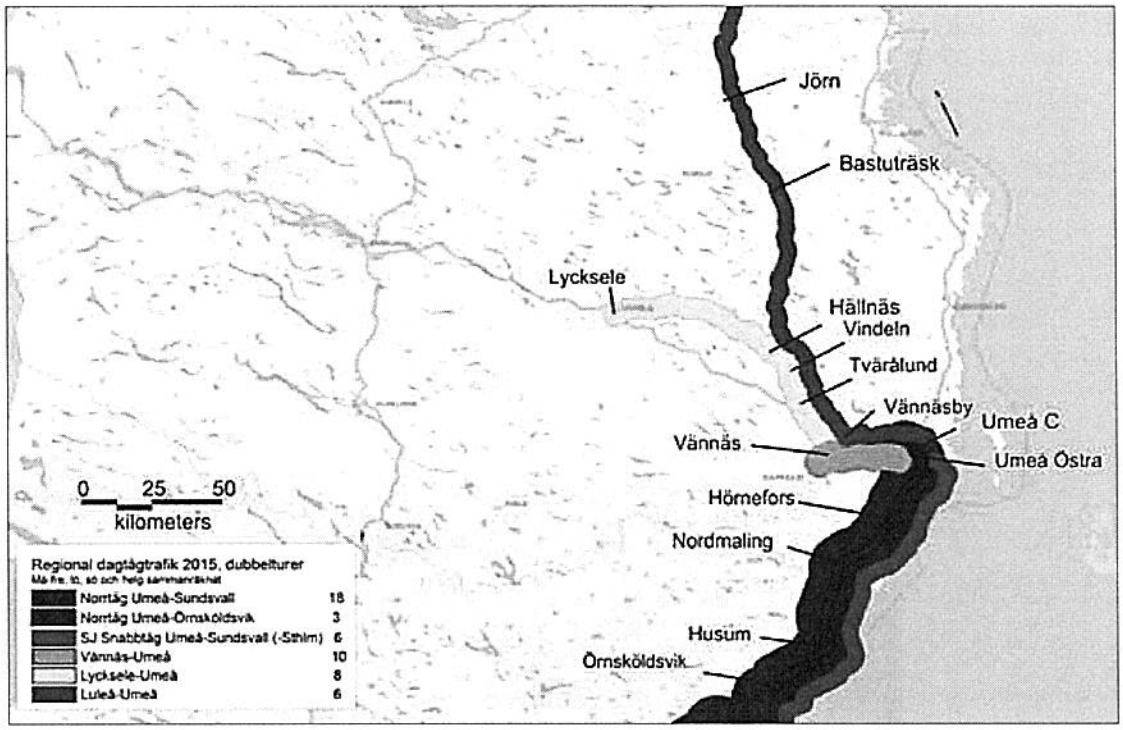
- Luleå–Piteå–Skellefteå–Robertsfors–Umeå (buss efter kusten och tåg efter Stambanan för Umeå-Luleå)
- Vindeln–Umeå (buss och tåg)
- Örnsköldsvik–Nordmaling–Umeå (buss och tåg)
- Bjurholm–Vännäs–Umeå (buss och tåg)
- Lycksele–Umeå (buss och tåg)
- Norsjö–Skellefteå (buss)

I dessa stråk är buss- och tågtrafiken i stor grad anpassad så att avgångstiderna kompletterar varandra.

Remiss

5.1.1. Regional dagtågtrafik

Länet trafikeras förutom av nattåg upphandlade av Trafikverket, även av dagtågtrafik både i Norrtågs och i SJ:s regi. Fram till sommaren 2016 har operatören Botniatåg trafikerat Norrtågstrafiken på uppdrag av Norrtåg AB. Ny upphandling gjordes 2015 och sommaren 2016 tas trafikeringen över av Svenska tågkompaniet.



Figur 4. Regional dagtågtrafik och dagförbindelser med nattåg, i Västerbotten 2015. Dubbelturer, vardag, lördag och helg sammanlagt. Karta: Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län.

Kartan ovan visar dubbelturer, vardag och helg sammanräknat för att ge en helhetsbild av utbudet. Norrtågstrafiken har ett stort antal turer mellan Umeå och Sundsvall och Umeå-Örnsköldsvik. Förutom Norrtågstrafiken så finns SJ:s dagtåg mellan Umeå och Stockholm som fungerar som regional tågtrafik för Västerbotten på relationen Umeå-Örnsköldsvik. Snabbtåget stannar inte i Nordmaling och Hörnefors såsom Norrtågs tåg gör. Mellan Umeå och Lycksele går flera turer per dag. Dagtågtrafiken mellan Umeå och Luleå är starkt neddragen sedan 2015 på grund av kraftigt nedsatt hastighet mellan Älvsbyn och Bastuträsk och förlängd restid. Norrtågstrafiken och nattågens utbud dagtid (tidig morgon Umeå-Luleå och sen eftermiddag Luleå-Umeå) ger tillsammans ett utbud på några dubbelturer per dag. Vindelns och Vännäs kommun har med Norrtågstrafiken fått ett relativt stort utbud då flera linjer har stopp i dessa kommuner.

Bakgrunden till Norrtågs tågtrafik på Botniabanan är att landstingen i Västerbotten och Västernorrland samt kommunerna Umeå, Nordmaling, Örnsköldsvik och Kramfors år 2005 tecknade ett avtal med staten. Målsättningen i avtalet är att under 15 år efter järnvägens färdigställande trafikera sträckan Umeå-Sundsvall med minst 6 persontåg dagligen i varje riktning. För att infria målsättningen förbinder sig landstingen och kommunerna att under perioden finansiera inomregional persontrafik på banan.

Regeringen beslutade i december 2007 om en försöksverksamhet på 10 år där trafikhuvudmännen i de fyra nordligaste länen får en gemensam trafikeringsrätt för all

Remiss

persontågtrafik norr om Sundsvall. Statlig finansiering ges för första fem årens trafik (30 Mkr per år), som måste växlas upp mot regionala insatser. För att samordna tågtrafiken inom de fyra nordligaste länen har trafikhuvudmännen bildat ett samägt bolag, Norrtåg AB.

5.1.2.Stomlinjer och inomkommunal trafik

Figur 3 ovan visar stomlinjetrafiken, det vill säga den mellankommunala busstrafik som finns i länet och till/från angränsande län. Största delen av stomlinjetrafiken finansieras av Västerbottens läns landsting (undantag för viss kommersiell trafik). Syftet med Landstingets stomlinjetrafik är att utifrån en helhetsbild möjliggöra regionalt resande (interregional och regional trafik) grundat på hög tillgänglighet, inom de ekonomiska ramar som ges. Den trafik som landstinget beställer ska präglas av låg energi- och miljöbelastning, hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet för resenärerna. Prioritet ges till kollektivtrafik som knyter samman två eller fler kommuncentrum, i första hand landstingets egna verksamheter som sjukresor, tjänsteresor och arbetspendling, men även övrig arbetspendling samt besöksnäring. De mest betydande stråken i länet är E4:an med koppling till Norrbotten och Västernorrland, E45 med koppling till Norrbotten och Jämtland, E12:an samt väg 92 som ansluter till E45 i Dorotea.

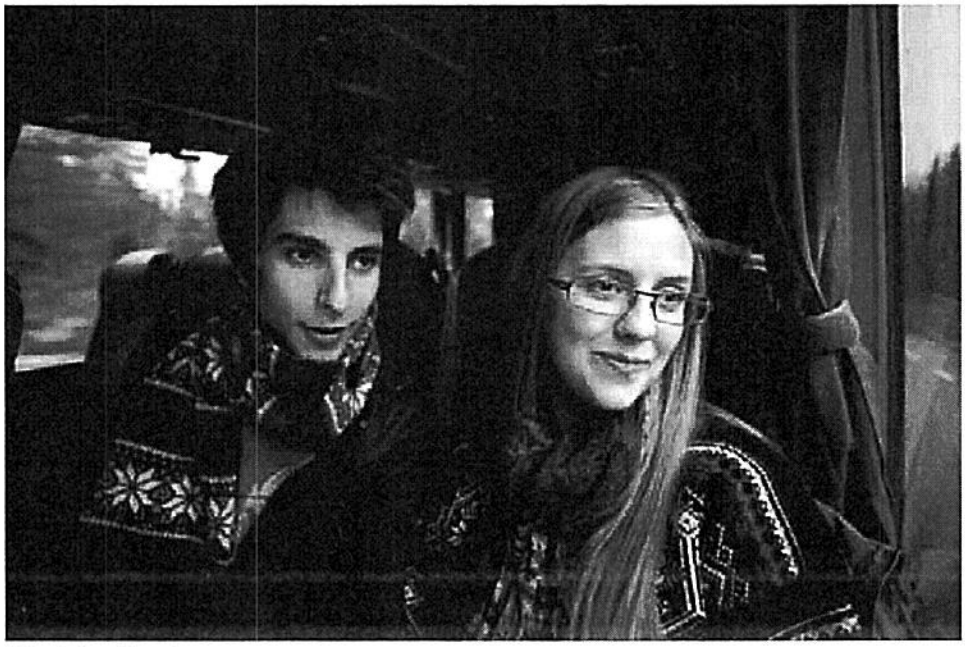


Foto: Johan Gunséus.

Med undantag för ett antal tätortsnära linjer (exempelvis Holmsund–Umeå, Sävar–Umeå och Skelleftehamn–Skellefteå) har de inomkommunala linjerna en stark koppling till skolorna i länet. Se bilaga 1 med lista på inomkommunala linjer samt bilaga 4 med kartor över de inomkommunala linjerna.

Utöver upphandlad stomlinje- och inomkommunal trafik finns även kommersiell busstrafik i samt till/från länet:

- Linje 100 är upphandlad mellan Umeå och Haparanda, medan företaget Y-buss kör linje 100 söder om Umeå, till Stockholm, kommersiellt. Inom länet stannar bussen i Hörnefors

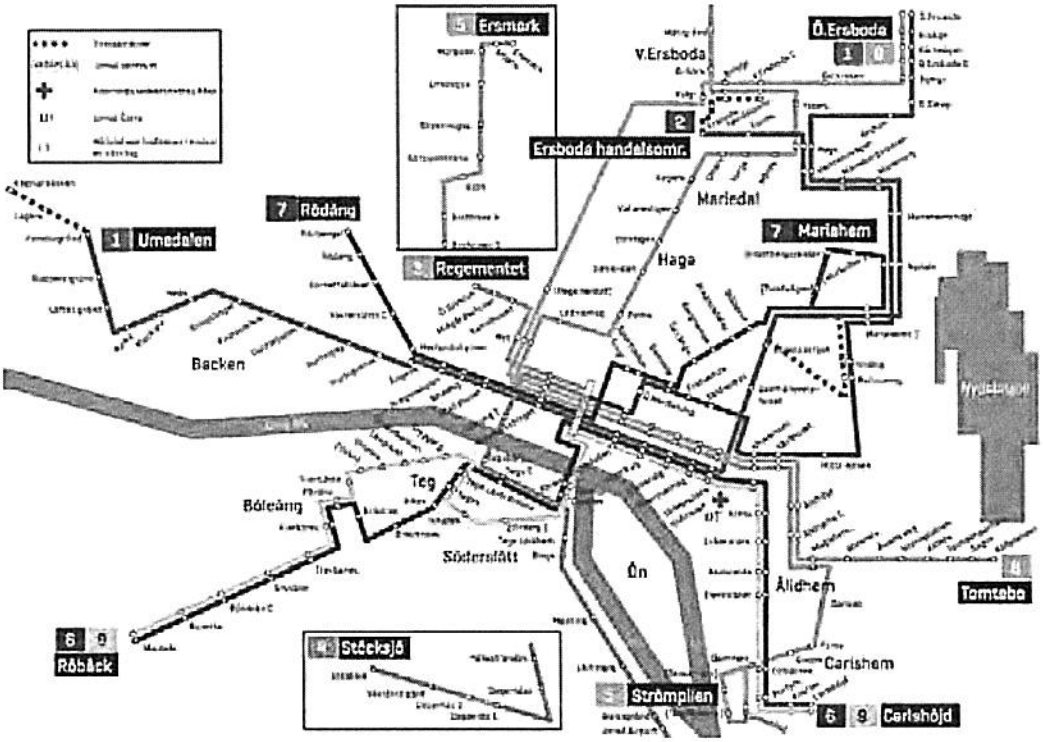
Remiss

och Nordmaling. Länstrafiken har biljettsamarbete med Y-buss på linjen. Bokningsmöjlighet finns via Y-buss´ hemsida och i Resrobot.se.

- Lapplandspilen har linjetrafik mellan Stockholm och Tärnaby-Hemavan året runt, en dubbeltur två dagar i veckan förutom på sommaren, då det är en dubbeltur tre dagar i veckan.

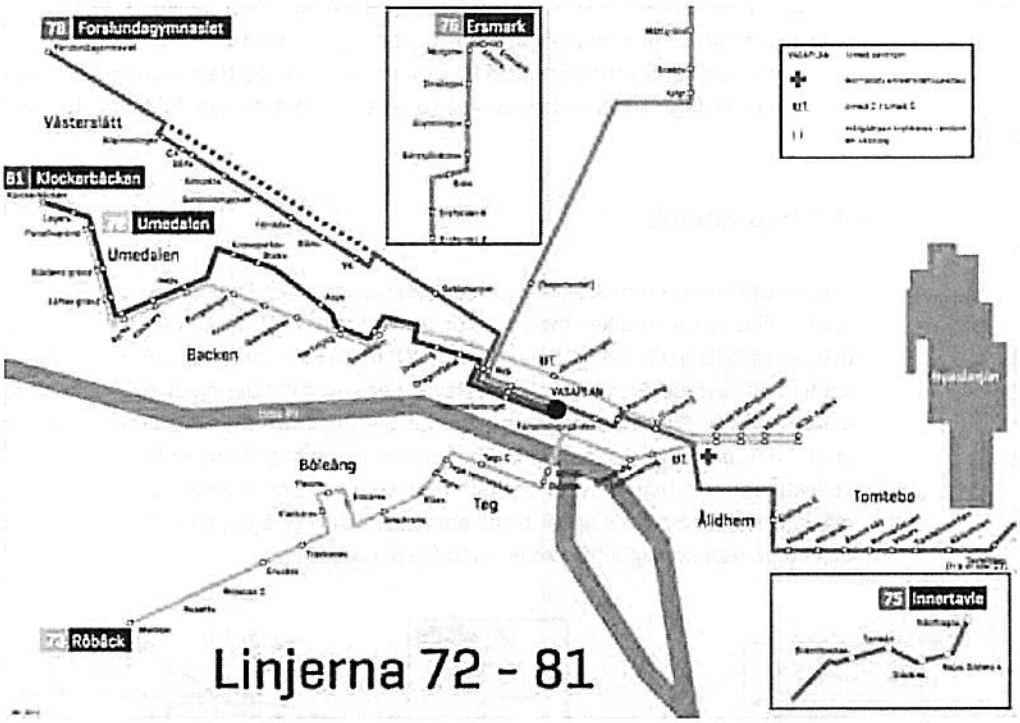
5.1.3.Tätortstrafik

Tätortstrafik finns i Umeå, Skellefteå och Lycksele tätorter. Umeå tätortstrafik upphandlas av Länstrafiken men drivs under varumärket Ultra. Det finns nio huvudlinjer och sex så kallade direktbusslinjer till och från områden utanför de centrala delarna av staden, till exempel Ersmark och Innertavle. I och med etableringen av IKEA kommer linje 4 att förändras. Snabbladdningsbara hybridbussar har introducerats i trafiken och planen är att ha 9 sådana bussar år 2016. Umeå kommun har tagit fram ett förslag på kollektivtrafikstrategi, som stakar ut utvecklingen av tätortstrafiken på kort, medellång och lång sikt. Förslaget innebär bland annat rätare dragningar, stomlinjer i tätortstrafiken och högre framkomlighet för kollektivtrafiken inom staden.



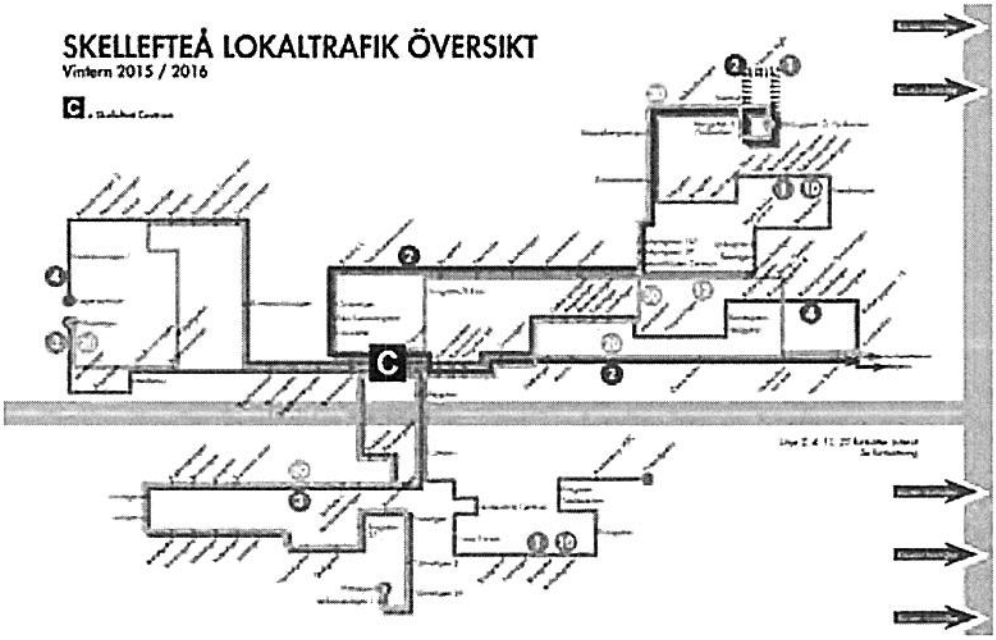
Figur 5. Huvudlinjerna i Umeå tätortstrafik som bedrivs under varumärket Ultra. Källa: Länstrafiken i Västerbotten.

Remiss



Figur 6. Direktlinjerna i Umeå tätortstrafik. Källa: Länstrafiken i Västerbotten. Utöver kartornas linjer finns flygbussen nr. 80 samt nattbusstrafik.

Skellefteå kommuns stadstrafik utförs av det kommunala bussbolaget Skelleftebuss. I stadstrafiken ingår även trafiken mellan centralorten, Ursviken och Skelleftehamn. Ny linjestruktur infördes hösten 2014, då man gick från en central bytespunkt till genomgående linjer. Skelleftebuss trafikerar även en flygbuss till Skellefteå flygplats.



Figur 7. Skellefteå lokaltrafik. Kartan fortsätter i pilarnas riktning mot Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn. Källa: Skelleftebuss.

Remiss

I Lycksele upphörde tätortstrafiken sommaren 2015. Landstinget har dock beställt viss busstrafik mellan resecentrum och lasarettet.

Storumans kommun har en tätortsringbilslinje till och från Stensele och inom centrum. Denna kan betecknas som flexibel tätortstrafik. Trafiken går måndag till fredag, har 6 turer per vardag, och förbeställningstiden är 30 minuter (helst redan dagen innan).

5.1.4. Ringbilar

Det finns cirka 270 ringbilslinjer i länet, varav största delen ombesörjer serviceresor mitt på dagen. En del linjer ansluter till stomlinje- eller tågtrafik. Trafiken beställs i huvudsak av kommuner men även Landstinget har ringbilslinjer. Inom Umeå kommun är det en timmes förbeställningstid, tätortsringbilen i Storuman beställs senast 30 min före, i övriga länet är senast dagen före senast klockan 17 som gäller. Ringbilar beställs via Landstingets beställningscentral Reseservice. Ringbilstrafiken upphandlas av Landstinget på uppdrag av Länstrafiken. Upphandlingen samordnas med upphandling av sjukresor, och i vissa delar av länet även med upphandling av färdtjänst och riksfärdtjänst. Under 2015 arbetar en arbetsgrupp med att utveckla ringbilstrafiken i Västerbotten både vad gäller målgrupper och koncept.

Foto: Margaretha Löfgren

5.1.5. Kopplingen mellan buss, tåg och tätortstrafik

Generellt så anpassas inomkommunala busslinjer i viss grad till stomlinjerna, och stomlinjerna och inomkommunala linjer i viss grad till tågtrafiken. Det finns även ringbilslinjer som ansluter till avgångar i tåg- och stomlinjetrafik. Periodkort i Västerbotten går att använda både i regionaltågstrafiken och i busstrafiken på sträckan i fråga. Enkelbiljetter som kombinerar tåg- och bussresa kan köpas på förhand, men inte ombord på fordonen.

Vid flera viktiga bytespunkter finns det bristfällig koppling mellan de olika typerna av kollektivtrafik. I Lycksele ligger busstationen som har uppvärmd väntsal en bit ifrån samt utom synhåll från tågstationen. Vid perrongen saknas uppvärmt utrymme för den som väntar. I Umeå är det cirka 600 meter mellan Umeå busstation och tätortstrafikens busstorg (Vasaplan). Det saknas busskoppling och tydligt gångstråk mellan Vasaplan och busstationen. Den framtida nya busstationen ska enligt nuvarande planering samlokaliseras med Umeå Central. Då förbättras kopplingen mellan regionbusstrafik och tågtrafik. En del stomlinjer mellan Umeå och dess kranskommuner samt de

Remiss

inomkommunala linjerna angör Vasaplan, varvid bytet mellan dessa och tätortstrafik är enkelt. Vid universitetssjukhuset är det enklare än i Umeå centrum att byta mellan tätortstrafik och annan regional kollektivtrafik, men all stomlinje-, inomkommunal och tätortstrafik angör inte sjukhuset.

5.1.6. Fordonens tillgänglighet

De tåg som används i Norrtågstrafiken är i huvudsak anpassade för resenärer som använder rullstol, elrullstol eller elmoped. Kundvärdarna ombord på tågen finns tillhands för att hjälpa till med ombord- eller avstigning. På sträckan Umeå-Lycksele har Inlandsbanans tåg Y1 använts som ersättningståg när ordinarie ITINO MV3 inte är tillgängligt. Rullstolar tas inte ombord på Y1 utan taxiresa, vid behov med specialfordon för elmoped eller elrullstol, erbjuds då som alternativ.

I trafik som beställs av Landstinget säkerställs tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning genom att:

- Fordonen ska vara utrustade med lyft för ombordtagning av bland annat rullstol.
- Samtliga passagerare ska ha möjlighet att se ut genom fönster även sittandes.
- Angöring av rullstol ska anordnas i anslutning till mittdörr.
- Antalet rullstolplatser ska vara minst 1 per fordon.
- Toalett skall vara av sådan utformning att resenärer med nedsatt rörlighet har möjlighet att använda den.
- Kontrastmarkeringar ska finnas på ledstänger och handtag, vid in- och utsteg, samt punktskrift på signalknappar på nya bussar från och med 2010.

Totalt är cirka 66 fordon av de 339 fordon som används i inomkommunal trafik och stomlinjetrafik tillgänglighetsanpassade, så att det förutom rullstolsplats och låggolv eller ramp/lift även finns audiella och visuella utrop av hållplatser. 264 fordon har låggolv eller ramp/lift och 275 fordon har rullstolsplats. Alla siffror är för sommaren 2015. I fordonen ingår både fordon med och utan handikapptoalett - fordon som trafikerar längre sträckor har handikapptoalett. Begränsningar av tillgängligheten på dessa fordon är bland annat att rullstolsplatsen samt lyften har mått- och viktbegränsningar, att bussen behöver stå stilla för att personer som använder rullstolsplatsen ska kunna använda toaletten, och att det endast finns en rullstolsplats.

En del av den inomkommunala trafiken utförs med fordon med svag tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Istället för trafik med fordon med lyft och rullstolsplats beställer många kommuner trafik med så kallad funktionsgaranti. Det innebär att transporten för personer som använder rullstol löses på annat sätt, i praktiken med taxi. Det finns dock undantag, till exempel viss fjälltrafik och trafik mellan centralort och andra tätorter i Umeå kommun och Skellefteå kommun.

I Umeå tätortstrafik används lågentrébussar med plats för en rullstol. Bussarna har automatiskt hållplatsutrop inne i bussarna, yttre utrop, och inre skyltning av hållplatser. Skellefteå tätortstrafik samt en stor del av den inomkommunala trafiken i Skellefteå bedrivs med fordon av lågentrétyp, som drivs med biogas. Bussarna har automatiskt hållplatsutrop inne i bussarna och inre skyltning av hållplatser.

I kollektivtrafiklagen står det att Kollektivtrafikmyndigheten i trafikförsörjnings-programmet ska redovisa de linjer och bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Lagarna om kollektivtrafik beskriver idag inte vilka kriterier kollektivtrafiken ska uppfylla för att vara fullt tillgänglig för alla resenärer. Utgångspunkten för prioriterat

Remiss

nät för personer med funktionsnedsättning i kapitel 4.2.1 är den stomlinje- och inomkommunala trafik som redan idag trafikeras med fordon med låggolv, lågentré, lyft, rullstolsplats och som på längre sträckor är utrustade med handikappanpassad toalett. Nätet innefattar stomlinjer och vissa inomkommunala linjer. Tanken är att infrastrukturen kring den trafik som är tillgänglighetsanpassad ska förbättras genom att påskynda avhjälpning av enkelt avhjälpta hinder (i enlighet med Plan- och Bygglagen) vid busstationer och resecentrum, införa ledsagning vid utpekade bytespunkter samt förbättra hållplatser utefter nätet som har många påstigande, till exempel med minst 20 påstigande per dygn (sådana finns det cirka 50 stycken av i Västerbotten, och minst en i varje kommun).

5.1.7. Bussgods

Godstransport i Länstrafikens regi sker under samlingsbegreppet Bussgods Västerbotten. Bussgods är ett rikstäckande transportsystem som transporterar åt både företag och privatpersoner. Till största del sker detta i befintlig busstrafik, i så kallade godsrumsbussar och på personresandets villkor. Bussgods finns vid varje busstation i kommuncentrum och dessutom vid 49 godsombud på mindre orter. Bussgods har leveranser till många områden som andra speditörer inte täcker in, eller täcker in med lägre frekvens. Leveranser med linjetrafiken har stor betydelse för näringslivet på flera mindre orter. De största godsmängderna finns längs kusten. Figur 8 visar godsmängderna i form av antal kollin under september–oktober 2011. Endast gods som avgår från ort inom länet redovisas.

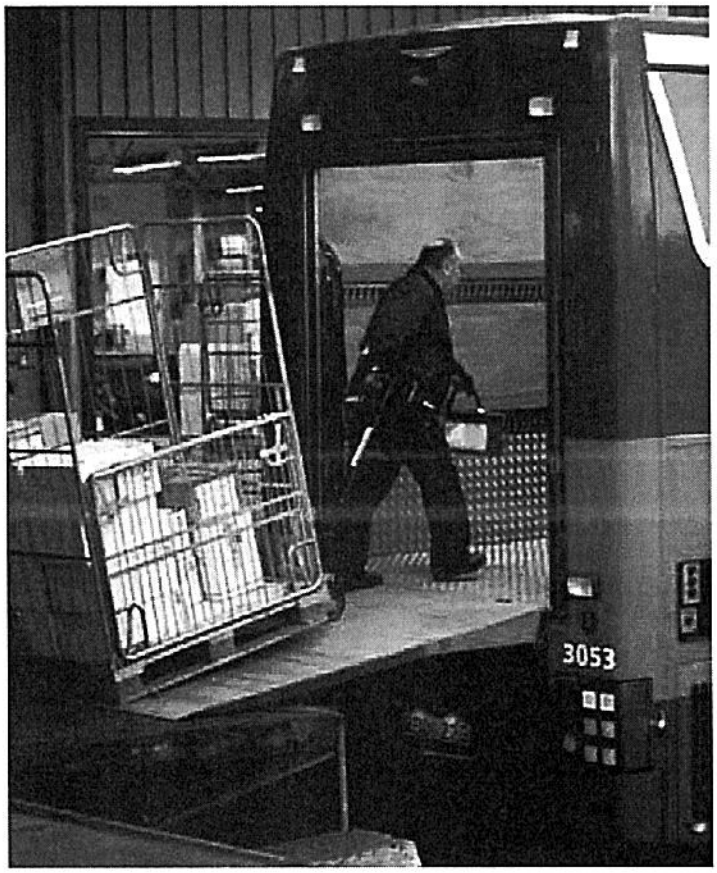
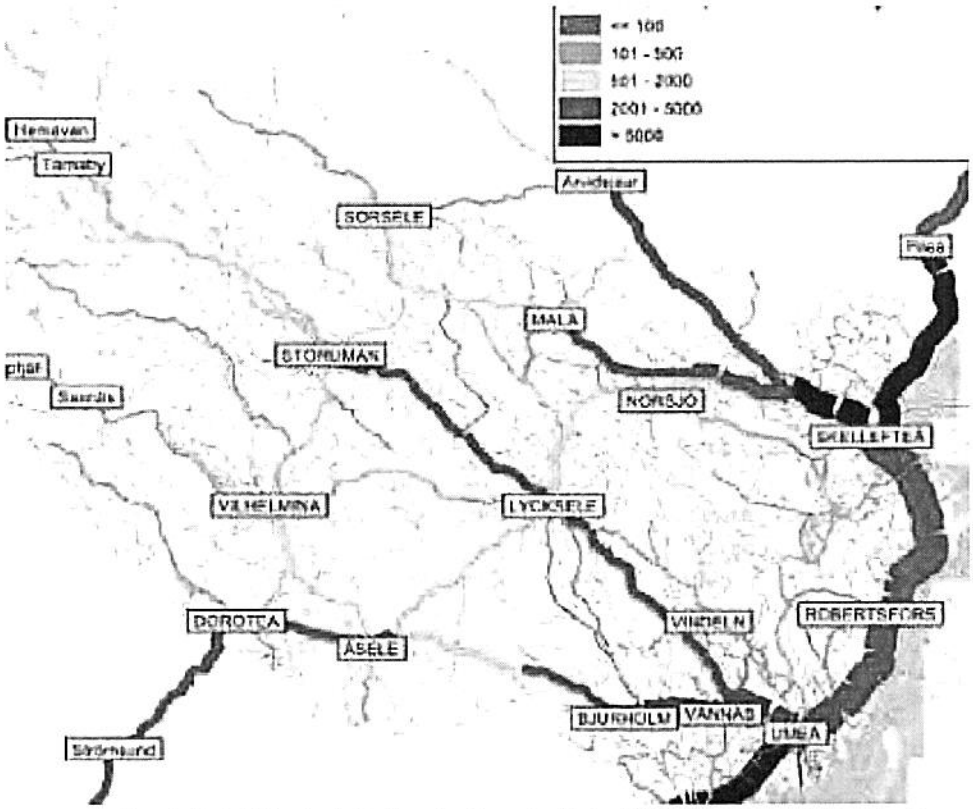


Foto: Anders Alm

Remiss



Figur 8. Godsflöden i antal kolli september och oktober 2011. Källa: Bussgodsutredning i Västerbottens län. Trivector rapport 2012:15.

5.1.8. Taxi

Regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet. Det finns goda skäl till att se taxi som en del av kollektivtrafiken, även om alla resor med taxifordon inte kan klassas som kollektivtrafikresor. Kollektivtrafik bör inte definieras av storleken på ett fordon eller av en tidtabell. En del av taxitrafiken har ett kollektivtrafikmässigt upplägg, t.ex. flygtaxi med delat fordon, som står för en stor del av transporterna till och från flygplatserna. Funktionen som transporterna har är det centrala: att transporterna är öppna för allmänheten att resa kollektivt och miljövänligt i, eller ibland för en viss del av allmänheten såsom i färdtjänst. Taxibolag utför särskild kollektivtrafik och anropsstyrd kollektivtrafik (ringbilar). Många kollektivtrafikföretag kombinerar buss och taxi i sin verksamhet. Taxiresor används också som anslutning till långväga kollektivtrafikresor, i delat eller eget fordon. Taxi utgör den flexibelt småskaliga delen av kollektivtrafiken i regionen och kan öka mobiliteten och minska behovet av egen bil.

Eftersom tillgången till privata taxiresor vardag, dagtid, kväll- och nattetid och helger i mindre tätt befolkade delar av landet påverkas av omfattningen av samhällsbetald särskild kollektivtrafik med taxifordon, och kollektivtrafikmyndigheten enligt lag ska främja en tillfredställande taxiförsörjning, finns det fog för åtgärder som innebär större närvaro av taxifordon i länets olika delar. Utformningen av upphandlingar av allmän kollektivtrafik samt frekvensen av ringbilsresor har då betydelse.

Remiss

I Västerbotten utgör den samhällsbetalda trafiken (färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar), 50-60 % av all taxitrafik. Taxirörelsen i Västerbotten är koncentrerad till Umeå, Skellefteå och Lycksele, men det går att beställa taxi privat i alla kommuner. I flera kommuner behövs förbeställning timmar eller dagar före för taxiresor vid obekväm arbetstid.

Foto: Johan Gunséus

5.1.9. Kopplingen mellan regional och långväga kollektivtrafik

För tillgängligheten i, till och från länet har den långväga kollektivtrafiken stor betydelse. Förutom att människor reser till och från länet med den, så används den interregionala tågtrafiken också för mer regionalt resande. Den långväga, eller interregionala kollektivtrafiken ska i Sverige bedrivas i huvudsak på kommersiell grund och kollektivtrafikmyndigheten kan inte besluta om upphandling av denna trafik. Men Trafikverket upphandlar viss interregional tåg-, och flygtrafik där kommersiell bärighet inte finns. När det gäller färjan Umeå-Vasa så har kommunerna Umeå och Vasa bildat ett rederi som bedriver färjetrafiken.

Två dubbelturer med nattåg per dygn trafikerar Stambanan genom Övre Norrland och Botniabanan. Resan tar cirka 9 timmar mellan Umeå och Stockholm. Turerna kör via Botniabanan, men endast det tidigare södergående tåget och det senare norrgående tåget stannar i Nordmaling. Ordinarie busstrafik och ringbilstrafik som ansluter nattåg finns i många kommuner.

Inlandsbanan AB bedriver turismtrafik från början av juni till slutet av augusti. Hållplatser i Västerbotten finns i Dorotea, Meselefors, Vilhelmina, Vojmån, Storuman, Sandsjönäs, Blattnicksele, Sorsele och Buresjön. I både norr- och södergående riktning finns en avgång dagligen, med start tidigt på morgonen i Östersund/Gällivare och ankomst sent på kvällen i Gällivare/Östersund. I södergående riktning kan resan fortsätta med avgång tidigt på morgonen från Östersund mot Mora, och i norrgående riktning kan man ansluta med ett tåg från Mora som ankommer i Östersund sent på kvällen. Tåget stannar på vägen för mat och fika, sevärdheter och bad. Resan från Dorotea till Gällivare tar cirka 11 timmar och resan från Sorsele till Östersund tar cirka 7 timmar.

Remiss

Y-buss trafikerar långväga bussar mellan Umeå och Stockholm, linje 100. Denna linjetrafik fyller viss regional funktion efter E4 och finns därför markerad i Figur 3.

Lapplandspilen är kommersiell trafik mellan Stockholm och Hemavan, via E4, Sollefteå, Åsele, Vilhelmina, Storuman och Tärnaby. Tidtabellen varierar över året.

Färjetrafik finns mellan Umeå och Vasa i regi av rederiet NLC Ferry. Trafiken marknadsförs under namnet Wasaline. Avgångs- och ankomsttiderna varierar mellan veckodagar och olika tider på året. Kopplingar mot och från Helsingfors utan övernattning i Vasa är möjliga några dagar i veckan (då det går tåg mot Helsingfors senare på eftermiddagen). Det finns även kopplingar med byte mot Joensuu i östra Finland. Det finns kollektivtrafik till och från hamnarna i Umeå som ansluter till avgångarna och ankomsterna. I Umeå behöver resan förbeställas dagen innan.

Det finns en statlig flygplats i länet, Umeå Airport. Från Umeå är det ett stort antal avgångar med olika flygbolag till Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma och Göteborg Landvetter. Statligt upphandlad flygtrafik finns till de regionala flygplatserna Skellefteå Airport, Lycksele flygplats, Vilhelmina flygplats (Sagadal flygplats) och Hemavan Tärnaby Airport. Inrikes flygtrafiken är i första hand kopplad till Stockholm/Arlanda och Bromma. Det finns även flygtrafik mellan Umeå och Luleå samt Umeå och Östersund. Flygbuss som ansluter till avgångar till och ankomster från Stockholm finns i Umeå och Skellefteå. Flygbusstrafik kommer att upphandlas mellan Sorsele och Arvidsjaur flygplats som ett samarbete mellan Trafikverket och kommunen.

5.2. Information, biljetter och personlig service

5.2.1. Information och biljetter

Information om resor i den regionala kollektivtrafiken finns dels i form av personlig service vid infopunkter och på telefon, dels i digital form och i viss mån i tryckta produkter. Länstrafiken och Norrtåg har numera separata telefon-kundtjänster. Reseinfo-punkter finns vid Umeå busstation, vid Vasaplan och vid Norrlands universitetssjukhus. Information och biljettförsäljning finns som Länstrafikens egen verksamhet vid Skellefteå busstation och Lycksele busstation. Genom ombud erbjuds information och biljettförsäljning även vid flera av länets övriga busstationer och

Foto: Anders Alm

Remiss

resecentrum: Burträsk, Byske, Dorotea, Lycksele, Malå, Nordmaling, Norsjö, Sorsele, Storuman, Tärnaby, Vilhelmina, Vindeln, Åsele, via ombud i olika stadsdelar i Umeå samt vid Skelleftebuss´ kontor i Skellefteå. Länstrafiken planerar att via de bussgodsombud som finns i länet börja sälja tomma busskort som resenären sedan kan ladda med resor i Länstrafikens webbshop. Resenärer vid tågstationerna i Umeå hänvisas till närliggande Reseinfo för personlig biljettförsäljning eller information. Biljetter till Norrtågs och SJ:s tåg kan bland annat köpas i biljettautomater vid Umeå C och Umeå Östra. I Umeå lokaltrafik har biljettautomater för enkelbiljett införts vid vissa bytespunkter.

Digitala tjänster för biljettköp och information finns på www.tabussen.nu, på www.resrobot.se, på www.norrtag.se, www.sj.se, www.skelleftebuss.se, www.ybuss.se och www.lapplanspilen.se. På tabussen.nu finns länkar till kommersiell trafik i länet. Länstrafiken jobbar med att förbättra tabussen.nu vad gäller tillgänglighet för personer med olika funktionsnedsättningar och information på engelska.

I Västerbotten är biljettköp ombord möjligt både i tätorts-, regionbuss- och tågtrafik. Biljetter som köps ombord på Umeås lokaltrafik samt ombord på Norrtågstrafiken mellan Umeå och Sundsvall dyrare än förköpta biljetter, detta för att styra över biljettköp till förköp.

Foto: Johan Gunséus

Restider förkortas och kontanthanteringen minskas genom att styra biljettköp från fordon till andra kanaler. Att styra bort köp från fordon och minska eller upphöra med kontanthanteringen är en ambition för den upphandlade kollektivtrafiken i Västerbotten.

Länstrafiken har lanserat mobilapplikationer där resor i regionbusstrafiken och Umeå tätortstrafik kan köpas med så kallad smart phone, samt en webbshop för båda typer av resor. Webbshopen kräver att resenären har ett kort som är registrerat, för att kunna ladda det med resor i webbshopen. Biljetter kan också köpas på hemsidan www.resrobot.se, som även finns som mobilvänlig version.

I och med det nya biljettsystemet från 2013 i Västerbotten kunde realtidsinformation om var bussen befinner sig och beräknad ankomsttid införas först i Umeå lokaltrafik.

Remiss

sommaren 2015, sedan i regionbusstrafiken hösten 2015. Även Skelleftebuss planerar införa detta i tätortstrafiken i Skellefteå.

Tryckta tidtabeller fasas successivt ut i största delen av Länstrafikens trafik. Som ersättning för tryckta tidtabeller har så kallade personliga tidtabeller lanserats. De beställs gratis via www.tabussen.nu eller per telefon. I Norrtågstrafiken, i Umeå, i Lycksele och i Skellefteå tätortstrafik finns fortfarande tryckta tidtabeller. Dessutom finns så kallade ficktidtabeller för vissa stomlinjer och inomkommunala linjer med stort resande.

Det finns flera olika biljetter i Länstrafikens regiontrafik: Enkelbiljett, periodkort, årskort, rabattkort, länskort, företagskort, barn/ungdom, skolkort, seniorkort och ungdomskort, resplusbiljett samt Norrlandsresan. I Norrtågstrafiken finns bland annat enkelbiljetter och periodkort. Skelleftebuss har även olika typer av kort och i tätortstrafiken är det lägre biljettpris mellan och 10 och 14 på vardagar. Länstrafiken i Västerbotten AB utvecklar, tillsammans med övriga bolag i Norrlandsresan, utbudet av biljetter.

Prisstruktur och prisnivåer beslutas politiskt för den upphandlade kollektivtrafiken, med undantag för enkelbiljetter i Norrtågstrafiken, där trafiken bedrivs som tjänstekoncession och operatören själv prissätter biljetterna.

Foto: Scandinavian Stock Photo

5.2.2. Ledsagningstjänst

Ledsagning för personer med funktionsnedsättning eller särskilda behov vid stationer och terminaler är viktigt för jämlik mobilitet, och förutsätts också i gällande EU-direktiv. Utvecklad ledsagning i kollektivtrafiken kan innebära mer spontant resande för personer som utan ledsagning skulle behöva beställa riksfärdtjänst veckor i förväg. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten har startat upp ny ledsagning i kollektivtrafiken i Västerbotten sommaren 2015, i samarbete med landstinget, Länstrafiken och Norrtågs nuvarande operatör Botniatåg. I dagsläget finns därför kostnadsfri ledsagningstjänst tillgänglig att bokas via Reseservice i Västerbotten och SJ för resenärer med funktionsnedsättning eller särskilda behov som reser från, ankommer till eller byter vid Norrlands universitetssjukhus kopplat till Umeå Östra och vid tågstationerna utefter Stambanan. Endast vid Norrlands universitetssjukhus-Umeå Östra kan man få ledsagning till, från och mellan bussar samt mellan buss och tåg. I sjukhusets centralhall arbetar entrévärdar vardagar dagtid, som kan hjälpa resenären vidare efter ledsagningen. Ledsagning finns också vid ett stort antal tågstationer och några bussterminaler i övriga Sverige. Med ett samtal bokar resenären alla ledsagningar för sin resa.

Remiss

5.3. Resandeunderlag för kollektivtrafiken

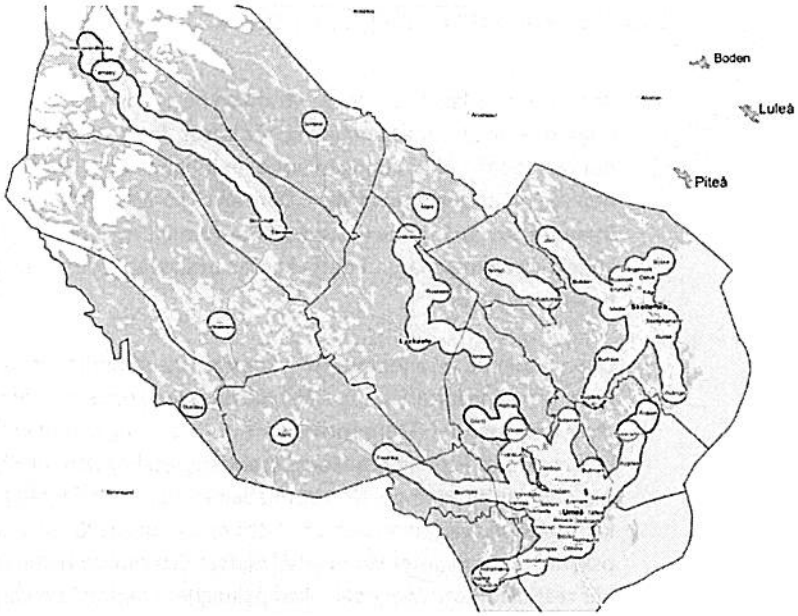
Resandeunderlaget för kollektivtrafiken består av flera olika delar: arbetspendling, högskole- och gymnasiependling, skolresor, fritidsresor, sjukresor och så vidare. De som bor och jobbar, eller antingen bor eller jobbar i länet, reser eller skulle kunna resa med den regionala kollektivtrafiken. Därutöver kommer det besökare både från Sverige och utlandet, och många av dessa har inte kommit med bil, varför de är potentiella kollektivtrafikresenärer. I detta kapitel beskriver vi den kännedom vi har om de olika typerna av resor.

Det nuvarande resandemönstret kommer att förändras med anledning av investeringar i både transportinfrastruktur och i målpunkter, som kommer alstra ny trafik i länet eller styra om resandet. Transportinfrastruktursatsningar som kommer få stor betydelse för den regionala kollektivtrafikens resandeutveckling och för tillgänglighet och samspel i regionen är till exempel Norrbotniabanan, bättre underhåll på Stambanan, ökad kapacitet på Tvärbanan och upprustning av europavägar särskilt med tanke på oskyddade trafikanter vid busshållplatser och rimliga restider med buss. I den mån det blir restidsförkortningar och ökad pålitlighet i tågtrafiken kan överflyttningen från privatbil till tåg- och busstrafik blir stor. Dessutom kan samspelet och resandet mellan orter öka. Färjetrafiken över Kvarken har ökat resande och besöksnäringen har upplevt fler finska besökare. Planerad storflygplats i Mo kan öka efterfrågan på linjetrafik mellan Mo i Rana och olika orter i Västerbotten. När Kvarkentrafiken vidareutvecklas med t.ex. bättre anpassad färja, kan trafiken bli än mer attraktiv och skapa fler resor mellan hamnen och olika delar av länet. Uppstart av varuhuset IKEA och kringliggande detaljhandelsområde kan också ge fler besök i länet som förhoppningsvis till viss del sker med kollektivtrafik och beställningsbusstrafik.

5.3.1. Pendling

Figur 9 visar lokala arbetsmarknadsregioner eller så kallade kraftfält på tätortsnivå, män och kvinnor sammanlagt. Kraftfältens utbredning beror på pendlingens andelar av befolkning, inte på absoluta antal pendlare. Stråken är ritade efter vägarna men en del av pendlingen sker med tåg. Lokala arbetsmarknadstätorter, där minst 80 % bor och arbetar i den egna tätorten och maximalt 7,5 % av den arbetande befolkningen pendlar till en specifik annan ort är t.ex. Umeå, Skellefteå, Lycksele, Storuman, Norsjö, Dorotea, Sorsele, Vilhelmina, Åsele och Malå. Tätorter där minst 20 % arbetar i en annan tätort och mer än 7,5 % av den arbetande befolkningen pendlar till en specifik annan tätort är till exempel Vindeln och, Robertsfors (som ingår i Umeås kraftfält), Åmsele (som ingår i Lyckseles kraftfält), Lövånger och Bygdsiljum (som ingår i Skellefteås kraftfält). Ur ett kollektivtrafikperspektiv ger dessa kraftfält en indikation av vilka stråk som är viktiga för kommuners arbetsmarknad, men inte hur stora antal pendlare det handlar om. God kollektivtrafik skulle kunna påverka kraftfälten så att fler tätorter ingår i t.ex. Lyckseles kraftfält och att Umeå och Skellefteå skulle ingå i varandras kraftfält. Kollektivtrafik i dessa kraftfält skulle, förutsatt att volymerna är tillräckliga, kunna utvecklas så att fler resenärer skulle flytta över från privatbil till buss eller tåg.

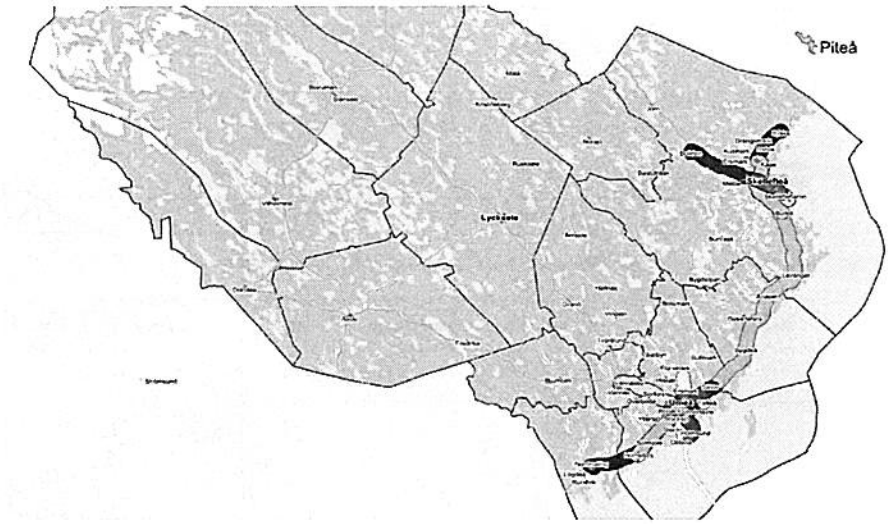
Remiss



Figur 9. Kraftfält kring arbetsmarknader Västerbotten 2012. Karta: Region Västerbotten.

Figur 10 Visar de 25 relationer mellan tätorter med störst pendlingsvolym i Västerbotten år 2012, exklusive pendling mellan tätorter i och utanför länet. Alla antal som redovisas är i båda riktningarna sammanlagt. Stråken är ritade efter vägarna men en del av pendlingen sker med tåg. I alla 25 relationer på kartan ingår Umeå eller Skellefteå tätort. Den överlägset största relationen är Umeå-Holmsund med 1820 pendlare, på andra plats är Skellefteå-Ursviken med cirka 1210 pendlare. Umeå-Vännäs är på plats 6 (876), Umeå-Hörnefors på plats 8 (729), Skellefteå-Kåge på plats 10 (688), Umeå-Skellefteå på plats 14 (431), Nordmaling-Umeå på plats 19 (299). Relationen Vindeln-Umeå (239 pendlare) och Lycksele-Umeå (230 pendlare) är på plats 22 och 23, Stensele-Storuman på plats 26 (181). Relationen Stensele-Umeå sticker ut i och med att det är en relation helt utan koppling till Umeå- och Skellefteåregionerna. Om relationer mellan orter i länet och utanför länet tas med, är Stockholm-Umeå på plats 6 (964), Örnsköldsvik-Umeå på plats 20 (300), Stockholm-Skellefteå på plats 24 (244), Luleå-Umeå på plats 31 (187), Göteborg-Umeå på plats 37 (155), Piteå-Skellefteå (123) och Luleå-Skellefteå (107) på plats 40/41. När det kommer till arbetspendling finns det alltså volymmässigt stor potential för kollektivtrafikresande i dessa stråk. Mellan Stensele och Storuman finns idag ett fåtal bussturer i pendlingstidslägen. I rusningstid är tågtrafiken mellan till exempel Nordmaling, Hörnefors och Umeå full och resenärer reser utan sittplats. Mellan Umeå och Skellefteå är det redan idag stor pendling, och med Norrbotniabanan skulle pendlingen öka kraftigt.

Remiss



Figur 10. De 25 relationer mellan tätorter med störst pendlingsvolym Västerbotten 2013. Fältets färg indikerar inte volym. Karta: Region Västerbotten.

Pendlingsanalyserna i Bilaga 7 är gjorda med statistik från 2010. SAMS-områden som pendlingen 2010 studerades med fungerar inte bra i flera av länets kommuner, och NYKO-områden finns inte ännu tillgängliga för analyser. De sista tåglinjerna i Norrtågssystemet startades upp hösten 2012. Nya pendlingskartor tas fram vid uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet 2016-2019, efter att pendlingsstatistik för år 2014 och NYKO-områden blivit tillgänglig. Statistiken för 2014 kommer att spegla pendling med fullt utvecklat Norrtågssystem, som varit i drift några år.

I bilaga 3 finns en tabell som visar arbetspendling (oavsett färdmedel) år 2010 från och till Västerbottens kommuner, uppdelat på män och kvinnor. Vid revideringar kan färskare statistik, som visar på pendlingsmönstret där regionaltågtrafiken slagit igenom, användas.

5.3.2. Utbildningspendling

Den inomkommunala busstrafiken tillmötesgår framför allt behovet av att resa till och från utbildning och till och från serviceorter. Stomlinjetrafik och tåg används bland annat för pendling till gymnasium i annan kommun och för pendling till högre utbildning. Statistik över högskolependling finns för mantalskrivna i Västerbotten. Tabell 1 visar antalet personer (värden på 6 personer och uppåt) år 2013 som är mantalskrivna i en kommun i Västerbotten men läser på campus i en annan kommun. Distansstudier finns inte med i tabellen. Statistiken visar att i länets kommuner förutom Umeå och Skellefteå, så är Umeå det klart dominerande orten som mantalskrivna pendlar till. Endast från Umeå och Skellefteå kommuner pendlar fler än fem personer till högskolestudier på campus i andra kommuner än Umeå. De överlägset mest populära campus att pendla till i Sverige är Uppsala och Luleå. Båda ligger efter Stambanan genom Övre Norrland. Den enskilt största högskolependlingen är dock från Skellefteå till Umeå campus. I Umeåregionens kommuner (Nordmaling, Vindeln, Robertsfors, Vännäs) bor det knappa 300 personer som studerar på campus i Umeå. I Bjurholm och bland inlandskommunerna (Norsjö, Malå, Storuman, Sorsele, Dorotea, Vilhelmina, Åsele) är de mantalskrivna som studerar i Umeå betydligt färre. Detta torde till stor del bero på det längre avståndet och

Remiss

därmed större sannolikhet att både flytta till och skriva sig på studieorten. Lycksele har dock nästan 50 invånare som studerar på campus i Umeå.

Tabell 1 Högskolependling (ej distansstudier) bland mantalskrivna i Västerbotten 2013. Värden från 6 studenter och uppåt. Källa: Region Västerbotten.

Mantalskrivna i Västerbotten | Bostadsort (mantalskriven i)

Campusort	Nordmaling	Bjurholm	Vindeln	Robertsfors	Norsjö	Malå	Storuman	Sorsele
Umeå	65	Umeå 15	Umeå 41	Umeå 54	Umeå 9	Umeå 6	Umeå 15	Umeå 12

Campusort	Dorotea	Vännäs	Vilhelmina	Åsele	Umeå	Lycksele	Skellefteå
	-	Umeå 104	Umeå 23	Umeå 9	Umeå 9593	Umeå 48	Skellefteå 451
					Uppsala 140		Umeå 344
					Utlandet 105		Luleå 127
					Flera kommuner i olika län 61		Stockholm 22
					Stockholm 41		Piteå 17
					Göteborg 34		Uppsala 16
					Luleå 22		Linköping 9
					Lund 10		Göteborg 9
					Skellefteå 16		Huddinge 7
					Malmö 12		Östersund 8
					Huddinge 9		Utlandet 6

KAPITLET KOMMER EVENTUELLT KOMPLETTERAS MED GYMNASIEPENDLING

Remiss

5.3.3. Resande till besöksmål

Foto: Region Västerbotten

Besöksnäringen lyfts ofta fram som en viktig näring för kommunerna och länet både för attraktivitet och för arbetstillfällen och mångsidig arbetsmarknad. Besöksnäringssatsningar görs från kommunalt, regionalt och nationellt håll. Besöksnäringen är en stor industri och i Västerbotten växer besöksnäringen i övernattningsinkomster och omsättning beräknat. Denna uppmärksamhet har inte motsvarats av satsningar i kollektivtrafiksystemet kopplat till besöksnäringen och specifika besöksmål.

Landstinget har en viss prioritering av resor till och från besöksmål, och kommuner visar intresse för att utveckla exempelvis ringbilstrafik till och från besöksmål under säsong. Beroende på ekonomiska resurser hos finansiärerna och resandeunderlag är kollektivtrafiken i dagsläget dock inriktad på framförallt skolresor, arbets- och utbildningspendling samt resor till och från sjukvård, i viss mån fritidsresor. Den ordinarie kollektivtrafiken erbjuder inte alltid bra förbindelser till och från besöksmål under säsong. Arbetspendlingstrafik upprättas sällan till arbetsplatser inom turismen då dessa arbetsplatser är eller uppfattas som mindre och mer utspridda än till exempel sjukhus och industriarbetsplatser. Besökare i genomsnitt reser dessutom andra delar av året och dygnet än pendlare och skolbarn.

Kollektivtrafikplanering och övrig samhällsplanering kan ske med ökad medvetenhet om besöksnäringens behov och dialog bättre dialog med besöksnäringens representanter. Oavsett ekonomiska ramar så finns möjlighet att främja kollektivt resande och resmöjligheter till och från besöksmål. Dels finns det sedan tidigare trafik som passar många besökare. På helger, kvällar och turistsäsonger går trafik där det finns gott om plats i fordonen och dessa platser nyttjas bättre om fler betalande turister skulle hitta till denna trafik. Åtgärder inom information och marknadsföring i samarbete med destinationsbolag, turistbyråer och besöksmål kan locka fler turister till befintlig trafik.

Remiss

Besöksnäringens behov kan beaktas bättre i planeringen av resecentrum och hållplatser och den information som finns där. Bättre information om möjligheten att på kort varsel starta upp kommersiell trafik, till exempel under säsong, kan också förbättra kollektivtrafikutbudet till och från besöksmål.

Det finns inte statistik på färdmedelsval för besök vid besöksmål i Västerbotten, men känt är att privatbilens andel vid fritidsresor överlag är hög. Det finns ett stort antal besöksmål i Västerbotten som besöks både av turister och av länets egna invånare, se Tabell 2. Kollektivtrafikmyndigheten tillsammans med andra aktörer kan arbeta mer med att kartlägga den kollektivtrafik som redan idag finns till de större besöksmålen under deras respektive säsonger, kartlägga hållplatser i närheten, den information om kollektivtrafikförbindelserna som lämnas på besöksmålens och turistinformationers hemsidor, med mera, för att kunna peka ut förbättrings- och justeringsmöjligheter. En viktig del är att ha dialog med besöksnäringens representanter.

Tabell 2. Besökare vid besöksmål i Västerbotten under 2014, besöksmål med 15 000 besökare eller mer. Statistikkälla: Västerbottens Turism.

Kommun	Besöksmål	Besökare 2014	Kommun	Besöksmål	Besökare 2014
		Summor på 15 000 och mer. Uppgifter från saknas från vissa besöksmål.			
Skellefteå	Nordanå entre 1 & 2	185 411	Skellefteå	Västerbottensteatern övrig	37 000
Storuman	Tärnaby/Hemavan	169 000	Skellefteå	Byske utebad	36 273
Skellefteå	Eddahallen	107 640	Umeå	Umeå Lagun	35 000
Umeå	Bildmuseét	106 462	Skellefteå	Bjuröklubb Naturreservat	35 000
Umeå	Guitars-The Museum	85 000	Storuman	Storumandagarna	30 000
Skellefteå	Skellefteå museum	75 534	Skellefteå	Nordanåområdet	28 000
Lycksele	Djurparken	61 200	Skellefteå	Café Fyren	23 000
Umeå	Umeå Folkets Hus-konferens	55 000	Skellefteå	Fastec Ring	22 000
Skellefteå	Furuögrund Hamncafé	55 000	Skellefteå	Skellefteå Kraft Arena	22 000
Skellefteå	Bowlingkompaniet	53 200	Skellefteå	Boda Borg	20 420
Malå	Tjamstanberget	48 000	Umeå	Umeå Energicentrum	20 000
Robertsfors	Stenfors Gård	45 000	Skellefteå	Konsthallen	18 894
Skellefteå	Vitbergsbadet	43 000	Umeå	Västerbottens museum	18 800
Vilhelmina	Kittelfjäll	41 000	Vindeln	Konst i Kvarn	15 000
Lycksele	Gammplatsen	40 000	Skellefteå	Discgolfen	15 000
Skellefteå	Bygdsiljum skidanläggning	40 000	Skellefteå	Alhems trädgård	15 000
Robertsfors	Bygdsiljum skidanläggning	40 000			
Skellefteå	Westmans café	40 000			

5.3.4. Marknadsandel

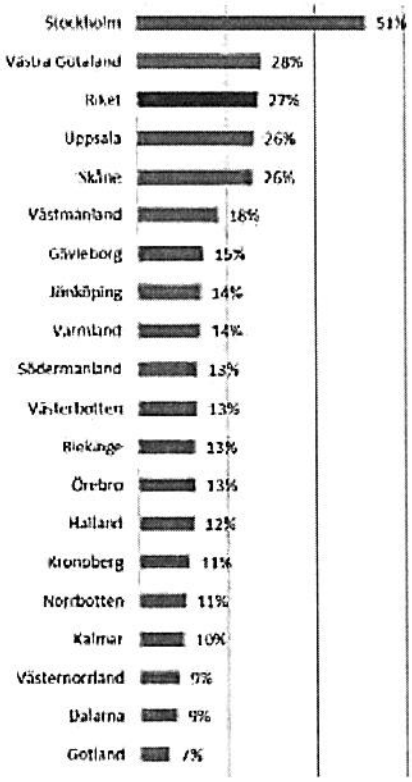
Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är det viktigaste måttet för kollektivtrafikresandets utveckling. Marknadsandelen är också en av de mått som används i trafikförsörjningsprogrammets målsättningar. Kollektivtrafikens marknadsandel ökar om kollektivtrafikresandet ökar mer i antal än det privata motoriserade resandet, om privatbilister övergår till att åka kollektivt och om privatbilister övergår till att gå eller cykla.

Kollektivtrafikens marknadsandel i Västerbottens län uppgick år 2010 till cirka 11,9 procent, år 2011 till cirka 11,1 procent, år 2012 13,1 %, år 2013 till 12% och 2014 till 13 %. Detta är cirka hälften av rikssnittet och hälften av marknadsandelen i Skåne och Uppsala län. Nationellt var rikssnittet år 2012 25,9 %, år 2013 27% och år 2014 27 %.

Remiss

Antalet resor och personkilometer i lokal och regional kollektivtrafik nationellt har utvecklats positivt under samma period, men kollektivtrafikresandet utvecklas alltså inte tillräckligt kraftigt för att överstiga befolkningsökningen och det ökande resandet i samhället överlag.

I ordningsföljden för år 2014 (se Figur 11) är det en tydlig brytpunkt mellan Skåne läns 26 % marknadsandel och Västmanlands läns marknadsandel på 18 %. Det finns flera län i Sverige där kollektivtrafiken har betydligt lägre marknadsandel än Västerbotten. Det så kallade fördubblingsprojektets främsta mål är en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel på sikt jämfört med 2010. Ett steg i den riktningen är enligt projektet en fördubbling av antalet resor i kollektivtrafiken från 2006 till 2020. Även minskat resande med privatbil kan öka kollektivtrafikens marknadsandel utan att kollektivtrafikresandet ökar. Fördubblingsprojektets mål om ökat antal kollektivtrafikresor utgår från det sannolika scenariot att allt resande fortsätter öka i samhället, och att bilresandet åtminstone inte minskar. För riket i genomsnitt ger en fördubbling jämfört med 2010 cirka 50 % marknadsandel, för Västerbotten cirka 24 % marknadsandel.



Figur 11. Kollektivtrafikens marknadsandel per län 2014. Källa: Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2014.

Tabell 3 visar strukturen i resandet person och dag i Sverige i genomsnitt enligt den nationella resvaneundersökningen 2011-2014. Totalt gör människor cirka 1,6 huvudresor per dag, och dessa resor består av resor med olika "ärenden". Störst andel utgör arbets- tjänste- och skolresor, människor gör i genomsnitt 0,74 sådana resor per dag. 0,14 av dessa görs med kollektivtrafik, ökningar från 0,72 respektive från 0,13 i föregående resvaneundersökning. Vi gör mycket så kallade fritidsresor, det görs i genomsnitt 0,52 huvudresor per person och dag i ärendekategori "fritid", en ökning från 0,50 i

Remiss

föregående undersökning. Endast liten andel av de dagliga fritidsresorna sker med kollektivtrafik: 0,03 resor, och det är ingen ökning från föregående undersökning. Dryga 2/5 av fritidsresorna görs med bil. Det finns alltså en potential att öka det kollektiva resandet genom att öka kollektivtrafikens andel av fritidsresandet.

Tabell 3. Antal huvudresor per person och dag efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdsätt år 2011-2014. Källa: Trafikanalys, Resvaneundersökningen 2011-2014.

	Huvudsakligt färdsätt[2] *Main mode of travel*[2]					Samtliga *All*
	Till fots, cykel *By foot, bikycle*	Bil *Car*	Kollektiva färdsätt[3] *Public transport*[3]	Övriga färdsätt[4] *Other mode of travel*[4]	Uppgift saknas *Information not available*	
Huvudsakligt ärende *Main purpose*						
Arbets-, tjänste- och skolresor *Business, work and study-related*	0,20 ± 0,0	0,37 ± 0,0	0,14 ± 0,0	0,02 ± 0,0	0,01 ± 0,0	0,74 ± 0,0
Service och inköp *Service and shopping*	0,06 ± 0,0	0,13 ± 0,0	0,01 ± 0,0	0,00 ± 0,0	0,00 ± 0,0	0,21 ± 0,0
Fritid *Leisure*	0,25 ± 0,0	0,22 ± 0,0	0,03 ± 0,0	0,01 ± 0,0	0,01 ± 0,0	0,52 ± 0,0
Annat ärende *Other purpose*	0,02 ± 0,0	0,06 ± 0,0	0,01 ± 0,0	0,00 ± 0,0	0,00 ± 0,0	0,09 ± 0,0
Uppgift saknas *Information not available*	0,00 ± 0,0	0,00 ± 0,0	0,00 ± 0,0	0,00 ± 0,0	0,00 ± 0,0	0,00 ± 0,0

5.3.5. Kollektivtrafikresandets utveckling sammantaget

År 2006 gjordes cirka 9,5 miljoner resor i, till och från Västerbottens län, år 2010 cirka 10,8 miljoner resor, år 2011 cirka 11,1 miljoner resor (+3 %), år 2012 cirka 11,7 miljoner resor (+5 %), år 2013 cirka 11,7 miljoner resor (+-0) och år 2014 cirka 11,9 miljoner resor (+2%). Tabell 4 visar resandet i kollektivtrafiken i stort år 2014. Statistik för regionalt resande med SJ snabbtåg och Y-buss är inte inräknat.

Tabell 4.

Regionbuss	cirka 3 600 000 resor (-100 000 jfr med 2013)
Umeå tätort	cirka 6 600 000 resor (+200 000 jfr med 2013)
Skellefteå tätort	cirka 1 100 000 resor (som 2013)
Lycksele tätort	cirka 36 000 resande (+10 000 jfr med 2013)
Norrtåg, påstigande Västerbotten	585 000 resor (+70 000 jfr med 2013)

Totalt: cirka 11,9 miljoner resor 2014, 2 % ökning jämfört med 2013

Statistiken visar att resandet inte ökat i takt med målet i programmet 2012-2015 som var 5 % per år och 17 miljoner år 2020. För att uppnå målet hade resande behövt vara cirka 12,3 miljoner år 2014.

5.3.6. Resande med inomkommunala och stomlinjer

Inomkommunala linjer och stomlinjer, exklusive tätortstrafik, har utvecklats enligt följande: År 20065 cirka 4 300 000, år 2011 4 250 000 resor, år 2012 4 000 000 resor, år 2013 3 700 000 resor, år 2014 3 600 000 resor. Tappet av resenärer 2012-2013 beror

5 De siffror som gäller för 2006 i detta kapitel är sannolikt en underskattning på cirka 5 % på grund av statistikbortfall och dylikt.

Remiss

delvis på minskade årskullar och på att regionbusstrafik Skellefteå-Skelleftehamn-Bergsbyn-Ursviken gjordes om till kommersiell trafik, med motsvarande resandeökning i Skelleftebuss' tätortstrafik (se 5.1.3).

De fem till resandeantalet största stomlinjestråken i Västerbotten var år 2014 Torneå-Umeå, Skellefteå-Umeå, Bjurholm-Vännäs-Umeå, Hemavan-Umeå och Nordmaling-Umeå (Tabell 5). Alla dessa stråk har även ökat eller varit stabila i resandeantal mellan 2013 och 2014. Fjorton av de 25 stråken i tabellen har haft en resandeökning, övriga har haft stabilt resande eller minskat resande.

Tabell 5 Antal resor i Länstrafiken i Västerbottens stomlinjetrafik år 2014. Källa: Länstrafiken i Västerbotten

Sträcka	Linjer	2013	2014
Torneå-Umeå	20, 98, 100	520197	547517
Skellefteå-Umeå	12	196619	207275
	21	31960	30769
Bjurholm-Vännäs-Umeå	15	171108	176059
	55	51915	57538
Hemavan-Umeå	31	107439	106780
Nordmaling-Umeå	11	91298	98467
Flygbussen Umeå	80	65006	96124
Vindeln-Umeå	16	85421	94308
Robertsfors-Umeå	17	75157	70702
Skellefteå-Lycksele	32	38478	39040
Åsele-Umeå	14	26517	26974
Nordmaling-Vännäs	71	13047	17435
Vindeln-Vännäs	61	10879	11501
Malå-Lycksele	28	11273	11190
Sorsele-Lycksele	36	9525	11155
Vilhelmina-Lycksele	43	12035	11019
Norsjö-Renström-Skellefteå	22	11349	10841
Åsele-Lycksele	34	11271	10717
Vilhelmina-Åsele-Umeå	48	7571	8405
Sorsele-Skellefteå	29	5485	7759
Dorotea-Vilhelmina	46	6713	6659
Malå-Norsjö-Skellefteå	27	7075	6364
Bjurholm-Lycksele	39	4522	4433
Malå-Norsjö	23	157	3243
Dorotea-Åsele-Umeå	44	903	809
Sorsele-Storuman-Vilhelmina	37	670	488

Tabell 6 visar de hållplatser som haft minst 20 000 påstigande i regionbusstrafik respektive tågtrafik år 2014 i Västerbotten. Här ingår inte tätortstrafik. Skellefteå busstation och Vasaplan (ej tätortstrafik) är överlägsna i antal påstigande i regionbusstrafik. Bytespunkter med mer än 50 000 påstigande i regionbusstrafik i Västerbotten är därutöver Universitetssjukhuset, Umeå busstation, Vännäs Resecentrum, Byske busstation och Lycksele Resecentrum. Tåg- och regionbussresande sammantaget har Umeå Busstation/Umeå Central cirka 260 000 resande, något mindre än Umeå

Remiss

universitetssjukhus och Umeå Östra tillsammans. Vännäs Resecentrum har sammantaget cirka 150 000 resande. Umeå centralorts största hållplatser, tåg och buss sammantaget, blir cirka 890 000 resenärer, ungefär det dubbla i förhållande till Skellefteå busstation.

Tabell 6 Antal påstigande per hållplats/bytespunkt i Länstrafiken i Västerbottens trafik samt Norrtågs tågtrafik 2014. Källa: Länstrafiken i Västerbotten

Hållplatser med minst 20 000 påstigande
År 2014, endast stom- och matarlinjer

Hplnr	Hållplatsnamn	Antal påstigande
51800	Skellefteå Busstation	429 613
25332	Vasaplan	338 804
25103	Universitetssjukhuset	205 606
51500	Umeå Busstation	120 743
53100	Vännäs Resecentrum	94 580
51851	Byske Busstation	63 624
53300	Lycksele Resecentrum	57 753
51620	Robertsfors Busstation	47 404
59010	Himmelska fridenstorg	44 384
51160	Burträsk Busstation	36 107
55030	Boliden Busstation	34 558
51690	Lövånger Busstation	32 518
51610	Sikeå E4	32 373
51760	Bureå Torg	31 764
51827	Jörnsvägen	24 523
51820	Kåge	21 720
54060	Bjurholm Busstation	21 555
20760	Trädgårdsgatan	20 597

Hållplatser med minst 20 000 påstigande
År 2014, endast tågresor

Hplnr	Hållplatsnamn	Antal påstigande
51506	Umeå Central	144 508
51507	Umeå Östra	84 714
53100	Vännäs Resecentrum	56 586
51410	Nordmaling Resecentrum	49 740
51450	Hörnefors Resecentrum	26 656
53083	Vännäsby Station	25 778

I Västerbotten reste i genomsnitt 10,5 personer per bussfordon år 2013, en ökning från 10,4 året innan. Tågbeläggningen var 12 resenärer per fordon år 2013, en ökning från 10,8 året innan.

Remiss

5.3.7. Tätortstrafiken

Tätortstrafiken i Umeå har vuxit kraftigt. År 2006 gjordes 4 500 000 resor, år 2011 gjordes 5 950 000 resor, år 2012 gjordes 6 500 000 resor, år 2013 6 400 000 resor och år 2014 6 600 000 resor.

Resandet i tätortstrafiken i Skellefteå var cirka 495 800 resor år 2006, cirka 730 000 resor år 2011, cirka 770 000 resor år 2012, och cirka 1 100 000 både 2013 och 2014. Den stora ökningen 2013 och 2014 jämfört med 2012 beror på att trafik till Skelleftehamn, Bergsbyn och Ursviken, som tidigare räknats in i regionbusstrafiken, hösten 2012 började trafikeras i Skelleftebuss regi, först som kommersiell tätortsnära trafik och sedan som en integrerad del av stadstrafiken. Denna förändring bidrog också till minskad regionbusstrafik 2013 jämfört med 2012 (se 5.3.6).

Tätortstrafiken i Lycksele hade cirka 32 400 resande år 2006, 30 200 resande år 2011, 31 400 resande år 2012, 27 800 resande 2013 och 36 200 resande 2014. Sommaren 2015 lades denna trafik ned.

5.3.8. Regionaltågresande

Tabell 7 visar resandet (påstigande) i Norrtågstrafiken i Västerbotten 2014.

Tabell 7. Antal påstigande i Västerbotten Norrtågstrafikens tåglinjer 2014

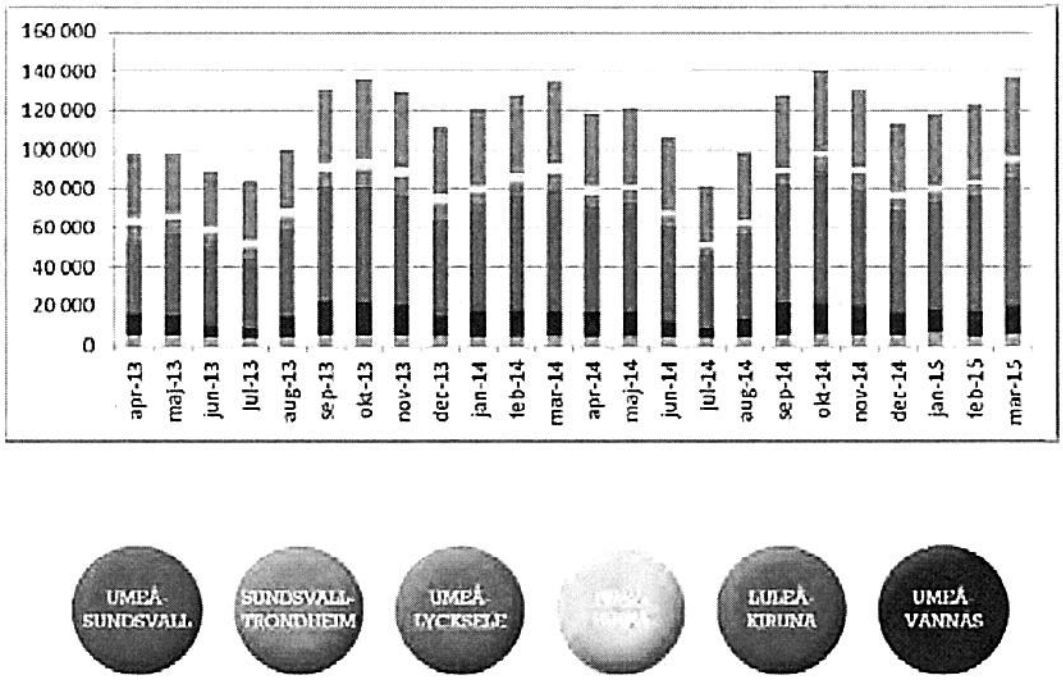
	2014
Umeå-Vännäs	137 000
Umeå-Lycksele	64 000
Umeå-Sundsvall	306 000, 47 % av sträckans påstigande
Umeå-Luleå	31 000, 68 % av sträckans påstigande

Regionaltågtrafiken inom Norrtåg hade en positiv resandeutveckling 2014. Jämfört med 2013 ökade resandet i hela systemet med 13 % från cirka 1 300 000 resor till cirka 1400 000 resor. Umeå-Sundsvall och Sundsvall-Storlien (resande i alla län) står för största delen av ökningen. Umeå-Sundsvall ökade + 20 %, Sundsvall-Trondheim + 16 %, Umeå-Vännäs + 11 %, Umeå-Lycksele -2 %, Umeå-Luleå -7 %, Luleå-Kiruna -15 %.

Punktligheten under 2014 var 90 % (RT + 5 min) eller 96 % (RT +15 min), en klar förbättring jämfört med 2013.

Figur 12, se nästa sida, visar att det totala resandet i Norrtågssystemet nått över 140 000 resenärer per månad en del av året, varav en del är på sträckor som inte går in i Västerbotten. Resandet har varit stabilt de senaste åren totalt sett i systemet. På delsträckor i systemet är tågen överfulla på morgon- och eftermiddagsturerna, sittplatserna inte räcker till alla resenärer.

Remiss



Figur 12. Resandeutveckling Norrtåg april 2013- mars 2015. Källa: Norrtåg.

5.3.9. Resande med funktionsnedsättning

Det finns ingen statistik över hur många resor i den ordinarie kollektivtrafiken som görs av personer med olika funktionsnedsättningar. Antalet resor som utförs av personer som använder rullstol bör vara högre i tätortstrafik som trafikeras med lågentré- eller låggolvsbussar jämfört med regiontrafik som trafikeras med fordon med lift och rullstolsplats. Antalet resor med färdtjänst finns det statistik för (se Tabell 8 och Tabell 9. Antal riksfärdtjänstresor (enkelresa) år 2011-2014 i Västerbotten. Källa: Trafikanalys.), och detta skulle kunna ge en viss indikation av det inomkommunala och mellankommunala resandebehovet hos människor med olika funktionsnedsättningar i Västerbotten. Å andra sidan kan ett mer självständigt nyttjande av kollektivtrafik leda till ökad rörlighet totalt sett i och med större delaktighet i samhället.

Remiss

Foto: Scandinavian stock photo.

Tabell 8. Antal färdtjänstresor (enkelresa) per år 2006-2013 i Västerbotten. Källa: Trafikanalys.

2006	415 000
2007	405 000
2008	380 000
2009	430 000
2010	425 000
2011	340 000
2012	380 000
2013	390 000
2014	390 000

Tabell 9. Antal riksfärdtjänstresor (enkelresa) år 2011-2014 i Västerbotten. Källa: Trafikanalys.

2006	4200
2007	4100
2008	4300
2009	4000
2010	4300
2011	4600
2012	4600
2013	4700
2014	4700

Antalet färdtjänst- och riksfärdtjänstresor motsvarar några procent av det totala antalet regionala kollektivtrafikresor. Antalet riksfärdtjänstresor är relativt lågt, cirka 4-5000 per år. I takt med att blir attraktivt för fler personer med funktionsnedsättningar att nyttja den regionala kollektivtrafiken, så kan färdtjänstresor delvis övergå till mer självständigt resande i den ordinarie kollektivtrafiken. I Västerbottens kommuner tillåts inte färdtjänst över kommungräns, utan riksfärdtjänst ansöks för dessa resor. Ansökan om riksfärdtjänst lämnas normalt in några veckor i förhand. Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken kan öka möjligheten till självständigt resande utan riksfärdtjänst. Riksfärdtjänstresor i sig kan även underlättas av möjligheten att få ledsagning vid bytespunkter under resan.

Remiss

5.4.Kundnöjdhet

Resenärer, både befintliga och potentiella, människor i olika livssituationer, är kärnan i kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens utveckling utgör summan av de val som enskilda människor gör varje dag. Därför krävs en lyhördhet för resvanor, synpunkter, önskemål och förslag. Kollektivtrafikbarometern är en marknadsundersökning som bland annat ger information om resvanor och om resenärers upplevelse av kvaliteten. Utöver detta behövs lättillgängliga kanaler för kundrespons och system för att dokumentera, klassificera och analysera inkommen respons.

Nöjdhet senaste resan kunder	2010	2011	2012	2013	2014
Norrbotten	87%	88%	87%	91%	88%
Västerbotten	83%	82%	82%	83%	86%
Västmanland	82%	79%	83%	84%	86%
Värmland	85%	86%	86%	89%	86%
Kronoberg	76%	77%	78%	81%	86%
Gävleborg	79%	82%	85%	82%	86%
Jönköping	73%	76%	83%	86%	85%
Gotland	87%	85%	87%	86%	85%
Blekinge	83%	81%	85%	85%	83%
Uppsala	79%	79%	83%	83%	82%
Örebro	79%	75%	81%	84%	82%
Kalmar	78%	79%	83%	81%	81%
Halland	80%	80%	79%	80%	81%
Dalarna	83%	80%	83%	83%	81%
Riket	**79%**	**79%**	**80%**	**80%**	**81%**
Stockholm	79%	77%	78%	79%	81%
Västernorrland	82%	81%	82%	84%	81%
Södermanland	75%	79%	79%	78%	80%
Skåne	76%	77%	81%	81%	79%
Västra Götaland	77%	77%	79%	77%	79%

Tabell 10. Andelen resenärer som är nöjda med den senaste resan per län, exklusive Jämtland och Östergötland som ej deltar i undersökningen. Källa: Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2014.

Ökat resande är en indikation på kundnöjdhet, men inte en garanti för nöjdhet. Teoretiskt skulle bussar och tåg kunna fyllas även om resenärerna inte är nöjda, och det är inte en önskvärd situation. Det är olika drivkrafter som ligger bakom kundnöjdhet respektive resfrekvens. År 2014 var Popularitet, Kvalitet/Punktlighet och Produktfördel viktigast för nöjdhet, medan Relevans (avgångstider, linjesträckning och enkelhet), Kunskap (allmänhetens kunskap om de tjänster som erbjuds) och Produktfördel (de unika fördelar som är kollektivtrafikens styrka gentemot bilen) var viktigast för resfrekvens. Det är de sistnämnda som kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen behöver fokusera på för att öka resandet, enligt Kollektivtrafikbarometerns årsrapport 2014. Resandet med kollektivtrafiken påverkas alltså mest av att den utgör ett reellt alternativ för människor i de olika situationer då de har ett resbehov. För att öka resande – särskilt bland de potentiella resenärerna som inte reser i kollektivtrafiken idag – är det samtidigt viktigt att fokusera även på det som driver nöjdheten, eftersom ett starkt varumärke är viktigt för överflyttning från privatbil till kollektivtrafik.

Remiss

Tabell 10 visar kundnöjdheten för landets län, mellan 2010 och 2014. Västerbotten har ökat kraftigt. De allra flesta resenärerna är nöjda med den senaste resan, både i Västerbotten och i övriga län.

5.5. Miljöpåverkan

Kollektivtrafikens viktigaste bidrag till klimat- och miljöarbetet är att locka över resenärer från privatbilstrafik till ett hållbart färdsätt. Nyttan av kollektivtrafik jämfört med privatbilstrafik ökar med den genomsnittliga beläggningsgraden på fordonen. En buss eller en tågvagn med endast en eller få resenärer är inte mer miljövänlig än en privatbil med en resenär utöver föraren. Att bussar och tåg kör även med få resenärer är dock oundvikligt eftersom resandet varierar över dygnet, mellan årstider och områden. Dessutom tillhandahålls grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik även i områden med litet resandeunderlag, för att de som inte kan använda privatbil ska kunna resa. Det centrala är att den genomsnittliga beläggningsgraden, det vill säga personkilometer per utbudskilometer, är god. År 2012 och 2013 var beläggningsgenomsnittet för Sverige 10,6 och 10,1 när det gäller buss, och för Västerbotten 10,4 respektive 10,5. Värden att jämföra med är till exempel Dalarnas värde kring 20, Gävleborgs värde kring 8-9 och Stockholms läns kring 14-15. Motsvarande siffor för tåg 2012 och 2013 var 38,9 och 36,9 som genomsnitt för Sverige, och 10,8 respektive 12 för Västerbotten. Värden att jämföra med är till exempel Dalarnas värde cirka 11 och Stockholms läns 54-58.

Utöver marknadsandel och beläggningsgrad så är det även viktigt att kollektivtrafiken är miljövänlig i sig. Landstinget och kommunerna beställer stomlinje- respektive inomkommunal trafik hos Kollektivtrafikmyndigheten och väljer de kravnivåer, inom lagens ramar, som ska gälla. Kommuner och landsting går i huvudsak inte längre än lagen och miljözonen i Umeå centrumfyrkant kräver. Lagen och miljözonen innebär en successiv övergång till fordon av allt högre så kallad euroklass. De mest miljövänliga fordonen i Västerbottens busstrafik är de biogasbussar som framförs i Skellefteå av det kommunala bussbolaget, och de laddhybridbussar som trafikerar i Ultra-trafiken i Umeå. Andelen förnybara drivmedel i busstrafiken i Västerbotten var 4,9 % av antalet fordonskilometer år 2012 och 7,1 % år 2013 vilket är cirka 1,5 miljoner fordonskilometer. Genomsnittet i landet var 29 % respektive 36 % dessa år. Västernorrland, Gotland, Blekinge, Västerbotten och Norrbotten är de som 2013 hade andel under 10 %. 14 av 21 län har 20 % andel eller mer år 2013.

5.6. Organisation

Den regionala kollektivtrafiken i Västerbotten organiseras dels genom Region Västerbotten, Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken, kommuner och landsting, och dels genom kommersiell regional kollektivtrafik.

Region Västerbotten, ett regionförbund med kommuner och landsting som medlemmar, har med Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län det ekonomiska och juridiska ansvaret för den samhällsbetalda regionala kollektivtrafiken. Myndigheten ska regelbundet anta och vid behov revidera ett Regionalt trafikförsörjningsprogram. Myndigheten fattar beslut om så kallad allmän trafikplikt, som sedan verkställs genom trafikupphandling hos Länstrafiken.

Remiss

I Västerbotten sker kollektivtrafikplanering i huvudsak vid kommuner och landsting och dessa beställer sedan önskad trafik hos Kollektivtrafikmyndigheten. För att beställd trafik ska kunna upphandlas, behövs ett beslut från myndigheten. Kommuner och landsting betalar för den trafik de beställt, och nettokostnaden beror bland annat på den beställda trafiken och på intäkter från trafiken.

Länstrafiken har ett tydligare uppdrag än tidigare som genomförare av trafiken. Bolaget upphandlar kollektivtrafik på uppdrag av Kollektivtrafikmyndigheten, utifrån de beslut om trafikplikt som fattats. Bolaget svarar för att kollektivtrafiken bedrivs enligt avtal, informerar om och marknadsför trafiken. Länstrafiken som bolag är helägt av Region Västerbotten och har sitt säte i Lycksele. Bussgods i Västerbotten AB är ett dotterbolag som bedriver verksamhet vid Umeå, Skellefteå och Lycksele busstationer och bussgodsverksamhet. Länstrafikens kundservice som tidigare varit en del av Bussgods i Västerbotten AB:s verksamhet, flyttades över till moderbolaget år 2014. Länstrafiken äger en fjärdedel av Norrtåg AB, delar av ekonomiska föreningen Bussgods samt ett fåtal aktier i Samtrafiken AB (som medlem). Medlemskapet i Samtrafiken är fortsättningsvis bolagets, inte myndighetens.

Organisationen kan beskrivas enligt följande:

Kommuner och landsting
↓
Region Västerbotten förbundsfullmäktige
↓
Förbundsstyrelsen och dess kollektivtrafikutskott
↓
Kollektivtrafikmyndighet
↓
Länstrafiken i Västerbotten AB
- Delägare av Norrtåg AB
- Delägare av Bussgods, ekonomisk förening
- Ägare av Bussgods i Västerbotten AB
- Delägare av Samtrafiken i Sverige AB
- Medlem i Svensk kollektivtrafik, förening

Utöver denna organisation så finns på den offentliga sidan det kommunala bussbolaget Skelleftebuss som bedriver tätortstrafiken i Skellefteå. Skelleftebuss samarbetar med Länstrafiken inom bland annat biljettsystem, men myndigheten beslutar inte om trafiken.

5.7. Kollektivtrafikens infrastruktur

Den regionala kollektivtrafiken i Västerbotten, det vill säga stomlinje-, inomkommunal och tätortstrafik samt regional tågtrafik delar mycket av sin infrastruktur med annan yrkestrafik och privatbiltrafik. De framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem som berör all person- och godstrafik berör också kollektivtrafiken. Vid kapacitetsbrist på vägar är överflyttning till busstrafik ett sätt att minska kapacitetsbristen och förbättra framkomligheten för all trafik utan investeringar i breddning av vägar, omledning av trafik med mera. Generellt kan sägas att det finns en kapacitetsbrist på Västerbottens järnvägar som försämrar tillförlitligheten både inom person- och godstrafik och att det finns trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister i delar av vägsystemet som trafikeras med busstrafik. Länstransportplan beskriver bristerna mer utförligt.

Remiss

Kollektivtrafiken har även egen infrastruktur i form av busstationer, resecentrum, väntsalar, godshanteringsutrymmen, plattformar, hållplatser, busskurer och depåer.

5.7.1. Busstationer, resecentrum och tågstationer

Vid busstationer, resecentrum och tågstationer kan det vara flera aktörer som ansvarar för olika delar av bytespunkten. Oftast ägs marken och stations- eller resecentrumbyggnaden av kommunen som också ansvarar för väntsalens underhåll. Länstrafiken/Umeå busstation AB upphandlar ombud för hantering av godsleveranser och för eventuell biljettförsäljning och information, och hyr då in sig i en del av byggnaden. Ombuden är oftast affärsrörelser, till exempel handlare. I de fall byggnaden ägs av privat fastighetsägare, hyrs väntsalsutrymmena av kommunen och godshanterings- och biljettförsäljningsutrymmena av Länstrafiken. Om biljettförsäljning saknas så går biljetter endast att köpa på bussarna. Länstrafiken ansvarar för informationen på digitala skyltar. I Bilaga 8 beskrivs läget vid kommunernas viktigaste busstationer och resecentrum (oftast endast centralortens busstation/resecentrum) översiktligt. Under sommaren genomförde Länstrafiken i Västerbotten en omfattande fotografering och inventering av busstationer och resecentrum i Västerbotten, och mer information om de viktigaste busstationerna (1-2 stycken per kommun) kommer finnas tillgänglig på www.tabussen.nu.

Foto: Anders Alm

5.7.2. Busshållplatser och deras utrustning

5.7.2.1. Ansvar för hållplatsens olika delar

Kommunerna ansvarar för utrustningen på alla hållplatser inom kommunens gränser (hållplatstopp, väderskydd, informationstavlor mer mera), både efter kommunala vägar och efter Trafikverkets vägar (nationella och regionala vägar). Ansvaret gäller även hållplatser som endast används av trafik som Landstinget beställer. Kommunerna äger hållplatsutrustningen och försäkrar den mot skadegörelse. Trafikskador hanteras av

Remiss

Trafikskadetjänst. Kommunen står för kostnader för ny hållplatsutrustning eller förbättring av befintlig hållplatsutrustning ifall hållplatsen används endast av inomkommunal trafik. Landstinget står för kostnaden om hållplatsen används endast av landstingsbeställd trafik. När både inomkommunal och landstingsbeställd trafik använder hållplatsen så delas kostnaden 50/50. Åtgärder där kommunen önskar finansiering från Landstinget behöver förankras med Landstinget för att beslut om eventuell åtgärd ska kunna fattas. Länstrafiken fördelar den kostnad som ska belasta Landstinget.

Utefter Trafikverkets vägar ansvarar Trafikverket för hållplatsen upp till markhöjd, det vill säga för plattform, ledstråk med mera. I huvudsak är det därför Trafikverket som bygger nya hållplatsfickor och -plattformar och reparerar dessa utefter de nationella och regionala vägarna, medan kommunerna står för hållplatsutrustningen. Ofta ligger hållplatsfickan i vägområdet, men ibland tas andra markägares mark i anspråk. Investeringar i nya hållplatser eller ombyggnad av befintliga hållplatser hanteras inom ramen för Trafikverkets potter för hållplatsåtgärder utefter nationella respektive regionala vägar. För snöröjning av hållplatser ansvarar väghållaren det vill säga antingen Trafikverket eller kommunen. Det förekommer problem med bristfällig snöröjning av busshållplatser.

Länstrafiken i Västerbotten kommer att inrätta en samordnande funktion för hållplatsfrågor. Länstrafiken tar inte tar över det formella ansvaret för hållplatsunderhåll, översikt, reparationer och nybyggnad i länets kommuner men håller viss översikt och samordnar insatser vid hållplatser. Detta för att förbättra och enhetliggöra länets hållplatsmiljöer.

Figur 13. Busshållplats vid campus Skeria i Skellefteå. Foto: Veronica F. Burman

5.7.2.2. Hur hållplatser byggs eller byggs om

Utefter kommunala vägar ansvarar kommunen för nya hållplatser och ombygge av hållplatser, både i marknivå och för utrustning. Om hållplatsen skulle trafikeras helt eller delvis av landstingsbeställd trafik så är Landstinget delaktigt i beslut om eventuella investeringar, se kap 5.7.2.1.

Remiss

Utefter de regionala och nationella vägarna är det Trafikverket som ansvarar för bygge eller ombyggnad av hållplats till marknivå. Trafikverkets investeringar i hållplatser hanteras dels via en pott för hållplatsåtgärder efter nationella vägar, dels via en pott för hållplatsåtgärder efter regionala vägar. Trafikverket beslutar om användning av potten för hållplatsåtgärder efter de nationella vägarna, medan Region Västerbotten beslutar (som en del av genomförandet av Länstransportplanen) om användningen av potten för de regionala vägarna. Även kommunerna kan efter tillstånd från Trafikverket göra åtgärder på marknivå utefter regionala och nationella vägar samt till exempel flytta väderskydd mellan hållplatser. Detta har skett exempelvis i samband med exploatering av nya områden där behov av nya hållplatser uppstått efter regionala och nationella vägar.

Kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller aktuella prioriteringslistor för åtgärder vid hållplatser utefter de regionala och nationella vägarna i länet. Listan tas fram efter förslag från kommunerna och i samråd med Länstrafiken, och baserat på myndighetens hållplatsriktlinjer.

När exempelvis en hållplatsficka kommit till stånd utefter en regional eller nationell väg så ansvarar kommunen för placering av väderskydd mer mera där. Länstrafiken tillhandahåller byggritningar för de blåfärgade så kallade träkurar som används i Västerbotten. Länstrafiken har ramavtal för de så kallade citykurar som oftast används vid hållplatser med fler resande. Ur ramavtalet kan kommunerna avropa citykurar.

Figur 14. Många träkurar och citykurar i länet är installerade så, att betongplattan ligger direkt på marken eller plattformen. Det blir en tröskel som försvårar för personer med vissa funktionsnedsättningar att ta sig in i kuren. Foto: Bianca Byring.

5.8. Kostnader

Nedan presenteras utfall för 2014, budget för 2015 och budget för 2015 för alla trafikbeställare.

Remiss

Tabell 11. Nettokostnader för den upphandlade stomlinje- och inomkommunala trafiken. Exklusive tätortstrafik. Källa: Länstrafiken i Västerbotten.

	Budget 2016	Budget 2015	Bokslut/Utf
Landstinget	103646949	105168070	86 582 000
Bjurholm	4119625	4081207	2 615 000
Dorotea	4381328	4418282	3 963 000
Lycksele	5340846	5194360	5 408 000
Malå	3456415	3063847	5 324 000
Nordmaling	8550022	8692421	7 772 000
Norsjö	4997946	4736063	5 182 000
Robertsfors	5928689	5823617	5 117 000
Skellefteå	39903616	37791605	34 153 000
Sorsele	8011642	7666140	7 085 000
Storuman	3972722	8608757	8 464 000
Umeå	24516697	23684043	22 056 000
Vilhelmina	15260037	15441472	13 481 000
Vindeln	8480168	8359688	7 656 000
Vännäs	5726116	5419287	5 212 000
Åsele	186826	223185	16 000

Tabell 12. Nettokostnader för den upphandlade tätortstrafiken. Källa: Länstrafiken i Västerbotten.

	Budget 2016	Budget 2015	Utfall 2014
Umeå tätortstrafik	67 770 010	66 378 847	59 447 000

Tabell 13. Landstingets kostnader för regional tågtrafik. Källa: Norrtåg.

	Budget 2016	Budget 2015	Utfall 2014
Landstingets kostnad för regional tågtrafik, kr	30 819 000	27 812 000	25 350 000

Kostnaderna för kollektivtrafiken kan sättas i relation till kostnaderna för särskild kollektivtrafik. Det finns inte lättillgänglig statistik om kostnader för skolskjuts eller sjukresor. Trafikanalys tillhandahåller statistik om kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst. Färdtjänstens och riksfärdtjänstens nettokostnad motsvarar mellan cirka 8 och cirka 45 % av den ordinarie kollektivtrafikens nettokostnader i kommunerna.

Remiss

Tabell 14. Nettokostnad för färdtjänst och riksfärdtjänst i Västerbottens kommuner 2006-2013, 2013 års priser. Tusen kronor. Källa: Trafikanalys.

	Nettokostnad tkr Färdtjänst och riksfärdtjänst 2013 års priser							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
BJURHOLM	788	748	536	429	525	401	377	321
DOROTEA	564	653	590	443	500	405	757	649
LYCKSELE	2 622	2 936	2 715	2 808	2 939	2 879	2 848	3 267
MALÅ	149	512	591	611	881	854	621	763
NORDMALING	1 309	1 747	1 671	2 044	1 868	1 835	1 859	1 923
NORSJÖ	735	701	456	624	693	872	665	741
ROBERTSFORS	1 281	1 532	1 929	1 886	1 735	2 093	1 984	2 366
SKELLEFTEÅ	22 383	22 953	24 474	27 913	27 823	30 098	30 783	32 488
SORSELE	530	608	672	950	1 025	540	585	599
STORUMAN	221	1 004	975	850	941	804	1 117	1 102
UMEÅ	28 908	22 269	25 757	26 534	28 235	32 941	33 755	34 461
VILHELMINA	1 895	1 752	1 889	1 947	1 786	1 855	1 807	1 689
VINDELN	717	1 450	1 303	1 338	1 227	1 114	982	1 170
VÄNNÄS	1 277	1 715	1 998	1 882	1 995	2 040	1 673	1 893
ÅSELE	1 611	1 441	1 309	1 159	1 208	1 818	1 187	981
Summa länet	**66 996**	**64 028**	**68 873**	**73 427**	**75 391**	**82 560**	**83 012**	**86 426**

5.9. Samordning mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering

Utvecklingen av länets kollektivtrafik och av tillgänglighet har stor betydelse för flera samhällsmål, bland annat för hållbarhet och ekonomisk utveckling. Kollektivtrafikens utveckling är i sin tur beroende av insatser inom flera olika planeringsområden. Kollektivtrafikplanering är en del av samhällsplaneringen i stort. Kollektivtrafiken integreras alltmer i övrig samhällsplanering, för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och för att bidra till måluppfyllelse av olika samhällsmål. Övrig samhällsplanering innefattar fysisk planering (översikts- och detaljplaner och utformningen till exempel gator), regional utvecklingsplanering (bland annat folkhälsa och näringslivsutveckling) samt infrastrukturplanering (till exempel regionens och statens insatser för infrastruktur som har betydelse för kollektivtrafiken). Samarbetet med flera samråds- och samarbetsparter har utvecklats under kollektivtrafikmyndighetens första år och behöver utvecklas vidare.

När den fysiska planeringen anpassas till gång-, cykel- och kollektivtrafikens behov så ökar dessa färdsätts attraktivitet. Kollektivtrafiken blir dessutom mer kostnadseffektiv. Kollektivtrafikplaneringen behöver i sin tur ta tydlig utgångspunkt i de som kollektivtrafiken kan främja, och samråda brett med angränsande verksamheter. Det kan innebära bland annat att:

- Kollektivtrafikplanerare bjuder in sig i de sammanhang där övrig samhällsplanering sker.
- Kollektivtrafiken ges gynnsamma fysiska förutsättningar i om- och nybyggnad av stadsdelar, vägar, gator och tätorter.
- Att kollektivtrafiken får en mycket större andel än idag av de medel som totalt sett anslås i kommun, region och stat för transportinfrastruktur och transporter

Remiss

- Att kollektivtrafik används som ett strategiskt verktyg i den regionala och lokala utvecklingsplaneringen

5.10. Krisberedskap

Under en kris ska Länsstyrelsen stödja alla samverkande myndigheter, organisationer och samhällsviktiga företag. Länsstyrelsen är, förutom Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, en viktig samarbetspart för Kollektivtrafikmyndigheten i beredskapsplaneringen. Samverkansområde Transporter är ett samverkansområde som grundats i enlighet med Krisberedskapsförordningen. Flera myndigheter, bland annat SKL och kollektivtrafikmyndigheterna, arbetar förebyggande genom kunskapsuppbyggnad, planering och samverkan för att upprätthålla gemensam, samhällsviktig transportverksamhet. Arbetets vision är att samhällets behov av transporter ska tillgodoses vid kris. Kollektivtrafikmyndighetens chef i Västerbotten är utsedd att representera alla landstingen i Samverkansområde Transporter med fokus på Krisberedskap i kollektivtrafiken.

Tydligare rutiner och prioriteringar behövs för krisberedskap i kollektivtrafiken, till exempel vilka busslinjer som ska prioriteras vid bränsle- eller förarbrist och hur prioriteringen ska förverkligas. Sveriges kommuner och landsting arbetar med en övergripande studie om nuläget inom kollektivtrafikens krisberedskap. I Västerbotten är planen att kommuner och landsting fattar politiska beslut om sina prioriteringar och att Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att ta fram en krisberedskapsplan inklusive praktiska rutiner för hur vi ska prioritera kollektivtrafiken i länet i händelse av kris.

5.11. Kommersiell kollektivtrafik – nuläge och framtid

Frånsett tätortstrafiken i Skellefteå så finns det i dagsläget endast lite kommersiell busstrafik i länet. Taxitrafiken som sker med delat fordon till exempel till och från flygplatser kan betecknas som flexibel, kommersiell kollektivtrafik.

Sannolikt finns det linjer och turer som var för sig har god kostnadstäckning i den upphandlade trafiken. Kommersiella linjer skulle kunna tänkas startas upp som direktbussar mellan större målpunkter. Fördelen jämfört med den upphandlade trafiken vore då en kortare restid.

Det är fritt för kollektivtrafikföretag att starta upp kommersiell trafik efter anmälan till Kollektivtrafikmyndigheten senast 21 dagar före trafikstart. Trafiken kan också avslutas efter anmälan om detta senast 21 dagar innan trafiken upphör. Den kommersiella trafikens egenskaper kan kollektivtrafikföretaget styra över fritt inom lagens ramar. Transportstyrelsen har förordnat om en kort anmälningstid. Detta för att möjliggöra spontan uppstart av kollektivtrafik, till exempel inför tillfälligt ökad efterfrågan i något stråk.

I lagens förarbeten framgår att kollektivtrafikmyndigheterna ska underlätta för kollektivtrafikföretag att starta upp kommersiella linjer. Det finns flera områden att utreda, bland annat tillgången till kollektivtrafikens infrastruktur.

Remiss

I olika sammanhang har kollektivtrafikföretag framfört att sannolikheten för kommersiell kollektivtrafik är liten på grund av att den upphandlade kollektivtrafikens biljettpriser är subventionerade. Målsättningar i detta program, framför allt inom Social hållbarhet, är skäl till att subventionera biljettpriser och styra politiskt över till exempel tillgänglighet, avgångstider och miljöprestanda. Den trafik som har stort resande och relativt hög kostnadstäckning är viktig för många människor. Det kan motivera att fortsätta upphandla denna trafik och därmed styra politiskt över den (upphandlade) trafikens egenskaper, även om trafiken helt eller delvis skulle kunna bära sig kommersiellt.

Kommersiell kollektivtrafik kan upphöra med kort varsel medan ordinarie upphandlingar tar flera år i anspråk. Det finns risk för avbrott i samhällsviktig trafik. De snabba upphandlingar som behövs för att undvika långt avbrott skulle innebära dyr trafik fram tills ordinarie upphandling genomförts.

Det finns potentiella nyttor med ökad kommersiell trafik. Kommersiell trafik kan komplettera den upphandlade trafiken i ett stråk. Upphandlad och kommersiell trafik skulle kunna förstärka varandras attraktivitet och öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråket som helhet. Kommersiella linjer skulle kunna fånga upp en del av den resandepotential som av olika skäl inte fångas upp i den upphandlade trafiken.

Ett argument för ökad andel kommersiell trafik är att det skulle minska kommunernas och landstingens kostnader för kollektivtrafiken. Sannolikt skulle kommersiell trafik dock inte uppkomma på de linjer som idag har låg kostnadstäckning, det vill säga som skapar höga nettokostnader. Turer och linjer med hög kostnadstäckning förbättrar genomsnittet. Rimlig kostnadstäckning i den upphandlade trafiken kan vara svår att upprätthålla om intäkterna från linjer med hög kostnadstäckning skulle minska genom att dessa linjer inte skulle upphandlas längre.

Det ovan beskrivna innebär att det finns skäl att behålla möjligheten för kommuner och landsting att fortsätta beställa kollektivtrafik även på sträckor och tider där ett kollektivtrafikföretag planerar köra kommersiell trafik. Samtidigt finns det motiv att underlätta för sådan kommersiell trafik som kompletterar den upphandlade trafiken.

5.12. Luftkvalitet och klimat

Ur perspektivet att begränsa klimatförändringar och främja ren luft lokalt, till exempel i städer, är kollektivtrafik viktigt. För både klimat och lokal luftkvalitet är överflyttning från privatbil till kollektivtrafik viktigt. För den lokala luftkvaliteten, i större grad än för klimatet, är det dessutom viktigt att busstrafikens tunga fordon har så låga utsläpp som möjligt.

Utmärkande i länet är de höga kvävedioxidhalterna i Umeå och Skellefteå. Till övervägande del beror problemet på klimatförhållanden under vinterhalvåret. Klimatförhållandena i kombination med ökad vägtrafik och ökat antal dieselfordon bidrar till att problemen kvarstår trots satsningar på kollektivtrafik och beteendepåverkande åtgärder.

Både Umeå och Skellefteå har antagit åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kväveoxid i städerna. Som en del av programmet har Umeå kommun infört en miljözon i centrala Umeå med start 2014. Miljözon är en lokal trafikföreskrift som ställer särskilda krav på större fordon, till exempel bussar. Miljözonen innebär att det efter ikraftträdandet är begränsat hur fordon av olika miljöklass (så kallad

Remiss

euroklass) får köra inom miljözonen. Miljözonen kommer att påverka en del av trafikavtalen som kommuner och Landstinget har. Fordon kan behöva bytas ut under avtalstiden.

Foto: Mårten Edberg

Remiss

6. Samhällsnytta och finansiering

Möjligheterna att uppnå målsättningen 18 % marknadsandel år 2020, samt övriga målsättningar, beror till stor del på de finansiella resurserna, dels på kostnadsutvecklingen för den trafik som redan bedrivs, dels möjligheten att investera i förbättringar. Till antal resor så är tätortstrafiken i Umeå och Skellefteå, stomlinjetrafiken och Norrtåg-trafiken i dagsläget störst, och dessa kommer också ha stor betydelse för marknadsandelens utveckling. Dessa finansieras av landstinget och Umeå och Skellefteå kommuner.

Incitamenten att satsa på kollektivtrafiken är störst i kommuner med tätorter med trängsel-, buller- och luftkvalitetsproblem samt utrymmesbrist. Ökad privatbilstrafik leder till ökade kostnader för väg- och parkeringsinvesteringar samt vägunderhåll. Markvärdet kan vara högt i en växande stad och vägar och parkeringar anses inte alltid vara det mest effektiva sättet att nyttja högvärdig mark. I städer är dessutom risken att överskrida luftkvalitets- och bullernormer stor. Kommunala satsningar i kollektivtrafik kan ge minskade kommunala kostnader på annat håll och även positiv befolkningsutveckling. Till viss del har även landstingen incitament för den egna organisationens del att satsa på den kollektivtrafik landstinget ansvarar för, eftersom exempelvis patienttransporter och rekrytering av personal underlättas av bra mellankommunal kollektivtrafik.

Landstingets kostnadsramar för den landstingsfinansierade regionala kollektivtrafiken, det vill säga för stomlinje- och tågtrafik, kommer sannolikt inte minskas men inte heller utökas mer än årlig uppskrivning efter index. Detta kan till exempel begränsa möjligheten att utveckla trafikutbudet och öka kollektivtrafikresandet under peaktid, även om det är fullt på fordonen och det finns en identifierad potential att öka resandet. Det beror på att peaktid är dimensionerande, det vill säga bestämmer det antal fordon som behöver finnas tillgängliga och den personalstyrka som behöver finnas i kollektivtrafikföretagen. Många fordon och stor personal innebär kostnader även utanför peaktider, så satsningar i peaktid – då resandet är som störst – är relativt kostsamt.

Umeå kommun har gjort satsningar och drar bland annat om en busslinje de närmaste åren. Måluppfyllelse förutsätter att Umeå kommun fortsatt satsar på och utvecklar tätortstrafiken. Skellefteå kommun gjorde en stor satsning på tätortstrafiken hösten 2014 och för måluppfyllelse är det viktigt att denna satsning bibehålls och förvaltas. Norrtågstrafiken kommer få ny operatör sommaren 2016 vilket kan innebära ökad attraktivitet och ökat resande även om en del av tåglinjerna anses ha mättad marknad.

Programmet innehåller en stor mängd åtgärder som kan förbättra den befintliga trafiken inom ramen för befintligt trafikutbud och öka marknadsandelen. Några av dessa kommer innebära nya direkta kostnader:

- Utveckla busstationer och resecentrum – kostnader för kommuner och andra fastighetsägare
- Bygg ut ledsagningstjänst successivt – kostnader per utförd ledsagning
- Inför realtid och audiovisuella hållplatsutrop – kostnader för Länstrafiken, fördelas mellan alla finansiärer
- Hemsidor, tillgänglighet – konsultkostnader, fördelas mellan alla finansiärer
- Utveckla den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken (ringbilar) – kostnade per utförd körning

Remiss

- Minska och till slut slopa kontanthanteringen – kostnader för ersättande inköpsmöjligheter
- Satsningar och justeringar för att stimulera resandet på relationer med stor potential – ofta stom-, tätorts- eller tätortsnära linjer.
- Information och marknadsföring, bl.a. testresenärsaktiviteter – kan behövas projektmedel för testresenärsaktiviteter.
- Utveckla samt förbättra informationen om anslutningarna från andra färdmedel till kollektivtrafiken – i den mån nya pendlar- och cykelparkeringar byggs blir det kostnader.
- Åtgärder för att minska kollektivtrafikens miljöbelastning – fordon med fossilfria drivmedel har initialt högre kostnad, kostnaden över fordonets livscykel beror på utveckling av bränslepriser.
- Förbättra busshållplatsmiljöerna – innebär ökat underhåll, ombyggnationer och nyinvesteringar, kostnader för kommuner, landsting och i vissa fall Trafikverket.

Fortsatt tågtrafik med ny operatör, minskat antal "barnsjukdomar" hos de tåg som används i Norrtågstrafiken, vidareutvecklad service i Länstrafikens trafik t.ex. i form av realtidsinformation och applikationer, och de finansiella satsningar som gjorts och görs i Umeå och Skellefteå kommuner, kommer att öka kollektivtrafikens attraktivitet i Västerbotten samt öka kollektivtrafikresandet. Därutöver finns möjlighet att genomföra åtgärder med projektmedel. På grund av att marknadsandelen inte utvecklats som väntat och regionbusstrafiken haft en liten dipp, så justeras ändå målet för marknadsandel och resandeutveckling nedåt jämfört med det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2012-2015. Om antalet resor för 2015 i regionbusstrafiken visar tydlig återhämtning jämfört med 2014, kan det finnas fog att ta tillbaka målet 19 % och 17 miljoner resor.

I samhällsekonomiska bedömningar värderas så många effekter som möjligt monetärt. Effekter som kan ingå är värdering av förändringar i restid, turtäthet, trafiksäkerhet och emissioner samt att man så långt det är möjligt beskriver konsekvenser för till exempel natur- och kulturmiljö, stadsmiljö och arbetsmarknads- och tillväxteffekter. De effekter som traditionellt sett brukar medföra störst effekt är förändringar i turtäthet och restid. Någon samhällekonomisk bedömning har inte genomförts inom arbetet med Västerbottens regionala trafikförsörjningsprogram.

Remiss

REGION VÄSTERBOTTEN

Remiss KTU 10/9 -15

BILAGA 1 Upphandlad regionbusstrafik i länet (läget i augusti 2015)

Stomlinje	Sträckning
10	Sundsvall - Umeå
11	Nordmaling - Hörnefors - Umeå
12	Skellefteå - Umeå
14	Vilhelmina - Åsele - Umeå
15	Bjurholm - Vännäs - Umeå
16	Vindeln - Umeå
17	Ånäset - Robertsfors - Umeå
20	Haparanda - Luleå - Umeå
21	Skellefteå - Burträsk - Umeå
22	Norsjö - Renström - Skellefteå
23	Malå - Norsjö
24	Malå - Arvidsjaur
25	Sorsele - Arvidsjaur
26	Arjeplog - Skellefteå
27	Malå - Skellefteå
28	Malå - Lycksele
29	Sorsele - Skellefteå
31	Hemavan/Tärnaby - Storuman - Lycksele - Umeå
32	Skellefteå - Lycksele
34	Åsele - Lycksele
36	Sorsele - Lycksele
37	Sorsele - Storuman - Vilhelmina
39	Bjurholm - Lycksele
43	Vilhelmina - Lycksele
44	Dorotea - Åsele
45	Östersund - Gällivare
46	Dorotea - Vilhelmina
47	Dorotea - Hoting
48	Vilhelmina - Åsele
55	Vännäs - Överboda - Umeå
61	Vindeln - Vännäs
63	Dorotea - Umeå
71	Nordmaling - Vännäs
98	Haparanda - Luleå - Umeå
100	Haparanda - Luleå - Umeå

Remiss

BILAGA 1 Upphandlad regionbusstrafik i länet (läget i augusti 2015)

Inomkummunal linje	Sträckning
101	Kråken - Nordmaling
102	Hörnsjö - Gräsmyr - Hummelholm - Nordmaling
103	Gräsmyr - Nordmaling
104	Rönnholm - Lögdeå - Nordmaling
105	Nyåker - Gräsmyr - Djäkneböle- Umeå
106	Nordmaling - Järnäsklubb
107	Norrfors - Bjärten - Nyåker
108	Västansjö - Norrfors
109	Norrfors - Nordmaling
110	Rundvik - Nordmaling
111	Nyåker - Nordmaling
113	Bredträsk - Bjurholm
114	Kvarnsvedjan- Tavelsjö- Umeå
115	Tavelsjö - Umeå
116	Botsmark - Sävar
117	Åkullsjön- Robertsfors
118	Sävar- Täfteå - Umeå
119	Ostnäs - Sävar
120	Sävar-Umeå
121	Holmsjön- Yttertavle- Vasaplan
122	Obbola- Holmsund
123	Obbola- Holmsund- Umeå
124	Holmsund - Umeå
125	Obbola- Umeå
126	Hörnefors- Norrmjöle- Umeå
127	Norra Stöcksjö- Strömbäck - Tegcentral skola
128	Bjännberg- Hörnefors
129	Ängersjö- Norrbyn- Hörnefors
130	Yttersjö-Röbäck
131	Brattby- Brännland- Umeå
132	Sunnantorp- Brännland - Umeå
133	Överboda- Brännland- Umeå
135	Stugunäs/Hössjö/Yttersjö/Djäkneböle - Kasamark
136	Flarken- Robertsfors
137	Haddingen- Hissjö

Remiss

138	Bygdeå - Fällfors - Robertsfors
139	Sikeåhamn - Sikeå - Robertsfors
140	Kålaboda - Robertsfors
141	Mårtsmarken - Flarken - Ånäset
142	Örträsk - Bjurholm
143	Norum - Bygdeå - Robertsfors
144	Agnäs - Bjurholm
145	Bjurholm - Brännland - Bastuträsk
146	Vännäs Resecenter - Liljaskolan
147	Pengsjö- Vännäs
148	Mjösjö- Vännäs
149	Harrsele- Vännäs
150	Västerbäck - Tväråbäck - Vännäs
151	Fagerlund - Vännäs
152	Hjåggsjö - Björnlandsbäck - Pengsjö - Vännäs
153	V.Selet - Vännäsby - Vännäs
154	Rödåsel - Vännäsby - Vännäs
155	Ström - Ottervattnet - Bjurholm
157	Ekträsk - Sjöbrånet - Bodarna - Hällnäs
158	Tillflykten - Vindelånäset - Vindeln
159	Nyås - Trollberget - Häggnäs - Vindeln
160	Kvarnsvedjan - Rödåsel
161	Nyland - Tvärålund - Vindeln
162	Lövö - Skivsjö - Vindeln
163	Skivsjö - Granö - Vindeln
164	V Mesele - Vindeln
165	Kvarnbrånet - Hällnäs - Vindeln
166	Åmsele - Hällnäs - Vindeln
167	Bastunäs - Hälsinglund - Tvärålund - Vindeln
171	Gryssjön- Norrfjärden- Sävar
175	Hissjö- Flurkmark
176	Ersmark skola - Fällforsån
177	Anumark - Mariebergskolan
178	Röbäck skola - Obbola skola - Vitskär - Själafjärden
179	Villanäs - Carlshöjd - Tomtebo - Holmsund
180	Vindeln - Lycksele
201	Aspliden - Jörn

Remiss

202	Fällfors - Skellefteå
203	Fällfors - Skellefteå
204	Jörn - Skellefteå
205	Boliden - Skellefteå
206	Krångfors - Skellefteå
207	Bureå - Skellefteå
210	Renholmen - Skellefteå
212	Hebbersliden - Skellefteå
213	Ålund - Byske
214	Drängsmark - Byske
215	Lillkågeträsk - Boliden
216	Östanbäck - Byske
217	Drängsmark - Skellefteå
218	Medle - Skellefteå
219	Ragvaldsträsk - Skellefteå
220	Örviken - Skellefteå
221	Bureå - Skellefteå
222	Lövånger - Skellefteå
224	Hällbergssvedjan - Skellefteå
225	Burträsk - Skellefteå
226	Burträsk - Skellefteå
227	Skråmträsk - Skellefteå
228	Renfors - Burträsk
229	Västanträsk - Burträsk
231	Kalvträsk - Burträsk
232	Brönstjärn - Bygdsiljum
233	Brönstjärn - Bygdsiljum
234	Fågelberg - Jörn
235	Kåtaselet - Jörn
236	Vebomark - Skellefteå
237	Vebomark - Lövånger
239	Norsjö - Bastuträsk
242	Norsjö - Risliden
243	Bjursele - Kvavisträsk - Norsjö
245	Norsjö - Malå
246	Lidträsk/Kvarnåsen - Norsjö

Remiss

249	Kristineberg - Rökå - Malå
251	Östanbäck/Björkland - Adak - Malå
252	Björksele - Kristineberg - Malå
254	Norsjö - Gissträsk
258	Svansele - Renström
260	Bastuträsk - Skellefteå
301	Tväråträsk - Lycksele
302	Örträsk - Långsele - Hedlunda - Lycksele
303	Falträsk - Lycksele
304	Bratten - Lycksele
305	Lycksele - Rusksele
319	Rönäs - Portbron - Mosekälla - Tärnaby
320	Boxfjäll - Joesjö - Laisholm - Tärnaby
321	Slussfors - Boksjön - Tärnaby
324	Myrlund - Långsjöby - Storuman
325	Pauträsk - Skarvsjöby - Storuman
326	Brånaviken/Forsmark - Umnäs - Slussfors
327	Kaskeloukt - Storuman
328	Gränssjö - Dikanäs
329	Virisen - Tärnaby
331	Strömsund - Forsmark
332	Klippen - Sorsele
333	Skansnäs - Flakaudden - Sorsele
334	Övre Saxnäs - Sorsele
335	Aha - Sorsele
336	Bockträsk - Högbränna - Sorsele
337	Blattnicksele - Staggträsk/Råstrand/Tväråträsk
338	Ö Sandsjö - Blattnicksele
339	Skoträsk - Sorsele
341	Ammarnäs - Sorsele
343	Kraddsele - Ammarnäs
416	Järvsjö - Latikberg - Bäsksele - Vilhelmina
417	Kittelfjäll - Vilhelmina
418	Lillgranberg - Latikberg - Vilhelmina
419	Västra Klimpfjäll - Saxnäs
420	Klimpfjäll - Vilhelmina
421	Siksjönäs - Nästansjö

Remiss

422	Nordansjö - Lomsjökullen
423	Kullen - Malgovik - Vilhelmina
424	Övre Malgonäs - Vilhelmina
425	Heligfjäll - Vilhelmina
426	Dikanäs - Matsdal - Dikanäs
427	Västansjö - Dikanäs
428	Aronsjökullarna - Nästansjö
429	Meselefors - Vilhelmina
430	Siksjöhöjden - Dalasjö - Vilhelmina
432	Grytsjö - Marsliden - Saxnäs
433	Skog - Skansholm
434	Blaikliden - Saxnäs
435	Nappsjö - Dorotea
436	Borgafjäll - Dorotea
437	Borgafjäll - Risbäck
438	Högland - Holmsjö/Brännåker
439	Häggås - Dorotea
440	Lavsjö - Ullsjöberg - Dorotea
442	Svanabyn - Dorotea

+ 261 ringbilar

Remiss

1. Kommuner och landstings kollektivtrafikplaner

Kommunerna och Landstinget lämnar senast i mars varje år in en kollektivtrafikplan, eller en trafikplan som innehåller motsvarande delar om kollektivtrafiken.

Landstingets och kommunernas mål och planerade åtgärder samt eventuell vision har stor betydelse för vilken ambitionsnivå kollektivtrafiken i Västerbottens län kan utvecklas med och därmed vilka mål och åtgärder som är realistiska. Därför redovisas alla kommuners mål och planerade åtgärder här.

Den mellankommunala regionala kollektivtrafiken, det vill säga stomlinjerna och den regionala tågtrafiken, är viktig för utvecklingen av kollektivtrafikens marknadsandel. Landstingets ambitionsnivå som finansiär av viktig regional buss- och tågtrafik bibehålls under de kommande åren. Den ekonomiska ramen kommer i landstingsfinansierad trafik alltså inte minska, men samtidigt blir det en utmaning att uppnå uppsatta mål inom ramen för befintlig budget. Flera kommuner meddelar att de överväger att göra om en del av ordinarie kollektivtrafiken till skolskjutstrafik, med förhoppning att minska kostnaderna för kollektivtrafik. Flera kommuner har också fortsatt som målsättning att stimulera kollektivt resande, om än inte genom utökade anslag till kollektivtrafiken eller genom att försvåra för biltrafiken till exempel genom ökade parkeringsavgifter.

1.1. Västerbottens läns landsting

Landstingets kollektivtrafikuppdrag syftar till att utifrån en helhetsbild möjliggöra regionalt resande (interregional och regional trafik) grundat på hög tillgänglighet inom de ekonomiska ramar som ges. Landstingets engagemang i kollektivtrafiken ska ske med utgångspunkt i landstingets övergripande prioriteringar och dess program och policies, t ex landstingets handikappolitiska program och miljö- och trafiksäkerhetsprogram. Den trafik som landstinget beställer ska präglas av låg energi- och miljöbelastning, en hög trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för resenärerna.

Den ekonomiska ramen 2016-2018 uttrycker den ambitionsnivå landstinget har för de kommande åren – om det handlar om nysatsningar eller förändringar inom ramen för befintlig budget. För busstrafiken justeras anslaget med 4 % årligen. Anslaget för tågtrafiken var ej justerat i kollektivtrafikplanen på grund av pågående upphandling av tågtrafiken, men sedan tilldelningen i juni 2015 är det känt att den finansiella effekten för landstingen beräknas bli en kostnadsökning på 2,5 - 3 %.

1.1.1. Vision

Visionen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet delas av Västerbottens läns landsting och utgör en grund för landstingets arbete med att tillhandahålla en attraktiv, miljövänlig, trafiksäker och tillgänglig kollektivtrafik som bidrar till länets och regionens utveckling.

Remiss

"Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart Västerbotten"

1.1.2. Strategier

- **Samordning av anslutningar** med angränsande trafiksystem
- **Prioritet** ska ges åt kollektivtrafik, som knyter samman två eller helst fler kommuncentra, i syfte att skapa god tillgänglighet. Detta gäller i första hand landstingets egna verksamheter som **sjukresor, tjänsteresor** och arbetspendling, men även resor för att stimulera övrig **arbetspendling samt besöksnäring.**
- Genom ovanstående medverkar landstinget till en **god tillgänglighet för utbildning** med möjlighet till pendling till och från länets större gymnasie- och högskoleorter.
- Främjande av besöksnäringen sker genom att **skapa förutsättningar för resande till viktiga turistmål under högsäsong genom bland annat samordning och anpassning av linjer och tidtabeller, men även genom samplanering mot andra transportsätt.**
- Landstingen inom norra regionen har genom sitt Regionförbund en prioritet att stimulera utvecklingen av den norrländska universitetssjukvården. Detta innebär att **resmöjligheter med kollektivtrafik mellan sjukhusen** inom regionen måste säkerställas.
- Landstinget ska medverka till att de **samhällsbetalda resorna inom Norra Regionen** och inom länet kan **samordnas och optimeras** både vad gäller upphandlingsförutsättningar och avrop. Samordning i detta fall avser förutom buss- och tågtrafik även färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar, ringbilar m m.

1.1.3. Mål

Övergripande mål: Landstingsfinansierad kollektivtrafik **stärker landstinget egen verksamhet och möjliggör ett regionalt och interregionalt resande som stärker länets tillväxt och utveckling**

Delmål 1 Ökat resande och ökad marknadsandel

Det konkreta målet för 2015 avseende ökat resande är att **antalet resor i den landstingsfinansierade kollektivtrafiken ska öka med 2 % från 2014 till 2015.**

Delmål 2
Kollektivtrafiken bidrar till **minskad energi- och miljöbelastning** och en **ökad trafiksäkerhet**

Delmål 3
Kollektivtrafiken har en **god tillgänglighet och funktionalitet för alla**

Landstingsfullmäktige har för perioden 2012 – 2020 formulerat övergripande mål som anger inriktningen för landstingets miljöarbete inom de områden där landstingets verksamhet har mest påverkan på miljön. Inom området trafik finns två mål;

- **Miljö- och trafiksäkerhetsprestandan** från den trafik som landstinget genererar **ökar.**
- Landstinget deltar i samhällsdebatten om hälsa kopplat till miljö och trafiksäkerhet.

Remiss

1.1.4. Åtgärder

Delmål 1

- **Satsningar för att kollektivtrafiken i Västerbotten ska upplevas som ett integrerat system med tåg och buss** och att **utbudet upplevs vara relevant** både för befintliga och potentiella resenärer.
- Arbeta för att **sänka kollektivtrafikens restidskvot** för att öka attraktiviteten
- **Öka resmöjligheterna**
- Planera för **hela resan**
- Aktivt arbeta med **samverkan tåg och buss** för att ta tillvara systemets potentialer och öka tillförlitligheten
- Ytterligare **förstärka kunskap om resandeflöden och resandebehov på kort och lång sikt** och **koppla den mot pendlingsströmmar med andra färdmedel** för att skapa en stabil bas för att kunna analysera och prognostisera en utveckling av trafiken.
- **Sammanställa en bild av den totala trafiken** för att därifrån kunna utveckla strategier och göra prioriteringar.
- Planera trafiken utifrån ett **optimalt resursutnyttjande**
- Ta fram prioriteringar för länets kollektivtrafik

Delmål 2

- Utarbeta en **miljö- och trafiksäkerhetsstrategi** med målvärden **för landstingsfinansierad kollektivtrafik**
- **Årlig uppföljning av kollektivtrafikens miljöprestanda** (kväveoxider, partiklar och koldioxid)
- Informera om kollektivtrafiken för att **påverka val av färdmedel inom landstingets egen verksamhet**

Vid upphandling av busstrafik som finansieras av Västerbottens läns landsting ställer länstrafiken krav på att;

- Fordon får ha en högsta ålder av 15 år. Utgångspunkt för fordons ålder är fordons årsmodell.
- Fordonens samtliga sittplatser ska vara utrustade med godkända säkerhetsbälten. Nyanskaffade fordon ska ha godkända 3-punktsbälten.
- Fordon ska vara utrustat med alkolås (typ bränslecell) som förhindrar att fordonet framförs av förare påverkad av alkohol.
- Fordonen ska på förarplats vara utrustade med mobiltelefon utrustad med handsfree-funktion.
- Fordonen ska vintertid vara försedda med vinterdäck
- Fordonen ska vara utrustade med godkänd handbrandsläckare

För samtliga i entreprenaden ingående fordon får avgasutsläppen vid starten av varje nedanstående period högst uppgå till:

Remiss

Minimikrav			
År	Kväveoxider g/kWh	Partiklar g/kWh	Tabellen gäller till och med år
2014	3	0,02	
2015	2,8	0,02	
2016	2,6	0,02	
2017	2,4	0,02	
2018	2,3	0,02	
2019	2,2	0,02	
2020 och senare	2,1	0,02	

Tabell 1. Minimikrav för klass I, II och III fordon.

Källa: "Miljökrav vid trafikupphandling – Buss", Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik

Delmål 3

- **Fortsatta satsningar** i enlighet med **i länet antagen tillgänglighetspolicy**
- **Årlig uppföljning** av tillgängligheten och användbarheten genom parametrarna: **andel anpassade fordon** (lift/hiss, automatiskt inre audiovisuellt utrop, handikapplats), samt **mål- och bytespunkter med ledsagning**
- Genom att **utveckla bokningsmöjligheter** och därmed säkerställa **platser med speciella behov** kan en större trygghet och tillgänglighet skapas för de målgrupper som landstinget prioriterar.
- Utifrån avsaknande av visuell information och mot bakgrund av den skiftande kvalitén på de manuella utropen, bör **ekonomisk kalkyl och plan för införande av audiovisuella utrop** tas fram.
- **Införande av ledsagning** vid vissa prioriterade mål- och bytespunkter
- Ledsagningen **kopplas i möjligaste mån till entrévärdar** vid sjukhuset för att på så sätt få en väl fungerande och enkel koppling mellan vården och kollektivtrafiken för personer i behov av ledsagning.

Vid upphandling av trafik beställd av landstinget ställer länstrafiken krav på att:

- Fordonen ska vara utrustade med lyft för ombordtagning av bland annat rullstol.
- Samtliga passagerare ska ha möjlighet att se ut genom fönster även sittandes angöring av rullstol ska anordnas i anslutning till mittdörr.
- Antalet rullstolplatser ska vara minst 1 per fordon.
- Toalett skall vara av sådan utformning att resenärer med nedsatt rörlighet har möjlighet att använda den.
- Kontrastmarkeringar ska finnas på ledstänger och handtag, vid in- och utsteg, samt punktskrift på signalknappar på nya bussar from 2010

1.2. Bjurholm

Målet för kommunens inomkommunala kollektivtrafikplanering är att:

- **Inom ramen för den kommunala ekonomin trygga de fastboendes behov av kollektiva färdmedel** och på så sätt vara en del i det nationella fördubblingsarbetet samt en del av Region Västerbottens vision.
- **Verka** för möjlighet att kombinera boende i Bjurholms kommun med studier och arbete i kringliggande kommuner, genom **goda pendlingsmöjligheter**

Remiss

- **Verka för** möjlighet att nyttja kollektivtrafik för att **ta del av den service samt kultur- och nöjesutbud som finns i Umeå.**
- Att befolkningen på landsbygden har tillgång till serviceresor **minst 2 turer/vecka till centralorten**
- Att så långt som möjligt samordna olika trafikslag samt turlistor för **övergångar mellan olika linjer**
- **Linjetrafik** upprätthålls där **ekonomiska och behovsmässiga skäl motiverar detta.**

Utvecklingsområden:

- Verka för **smidiga övergångar i tidtabell** på de turer där resenärerna byter mellan buss/tåg på sträckan mellan Bjurholm och Umeå samt **övergångar gällande betalsystem**
- Arbete i arbetsgrupp med syfte att finna lämpliga åtgärder att **förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten vid busstationen**. Planeras för **ytterligare pendlarparkeringar.**
- Fortsatta initiativ för samverkan mellan Nordmalings kommun och Landstinget för **anslutningstrafik från Bjurholm till Nordmaling och Botniabanan.**
- **Tydlig och regelbunden information om trafik och trafikförändringar** till medborgarna, bland annat via kommunens hemsida och kommunalt informationsblad

1.3. Dorotea

Mål

- Dorotea kommun har som ambition att alla kommunmedborgare ska ha **resemöjligheter till centralorten och/eller närmaste serviceort.**
- Trafiken ska vara **samordnad med övrig linjetrafik och landstingets stomlinjer** för att uppnå effektiv nyttjandegrad av alla trafikslag i kommunen och regionen.
- De områden som inte kan försörjas av lokala eller regionala linjer ska **trafikeras av efterfrågestyrd kompletteringstrafik**, den sk ringbilen.
- **Stomlinjetrafiken** som idag passerar och/eller angör Dorotea busstation ska även fortsättningsvis **svara mot behov hos medborgarna och kommunens näringsliv** när det gäller resmöjligheter och godstransporter.
- Stomlinjetrafiken ska även fortsättningsvis vara anpassad så att **det är möjligt för resande att nå t ex Umeå och Östersund för aktiviteter över dagen.**
- Ett annat mål är att **stomlinjetrafik finns i lämplig tid för gymnasieskolorna** i Strömsund och Vilhelmina, så att eleverna kan bo kvar i Dorotea kommun under gymnasietiden.
- **Turisbefrämjande trafik** ska även fortsättningsvis finnas **till Borgafjällområdet.**
- **Trafiksäkerheten vid bytespunkter och i den inomkommunala linjetrafiken ska bibehållas och förbättras** där så behövs.
- **Elevtransporter ska utföras så säkert, samhällsekonomiskt kostnads- och miljöeffektivt som möjligt.**
- **Färdtjänst och riksfärdtjänst ska så långt det är möjligt samordnas med befintlig linjetrafik.** Så långt det går ska också den befintliga kollektivtrafiken nyttjas i stället för färdtjänst- och sjukresor.

Åtgärder

- **Vissa kortare linjer** kan, beroende på elevunderlag, **ersättas med efterfrågestyrd trafik.**
- **Fortsatt samråd** kommer hållas med Trafikverket **gällande genomfart Dorotea samhälle.**
- Samverkan med Tekniska enheten och skolskutsansvarig sker kontinuerligt för **översyn av inomkommunala hållplatser i övrigt.** Förutom planering och tillståndssökande för **nya hållplatser** ska **hållplatser som inte längre nyttjas plockas bort.**

Remiss

- **Frågan om "Fjällbussen"** kommer att behandlas i samverkan med näringen.
- **En utökad översyn av ringbilstrafiken** ska genomföras. **Tydligare annonsering** på kommunens hemsida, annonsering i lokalt annonsblad samt **punktinformation till hemtjänstens personal** kan öka nyttjandet.

1.4. Lycksele

Mål

Den övergripande målsättningen för kommunens trafikplanering är att, **inom ramen för den kommunala ekonomin, trygga de fast boende kommuninvånarnas och näringslivets behov av kollektivtrafik och andra samhällsbetalda resor**. Genom att erbjuda attraktiva transportlösningar **kan resandet med kollektivtrafik öka** vilket i sin tur har stor betydelse för den regionala utvecklingen i länet.

Delmål

Lycksele kommun ska arbeta för att kollektivtrafiken ska bli en **självklar del i samhällsplaneringen.**

Resecentrum ska vara en plats med **god service, tydlig information, trygg och välkommande miljö** både för kvinnor och män, flickor och pojkar.

Vid resecentrum ska det finnas ett behovsanpassat utbud av **cykel- och bilparkering** för personer som ska resa vidare med buss eller tåg.

Det ska vara **enkelt och tydligt för resenärer att från resecentrum ta sig vidare till stadskärnan.**

Hållplatser för skolskjuts och kollektivtrafik i kommunen ska vara **trafiksäkra och tillgängliga** för kvinnor och män, flickor och pojkar.

Lycksele kommun ska **arbeta långsiktigt med hållplatsplanering.**

Lycksele kommun har som mål att **upprätthålla/förbättra standarden på infrastrukturens samtliga områden.**

Lycksele kommun har tillsammans med Storumans kommun framarbetat en policy kring det egna resandet. Lycksele och Storumans kommun ska vara en god förebild för allmänheten och företag när det gäller **resfria möten och energismart resande**. Där framhålls energi- och klimateffektivt resande samt att kollektiva lösningar ska väljas i första hand (Tjänsteresor policy/riktlinjer, Lycksele och Storuman kommun).

Det ska vara möjligt att **resa kollektivt från Lycksele till andra kommuner i Västerbotten fram och åter samma dag.**

Det ska vara möjligt för **invånare boende i hela kommunen att besöka tätorten helgfria vardagar** fram och åter samma dag.

Lycksele kommun har som målsättning att **minska antalet bilresor bland invånare i kommunen och öka antalet personer som går, cyklar och reser kollektivt.**

Remiss

Skolskjutsar, verksamhetsresor under skoldagen, färdtjänst och kollektivtrafiken ska samordnas för att öka antalet resor i kollektivtrafiken och minska den totala kostnaden för transporter.

I Lycksele kommun ska kollektivtrafiken och andra **samhällsbetalda resor** vara **kostnadseffektiva** och hålla en **hög standard avseende energieffektivitet, miljöstandard, trafiksäkerhet, tillgänglighet och jämställdhet**.

Lycksele kommun har som målsättning att **i samarbete med andra kommuner, Västerbottens läns landsting och länstrafiken i Västerbotten**, planera trafik, för att skapa samhällsekonomiska fördelar för alla parter.

Lycksele kommun ska arbeta aktivt för att **uppmärksamma invånarna om vilka möjligheter det finns att resa kollektivt**.

Åtgärder

Att göra en uppföljning av **trygghetsvandring**en som genomfördes 2010, där alla grupper finns representerade, inklusive ungdomarna, via ungdomsrådet. Uppföljningen kommer att utmynna i en beskrivning av de åtgärder som är gjorda.

Cykelparkeringen på resecentrum bör **förses med tak.**

Ledstråket mellan snabbingången till resecentrum och perrongen ska på vintern grusas för att tydliggöra vart stråket går.

Lycksele kommun och polisen ska **tillsammans arbeta både kortsiktigt och långsiktigt för att få slut på vandaliseringen av resecentrum.**

Lycksele kommun ska fastställa en **plan för hållplatser** som ska innehålla information om vart hållplatser finns idag, vilka hållplatser som ska plockas bort, nya hållplatslägen, krav för att hållplatser ska sättas upp, krav på hållplatsutformning, belysning, snöröjning och underhåll.

Det pågår ett fortlöpande arbete med att **kartlägga alla trafikfarliga platser där det finns skolskjutselever**. Åtgärder för platser med stadigvarande reseunderlag ska planeras in i Länstransportplanen för att det ska vara möjligt att söka pengar. Dessa åtgärder kan tex. vara att iordningställa en samlingshållplats med anslutande gångväg. Syftet är att förbättra trafiksäkerheten och **möjliggöra för fler elever att resa med kollektivtrafiken till skolan**.

Lycksele kommun föreslår ett antal **hållplatsåtgärder** vid statliga vägar, **i Betsele**, intill campingen, **efter Vilhelminavägen, E12 vid infarten till Furuvik, Ringaborg, Tuggensele, Kattisavan Camping**

Mobility management är en form som kommunen bör arbeta mer aktivt med.
Lycksele kommun ska uppmuntra invånarna att använda miljöanpassat färdsätt. Det är viktigt att kommunen förbättra GC-vägar, cykelparkeringar, hållplatser och utbudet av kollektivtrafiken i tätorten, för att möjliggöra för invånarna att använda miljöanpassade resor.

Remiss

Lycksele kommun ska fortsätta sitt arbete med att **sammanställa en trafikstrategi** som tydligare lyfter fram gång, cykel och kollektivtrafikresande i Lycksele tätort.

Ett utvecklingsområde för skolskjutsen är att **linjelägga fler skolturer för allmänheten** för att förbättra tillgängligheten i glesbygden.

Vid nästa upphandlingstillfälle för ringbilarna ska dessa inte upphandlas för enskilda sträckningar tex. Granträsk-Vänjaurbäck. **Ringbilarna bör upphandlas för olika zoner** för att säkerställa att alla invånare har möjlighet att ansluta till närmsta hållplats för kollektivtrafiken.

Skolskjuts, färdtjänst, riksfärdtjänst och beställningscentral ska beslutas om upphandlas under 2014. Betalningsmodellen för skolskjuts, färdtjänst, riksfärdtjänst ska ses över.

1.5. Malå

Mål
Ambitionen med trafiken i Malå är att den ska vara **tydligt samordnad för att tjäna flera syften. Kommunmedborgare ska kunna använda kollektivtrafik, i form av den ordinarie trafiken, den anropsstyrda eller färdtjänst.**
Kollektivtrafiken i Malå ska vara trafiksäker, innan, under och efter resan.

Att **kollektivtrafiken även ska tjäna som godstransporter** är av stor vikt för Malå för att företagare och privatpersoner ska få en fungerande varudistribution.

Malå kommun ska **verka för att vara en del av det övriga kollektivtrafiknätet** i Sverige.

Målet är att ha en **kostnadseffektiv kollektivtrafik**.

Ett **hållbart resande** är en ständig målsättning för Malå kommun.

Malå kommun har som mål att det ska finna en **busskur vid de hållplatser där det är ett kontinuerligt resande**.

Det är viktigt att det är **goda förhållanden vid busshållplatser liksom längs vägen dit** så att passagerarna känner sig trygga.

Turer **prioriteras** till de större orterna **Adak, Rentjärn, Rökå och Lainejauområdet**.

Malå kommun har som ambition att ge en **godtagbar service till de människor som bor i glesbygd**, både i form av persontrafik men även som bussgods.

Till följd av att den inomkommunala trafiken styrs av skolelever **är det av vikt att ha en flexibel trafik**.

Med den **mellankommunala trafiken** är det ett mål att det för befolkningen i stort ska erbjudas **god tillgänglighet för pendling, sjukresor, rekreationsresor, näringslivsutveckling samt godstransporter.**
Målet är att det ska gå dubbelturer till alla angränsande kommuner, med **dagliga turer till Arvidsjaur, Skellefteå, Norsjö, Umeå och Lycksele**. Det är även viktigt att **kunna resa till och från Malå under helgerna**.

Remiss

Malå kommun har som mål att **kollektivtrafiken ska öka närheten till arbetsmarknad och utbildning**. I Malås fall blir detta speciellt viktigt med hänsyn till avsaknaden av ett eget gymnasium. Det är därför av största vikt att det ska finnas möjligheter att dagligen pendla mellan gymnasieskola och Malå. De huvudsakliga gymnasieorterna är Arvidsjaur och Lycksele.

Vidare har Malå kommun som målsättning att det ska **gå att resa till och från tågstationen i Bastuträsk för att ha förbindelser till nattågen** med koppling till Stockholm och Göteborg. Det är av vikt att förbindelser finns och **att det fungerar även de gånger som tåget anländer försent**. Turen ska finnas tillgänglig att boka via etablerade reseplanerare.

Malå kommun har som ambition att försörja de större byarna med kollektivtrafik. **De områden som inte kan försörjas av lokala eller regionala linjer ska trafikeras av kompletteringstrafik** som är efterfrågestyrd, den så kallade ringbilen.

Personer med funktionsnedsättningar ska kunna resa med den av Malå kommun beställda trafiken.

Åtgärder

Till grund för antalet bussturer per dag och antalet trafikeringsdagar per vecka är en bedömning av trafikbehovet och de ekonomiska konsekvenserna för trafiken.

Vid **förändringar av infrastrukturen inom kommunen ska den ansvarig för kollektivtrafik vara med i planeringen** för att på så sätt ta till vara på kollektivtrafikens intressen redan från start.

Adak, Rentjärn, Rökå och Lainejauområdet - till dessa orter är grundnivån för antalet bussturer **en dubbeltur per dag fem dagar per vecka.**

Godstrafiken värderas högt och prioriteras i planeringen av kollektivtrafiken, så väl den inomkommunala som den mellankommunala trafiken.

Den trafik, där Malå kommun är beställare, ska det i samtliga fordon finnas **alkolås och säkerhetsbälten**. Dessutom ska fordonen vara utrustade med **vinterdäck** när vinterväglag råder.

Malå kommun ställer inga krav på viss utrustning eftersom teknik förändras och fordon är olika utrustade med olika funktioner. Det Malå kommun ställer som krav är att **en person med funktionsnedsättningar ska kunna resa med kollektivtrafiken.**

Turerna anpassas till det övriga trafiknätet så att resor över kommungränsen liksom länsgränsen underlättas. En viktig del av att bli en del av kollektivtrafiknätet är **resor inom Malå kommun ska finnas sökbara på olika reseplanerare.**

För att uppfylla målet med kopplingar till tåget är det av vikt att det går att boka hela resan via olika reseplanerare.

Malå kommuns ambition är även att förbindelsen till Lycksele flygplats med flygtransfer ska fortsätta då det antas öka resandet till och från orten.

Remiss

Hållplatser bör ha ett utrymme på sidan av vägen liksom att det ska vara god sikt – även under vintertid. Den vanligaste lösningen är väntkurer vilka är bra ur så väl säkerhetssynpunkt som komfort. Eftersom att hållplatsen ska ligga i närheten av var befolkningen bor finns det dock risk att kraven för väntkur inte uppnås.

Väntkurer ställs ut efter att det identifierats att det finns ett behov och det kommit en in ansökan.

Kommunen har två hållplatser där de boende har hört av sig till följd av att de upplever trafiksituationen som bristande. Detta är hållplatsen i **Lövberg samt hållplatsen i Nåda.**

För att uppmuntra resor mellan studieort och Malå erbjuder Malå kommun **rabatterade resor mellan hemmet och studieorten för malåbor som på heltid studerar vid eftergymnasial utbildning i Norrbottens och Västerbottens** län, Mittuniversitetet och inom Akademi norr.

1.6. Nordmaling

-

1.7. Norsjö

Mål

Kommunens trafikplanering syftar till att **trygga de fast boendes trafikservice** och att **minska miljöbelastningen.**

Målsättningen är att **de flesta medborgare skall ha tillgång till minst tre resemöjligheter per vecka till närmaste serviceort.** I de områden som inte trafikeras med linjetrafik sker trafikservicen med ringbil.

Antalet bussturer per dag och antal trafikeringsdagar per vecka får bedömas mot behovet. **En dubbeltur per dag, fem dagar per vecka, utgör grundnivå.** Ett större antal turer måste bedömas mot behovet och resandeunderlaget.

Ringbilstrafiken bör ge möjlighet till tre dubbelturer per vecka till serviceort och **anslutningar till övrig linjetrafik.**

Viss arbetspendling till centralortens arbetsplatser från vissa byar är möjligt samt **vissa angränsande kommuncentra.**

Gymnasieelever bör ha möjlighet att dagligen pendla till och från Skellefteå och Lycksele.

För övriga trafikuppgifter som skolskjutsar till skolorter inom kommunen, färdtjänst samt godstransporter **är målsättningen att i största möjliga utsträckning trafikmässigt samordna dessa med linjetrafiken.**

Remiss

P.g.a ett minskat antal barn i vissa mindre byar måste linjetrafiken anpassas till resandeutvecklingen. En **övergång till enbart skolskjuts måste övervägas allt eftersom trafikavtal på linjetrafik upphör. Anledningen är att kommunen har ett behov av större flexibilitet än som hitintills** gällt när det gäller trafikavtal.

Kommunens ambition är att **järnvägsstationen i Bastuträsk även fortsättningsvis skall vara en viktig knutpunkt för tågtrafiken i regionen**. Det är därför av största vikt att **anslutningstrafik till och från Bastuträsk är anpassad till tågtiderna** och att tågoperatörer angör stationen i Bastuträsk.

Aktuell trafik ska karaktäriseras av en **hög nivå på trafiksäkerhet**. Upphandlare och beställare av trafik har att förhålla sig till följande punkter:

- Trafikregler ska naturligtvis hållas och högsta tillåtna hastighet ska inte överskridas, men chaufförer ska också vinnlägga sig om att framföra fordonen på ett mjukt och behagligt sätt för att resenärerna ska känna sig trygga. Tidtabeller måste anpassas så att detta är möjligt.
- Fordonskvalitet är en viktig del för en god trafiksäkerhet.
- Samtliga fordon i skall vara utrustade med bilbälten.
- Utrustning som minimerar risken att förare kör i onyktert tillstånd måste finnas.
- Mobiltelefoner i fordonen ska vara utrustade med handsfreeutrustning samtidigt som de endast får användas för tjänstesamtal under färd.
- Fordonen ska vara utrustade med skolskjutsskylt och dessa ska användas på turer med skolelever som åker till och från skola.
- Busshållplatser och busskurar en viktig del i trafiksäkerheten. Dialog med kommunens ansvarige och trafikutövare om säkerhet vid hållplatser ska ske årligen.
- Kommunens ställer sig bakom det branschgemensamma miljöprogram som arbetats fram i samarbete med Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Landsting. Se miljöprogrammet på www.svenskkollektivtrafik.se.

Åtgärder

Under 2014 var ambitionen att **utreda förutsättningar för serviceturer från en del byar.** Servicen i många byar skulle upplevas bättre om möjligheten fanns att en gång per vecka besöka centralorten med en turlinje. Utredningen är inte gjord eftersom det pågår en dialog om hur ringbilstrafiken kan utvecklas. Arbetet fortgår.

Eftersom hållplatskurer i många fall är ett antal år gamla och minimalt underhåll har skett föreligger renoveringsbehov på de flesta. Under 2014 inköptes 5 **nya glaskurar** och 3 är utplacerade enl. plan. Två kurar finns uppställd vid den tillfälliga busstationen men tanken är att båda ska placeras efter Storgatan så snart en ny busstation är i bruk. **Målning och lagning av gamla kurar** ska göras under 2015.

Ny busstationsbyggnad uppförs med byggstart sommaren 2015. Den nya busstationen ska **byggas utifrån bra tillgänglighetsaspekter** och därför kommer en ansökan att nyttja medel ur kollektivtrafikåtgärder i Länstransportplanen att inlämnas.

Järnvägsstationen i Bastuträsk bör utrustas med informationsskärm med bussavgångar.

Remiss

1.8. Robertsfors

Robertsfors kommuns verksamhet styrs av två horisontella hänsyn – **hållbar utveckling och jämställdhet** - som är koncernövergripande vilket innebär att samtliga nämnder och styrelse har att beakta dessa i sitt arbete.

Genom att kommunen har antagit Aalborg-antagandena för en hållbar utveckling samt undertecknat CEMR -deklarationen för jämställdhet tydliggörs kommunens prioriteringar.

Aalborg-åtagandena består av 10 teman varav tema 6 "Bättre framkomlighet, mindre trafik" omfattar kollektivtrafiken. Temat bryts ner i följande prioriteringar för trafiken:

6.2 Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel

6.3 Uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp

I deklarationen omfattar artikel 26 "Rörlighet och transport" trafikfrågor.

För att Robertsfors ska nå sitt mål att bli Sveriges bästa kommun och att kommunen ska öka sin befolkning till 7500 invånare år 2020 krävs även satsningar på kollektivtrafiken inte minst när det gäller att vara en attraktiv kommun för både boende och företagande. **Tät och snabb kollektivtrafik** kan bidra till en positiv befolkningsutveckling.

Robertsfors kommun har **inte som avsikt att begränsa biltrafiken** för att främja kollektivtrafiken

Åtgärder som görs handlar om att **förbättra förutsättningarna för linjetrafiken** så att den i så stor utsträckning som möjligt motsvarar alla invånares behov och behoven hos dem som är anställda i kommunen.

Robertsfors kommun ska **aktivt arbeta för att upprätthålla och utveckla goda bussförbindelser mellan kommunen och Umeå respektive Skellefteå** i syfte till **förbättrade pendlingsmöjligheter**. Här ska **såväl mäns som kvinnors olika behov beaktas.**

Robertsfors kommun ska **verka för byggandet av Norrbotniabanan** på/i olika nivåer och sammanhang.

Robertsfors kommun ska **aktivt arbeta för en utbyggd E4:a hela vägen mellan Umeå-Skellefteå**.

- **Matartrafiken till E4:an och stomlinjerna ska ses över** i syfte att förbättra pendlingsmöjligheterna.
- Under 2015 **undersöks möjligheterna till att ändra linje 143:s start- och slutstation till Södra Norum** för att öka möjligheten till kollektivt resande inom kommunen.
- **En brukarundersökning ska genomföras bland kollektivtrafikresenärerna** för att få ett underlag på vad som fungerar bra idag respektive vad som kan förbättras.
- **Möjligheterna att starta ett samarbete med Umeå kommun när det gäller skolskjutsarna ska ses över.**
- **Vid framtagande av en ny översiktsplan för kommunen ska kollektivtrafiken vara ett tydligt perspektiv.**

Remiss

- **Busskurerna ska inventeras** och ses över för ett säkert och tryggt nyttjande av kollektivtrafiken för alla människor.

1.9. Skellefteå

-

1.10. Sorsele

Alla invånare ska ha tillgång till resmöjligheter till närmaste serviceort och då i första hand centralorten. **Grundnivån för antalet bussturer utgör en dubbeltur per dag fem dagar i veckan. De områden som inte kan försörjas av regionala eller lokala linjer ska trafikeras av efterfrågestyrd trafik** – även kallad Ringbilen.

De ekonomiska konsekvenserna är avgörande för hur många turer och trafikeringsdagar som är möjliga.

Utifrån de höga kostnaderna för den samhällsbetalda trafiken, se nedan, så har **kommunen svårt att utveckla trafiken med exempelvis bättre tidslägen till stomlinjerna**, tidslägen för arbetspendling osv, **om det samtidigt innebär ett större ekonomiskt åtagande.**

Nuvarande kostnader kan istället innebära att kommunen ser över dagens trafik i samband med att den ska upphandlas, vilket **kan innebära ytterligare neddragning av trafik i syfte att minska kostnaderna.**

Boende i Sorsele **ska ha goda förbindelser med avseende på pendling, sjukresor, aktiviteter/ rekreation, godstrafik, turism, näringsliv med mera. Resmöjligheten till/från Umeå bör förbättras.**

Åtkomst till flyg och tåg är också viktiga faktorer för invånare och besökare.

Gymnasieelever ska ha möjlighet att åka kollektivt till/från studieorten på rimliga restider.

Kommunen planerar tillsammans med Trafikverket en **total upprustning av SJ-planen i anslutning till Inlandsbanan och Vindelälvens turistbyrå**. Projektet innebär bland annat att busstrafiken ska ledas in i området för passagerares av- och påstigning. Tidplanen är inte helt fastlagd men projektering sker troligen under 2015 och byggnation under 2016. Kollektivtrafikmyndigheten informeras om projektet vid kommunrundemöten.

I Karlsgård (längs Ammarnäsvägen) **finns behov av att göra i ordning hållplats/ hållplatser** på för säker påstigning för elev.

I Blattnicksele behövs en väntkur i anslutning till skolan.

Remiss

1.11. Storuman

Vision/Mål

Storumans kommun ska genom samsyn utveckla hållbar tillväxt som genererar ökat välstånd till medborgarna.

Här går det att lyckas. Vi är en bra kommun för alla

Alla, som är eller vill bli kommuninvånare, **har förutsättningar att skapa sig ett gott och tryggt liv nära naturen med goda kommunikationer och möjligheter till meningsfulla aktiviteter och upplevelser samt sysselsättning på en bred arbetsmarknad**. Vi är **attraktiva att besöka** och är **en av Sveriges ledande turistkommuner**.

Gemensamt för **alla prioriterade områden** är att de alltid **ska betraktas ur följande perspektiv: demokrati, öppenhet, tillgänglighet, jämställdhet, mångfald, kultur, effektivitet samt ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet**.

Storumans kommun ska verka för att våra vägar, gator, vatten- och avloppsnät, fibernät, renhållning och övriga tjänster ska hålla god kvalitet och vara kostnadseffektiva.

Ökad tillgänglighet till gång-, cykel- och kollektivtrafik

Kommunstyrelsen väntas särskilt prioritera:

- **att förbättra befintliga kommunikationer såsom flyg, buss, tåg,** vägnät, mobiltelefoni och fibernät
- att **stärka transportstråken E12, E45, Inlandsbanan och Tvärbanan** som del i ett logistiskt centrum
- **lokala kommunikationer, typ "Ringlinje"** i Storuman–Stensele resp Hemavan Tärnaby.

Kommunens relativt stora avstånd till olika marknader kräver utveckling av alla trafikslag. Därför krävs ett aktivt deltagande i den nationella och internationella transportplaneringen.

De **högst prioriterade investeringarna** för Storumans kommun i det nationella och regionala transportsystemet är:

- Industriområde Stensele
- Omlastningsterminal i Stensele
- **Hemavan tätort**
- Driftbidrag Storuman flygplats
- **Tvärstråket**
- **Inlandsbanan**

Åtgärder

Förslaget till trafikförsörjningsplan **följer inte kommunens nuvarande mål** i verksamhets- och strategisk plan, d.v.s. målet **att förbättra befintliga kommunikationer såsom flyg, buss, tåg, vägnät, mobiltelefoni och fibernät**

Remiss

Förslaget att **endast beställa delar av den befintliga linjetrafiken** främjar inte kollektivt resande men anses kunna motiveras med att trafiken i stor utsträckning endast finns på grund av skolans behov av elevtransporter samt att vanligtvis är skolskjuts ett ekonomiskt mer fördelaktige alternativ än linjetrafik.

Anläggning av nya busskurer och hållplatser utförs i dialog mellan kommunen, länstrafiken och trafikverket. Storumans kommun deltar aktivt i **projektet, hållplatser efter E12**, som Regionala kollektivtrafikmyndigheten har beviljats medel för via Sveriges kommuner och Landsting, SKL. Ansökan om genomförande har gjorts hos skyltfonden. Projektet är viktigt för Storumans kommun då det **idag råder stora svårigheter att få till flexibla och fungerande hållplatser i glesbygd**.

Behov av hållplatser och busskurer i båda riktningarna i Barsele, Åskilje, Hemavan, Skarvsjöby, Blaiken, Tärnaby samt Forsvik. Samtliga är inrapporterade till Länstrafiken.

För **Storuman resecentrum** har **ombyggnationer inne/ute och samlokalisering av gods och persontrafik** påbörjats och slutförs under sommaren 2015.

I **Tärnaby** finns behov av **gång och cykelanslutningar till busstationen samt ett färdigställande av hållplatsen vid Statoil**.

I **Hemavan** planeras för **tre kollektivtrafikhållplatser** av Trafikverket. Troligt genomförande under 2016. Dessa har under lång tid funnits inrapporterade hos Länstrafiken.

Resecentrum i Hemavan är under utredning.

Barns skolvägar ses över i pågående hastighetsplan och inrapporterade brister finns delvis med i Länstransportplanens potter och kommer att åtgärdas inom plantiden. Exempelvis gäller detta runt skolan i Stensele, passage över Inlandsbanan på Kungavägen.

Ett aktivt deltagande i den regionala, nationella och internationella transport-planeringen.

Aktivt deltagande i föreningen Blåvägen och MidtSkandia. Kommunen deltar i **framtagandet av ett trelandsprojekt rörande näringsliv, forskning och innovation samt transport**.

Kommun har påbörjat arbetet med att ta fram en **trafikstrategi.**

Storumans kommun har regelbundna möten med Trafikverket och deltar aktivt i de forum som Västerbotten har för kollektivtrafik, färdtjänst och samhällsbetalda resor. Kommunen har tillsammans med verksamma entreprenörer **ett dialogforum för den trafik som berör Storumans kommun**. Länstrafiken och Regionala kollektivtrafikmyndigheten deltar vanligtvis vid dessa tillfällen.

Stomlinjenätet: Prioriet måste läggas på att man kan **köpa en biljett för hela sträckan oavsett byte mellan buss och tåg**. Det måste också finnas **resegarantier vid förseningar mellan buss och tåg** som inte drabbar resenären med långa väntetider som följd. Västerbottens Läns Landsting besparing i Hemavan Tärnaby området innebär att området nu helt saknar kollektivtrafik mellan Sverige och Norge. Storumans kommun önskar **dagliga resmöjligheter mellan Tärnaby – Mo i Rana**.

Remiss

Storumans kommun har under många år tagit ansvar för att daglig pendling mellan Sorsele och Storumans gymnasium varit möjlig. Kommunen anser sig inte längre ha ekonomiska möjligheter till detta och begär att **Landstinget tar ansvar för att sträckan Sorsele – Storuman får daglig gymnasie- och arbetspendling** då sträckan går mellan två kommuncentra.

Storumans kommun och Trafikverket har under flera år arbetat med **tätortsupprustning Hemavan** och är nu i skedet att Trafikverket arbetar med att ta fram arbetsplan. Länstrafiken har deltagit i arbetet och verkat för att hållplatssituationen ska säkras i Hemavan. Tre hållplatser finns föreslagna och behöver iordningställas under 2016. Kvarstår gör arbetet med att **formera ett framtida resecentrum; Att Landstinget avsätter medel för de tre hållplatserna i Hemavan**.

Storumans kommun har lyft fram vissa frågor i stomlinjetrafiken som särskilt betydelsefulla;

- **Anslutningstider till/från Umeå för arbetsresor, konferenser, möten, studier och besök på sjukhuset**. Storuman kommun har i sin resepolicy tagit beslut om att **tjänsteresor ska göras med kollektivtrafik längs med E12 om så är möjligt**.
- Storumans kommun har efterfrågat Landstingets prioritering för linje 31. Det ifrågasätts varför godset prioriteras före persontrafik på en av de viktigaste pendlingstiderna till Umeå på morgonen. **Storuman och Sorsele kan inte ansluta till Umeå före 10.00**, med rimlig starttid, på grund av denna prioritering.
- **Körtiderna mellan Blåvikssjön och Gunnarn** måste ses över då man fortfarande får stå och vänta på att få avgå från Gunnarn.
- **Snabba upp den långväga trafiken**
- **Expressbuss Umeå – Hemavan** under högsäsong och på fredagar.
- **Samordning av kollektivtrafiken sommartid gentemot Inlandsbanan**.

1.12. Vilhelmina

Mål

- Alla kommunmedborgare ska ha resemöjligheter till centralorten och/eller närmaste serviceort.
- **Trafiken ska vara samordnad med övrig linjetrafik** och landstingets stomlinjer
- Att kollektivtrafiken ska vara **miljöanpassad**
- Att stomlinjetrafiken som idag passerar eller angör Vilhelmina resecentrum **även i fortsättningen** ska vara anpassad så att det är möjligt för resanden att **nå dels angränsande kommuner men även kunna resa dagligen till Umeå, Östersund, Lycksele**
- Att kollektivtrafiken ska anpassas så att **elever från närliggande orter ska kunna dagpendla och studera i Vilhelmina**
- Att **turistbefrämjande trafik även i fortsättningen** ska finnas till Vilhelminafjällen
- Att **färd- och riksfärdtjänst så långt möjligt samordnas med befintlig linjetrafik**
- **Att resanden utanför tätorten ges möjlighet att dagligen under skoltid resa med kollektivtrafik till centralorten.** Detta genom ordinarie bussturer. Under skolloven löses trafikbehoven med ringbil.
- Att **elevtransporter ska utföras säkert, samhällsekonomiskt kostnads- och miljöeffektivt** som möjligt.

Remiss

- Att **godstransporter med kollektivtrafik** till och från kommunen **tillgodoser och uppfyller de krav på effektivitet som ställs av kunderna.**
- Att **tillgängligheten i kollektivtrafiken för medborgare och näringsliv ska öka**

Åtgärder

- Att **regelbundet genomföra översyn av trafikplanering**
- Att **anlägga gång- och cykelbanor** när behov uppkommer
- Att **öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning vid busskurar/hållplatser**
- Att **öka antalet parkeringsplatser i anknytning till busstationen**
- Att vid varje ny upphandling även **se över behovet av godstransporter**
- Att anpassa fordonen efter trafiksituationen och antalet resande, ska ske vid varje ny upphandling, **s.k. flexibla fordon**
- Vid förändringar på landsbygden införa eller dra in **avropsstyrda linjer**
- Att **samordning** sker med miljö- och byggnadskontoret och tekniska avdelningen **när översiktsplan** tas fram. Särskild hänsyn till kollektivtrafiken tas när känsliga områden exploateras t ex i Kittelfjäll, Saxnäs och Klimpfjäll
- Att **vid förändring och eller planering av skolor och fritidshem** gällande trafik och vägar ska **samordning** ske med tekniska avdelningen, skolverksamhet samt med trafikutövare
- Att se över behovet av **avropsstyrd trafik i samband med sjukresor**
- **Resegaranti för personer med funktionsnedsättning** i samband med upphandling och avtal. Vilhelmina kommun ställer inga krav på fordonsutrustning eftersom teknik förändras och fordonen är olika utrustade med olika hjälpfunktioner.
- **På- och avstigning sker vid fastställda uppsamlingsplatser eller annan påstigningsplats som fastställs.** Där linjetrafik finns nyttjas befintliga linjetrafikhållplatser.
- Trafikutövarna har ansvar för **utbildning och regelbundna träffar med skolor, polis och kommunens trafikplanering**
- Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning med bl.a. **anpassade fordon**
- **Säker trafik med färre olyckor**
- Förbättrad miljö med **minskade koldioxidutsläpp och andra föroreningar, minskat buller** samt bevarade kulturmiljöer
- Jämställt transportsystem. **Kollektivtrafiken ska utformas så att den uppfyller mäns och kvinnors transportbehov.**

1.13. Vindeln

En övergripande vision i Vindelns kommun är att det skall finnas **möjlighet** för människor att **kombinera ett boende i kommunen med studier och arbete i kringliggande kommuner.**

De resande ska känna sig trygga och säkra med den kollektivtrafik som erbjuds och kollektivtrafiken skall även uppfattas av resenärerna som en viktig del i arbetet med hållbar utveckling.

- **Antalet turer på viktiga pendlingsrelationer skall bibehållas** och **om behov finns skall kommunen arbeta för att dessa utökas.**
- **Andelen som reser kollektivt (tåg eller buss) mellan Vindeln och Umeå ska öka.**
- **Busslinjer och fordon skall optimeras med hänsyn till antalet resenärer** samt vad som kan anses vara **acceptabel restid.**

Remiss

- **Gemensamt med Landstinget arbeta för** snabba, bekväma och säkra resmöjligheter.
- Arbeta för att **antalet helgturer med buss och tåg utökas till/från Umeå.**
- Verka för att övergångar mellan **stomlinje- och tågtrafik samordnas med den inomkommunala trafiken**, i syfte att möjliggöra kollektivt resande till Umeå för boende utanför Vindelns tätort.

1.14. Vännäs

Mål

- **Ökat antal resor som sker med kollektivtrafik**, med cykel och till fots. (Ålborgsåtagande).
- En integrerad och hållbar plan för framkomlighet i samhället/kommunen är upprättad. (Ålborgsåtagande)
- Kollektivtrafiken bidrar till hållbar utveckling.
- **Kollektivtrafiken bidrar till jämställdhet mellan kvinnor och män.**
- **De resande känner sig trygga och säkra** med den kollektivtrafik som erbjuds.
- Medborgarna kan **kombinera boende i Vännäs kommun med resor (med kollektivtrafik) till arbete, utbildning i länet och kringliggande län, samt till kultur- och fritidsaktiviteter i Umeå.**
- Kollektivtrafiken med **pendeltåg och buss är, i största möjliga mån, anpassade till de största arbetsplatserna och gymnasieskolorna i främst Vännäs och Umeå.**
- Ökade möjligheter till **pendling med kollektivtrafik mellan landsbygd och Vännäs/Vännäsby tätorter** (s.k. matartrafik).
- **Landsbygdsbefolkningen** har möjlighet till **serviceresor** till Vännäs **även under icke skoltid**, samt **anslutning till busslinjer mot Tärnaby/Hemavan** fredag, söndag och helgdagar, för resa till och från besöksmål i inlandet.
- Politiker och tjänstemän deltar i första hand i **resfria möten** (t ex genom telefonmöten/videokonferens), i andra hand **reser de kollektivt till möten**, och endast **i tredje hand används leasingbil.**

Åtgärder

- **Information och marknadsföring i samarbete med olika aktörer** inom kollektivtrafik och hållbart resande för att öka andelen personer som reser kollektivt, samåker, cyklar och går.
- **Fortsatt samarbete med bl.a. landstinget för att utveckla och förbättra avgångs- och ankomsttider.** Detta för att öka resandet bland både kvinnor och män, och för att kunna bo i Vännäs kommun och resa med kollektivtrafiken till t ex arbete, studier samt kultur- och fritidsaktiviteter.
- **Fortsatt samordning med övrig samhällsplanering i kommunen** tillsammans med tjänstemän och politiker, samt även med entreprenörer och andra organisationer/myndigheter.
- Antagande av en **kommunal mötes- och resepolicy.**
- Genomföra en ny **utredning om intresset, och möjligheterna, för ökad pendling med kollektivtrafik mellan landsbygd och Vännäs/Vännäsby tätorter.**
- **Se över hållplatser för buss inom kommunen vad gäller t ex behov av att skylta upp/om och rusta upp.** Fokus är hållplatser längs linje 15 och 55.
- **Cykelparkering med tak** var planerade att under 2013 sättas upp vid hållplats Umevägen/Familjecenter, hållplats Vegagatan samt i centrala Vännäsby. Medel avsattes i investeringsbudget 2013 och cykelparkeringarna är beställda och levererade. På grund av att Umevägen (och därmed också nämna hållplatser) stängdes av i maj 2013 har

Remiss

kommunen valt att avvakta med att placera ut parkeringarna tills den nya sträckningen av Umevägen är färdigställd.

- På ett flertal platser i Vännäs behövs åtgärder för att **säkra skolvägen för elever som går på Vegaskolan.** En om- och tillbyggnation av Vegaskolan pågår, där kommunen även planerar för förändringar i syfte att säkra skolvägen. Både Umevägen och Östra Järnvägsgatan är hårt trafikerade gator som många barn måste korsa/passera.

1.15. Åsele

"Kommunens trafikplanering syftar till att trygga de fast boendes trafikservice. Målsättningen är att samtliga medborgare skall ha tillgång till minst en resmöjlighet per vecka till närmaste serviceort".

I Åsele kommun utförs kollektivtrafiken av ringbilar. Skolan har behov av buss och mindre fordon. Färdtjänst nyttjar taxibilar och vid behov specialfordon.
Kommunens åtagande inriktar sig på persontransporterna.
Ringbilen kan beställas en dag i veckan i respektive område och målpunkten är serviceorterna Åsele och Fredrika. Ringbilen går mitt på dagen med uppehållstid i serviceorterna kl. 10-12. Hämtnings- och lämningstider avgörs på avstånd till serviceorten.

För närvarande pågår ett ringbilsprojekt i länet. Det startades upp av Landstinget 2014. Det har kommit till av anledningen av att ringbilar nyttjas väldigt olika i kommunerna och i vissa fall inte alls.
Projektet går ut på att undersöka;

- Vem är ringbilarna till för och vid vilka tillfällen går de?
- Vilka målgrupper/funktioner skulle ringbilstrafiken kunna ha?
- Hur sprids informationen om ringbilarna?
- Intäkter i ringbilstrafiken är begränsad, avgift?
- Ringbilar som inte används, utformning, utbud – förändring?
- Projekter fortgår och en sammaställning beräknas vara klar under 2015.

En översyn bör göras över vilka hållplatser som används. Eventuellt kan busskurer tas ned eller flyttas där de behövs bättre.

I korsningen mellan riksväg 90 och 92 vid f.d. Statoil byggdes en rondell under 2013. Nu pågår arbetet med att ta fram en ny detaljplan vid rondellen för att möjliggöra en rastplats. I anslutning till den kan det vara lämpligt att en busshållplats/stopp planeras.

Utvärdering av den nya områdesindelningen för ringbilar beräknas ske innan förändringar eller nybeställningar sker.

1.16. Umeå

Vision och mål

Som en fortsättning av arbetet med fördjupad Översiktsplan för Umeå och Fördjupad Översiktsplan för de centrala stadsdelarna har ett förslag till Kollektivtrafikstrategi för

Remiss

Umeå framarbetats. Det är inte politiskt beslutat än. Utifrån strategin ska Umeå kommun kunna planlägga och förbereda kollektivtrafiken på kort och lång sikt.

"Kollektivtrafiken är en självklar del av Umeåbornas resande i ett hållbart samhälle."

Den fungerar som en ledstjärna för den framtida kollektivtrafiken i Umeå och utgör grund för de två övergripande målen.

1.16.1. Mål

Tydliga och framåtsyftande mål som följs upp ger förutsättningar för en kontinuerlig utveckling av kollektivtrafiken som leder mot de övergripande målen för Umeås utveckling.

- **Fördubblad marknadsandel år 2005-2020**
- **Sveriges mest nöjda kunder år 2015**

Det finns sex målbegrepp som används i strategins remissversion men som inom kort kommer att ersättas med följande:

- Tillgänglighet och mobilitet – till arbete, studier, service och fritidsaktiviteter
- Hållbarhet – långsiktigt hållbar utveckling i staden
- Geografiska samband – stärka kopplingarna i staden
- Attraktivitet – skapa ett samordnat kollektivtrafiksystem
- Konkurrenskraft – i form av kollektivtrafikens marknadsandel
- Effektivitet – en effektiv planering och ett effektivt utförande

Ansvarig politisk nämnd/bolag följer årligen upp målen för kollektivtrafiken.

1.16.2. Åtgärder

Umeå kommun har delat in åtgärder inom samhällsplanering, infrastruktur etc. i kort- och långsiktiga åtgärder. Här redovisas endast de kortsiktiga.

- **Ytterligare fordonsresurser** kommer behövas redan utöver det planerade fram till 2016, **i synnerhet på linjerna 1, 5 och 8**, utöver de som behövs för att trafikera Söderslätts handelsområde.
- Fokusera fram till 2016 framför allt på **IKEA:s planerade etablering** och det behov av kollektivtrafik som tillkommer såväl vardagar som helgdagar.
- **Utökad helgtrafik framför allt linje 2 och 5**
- **Stärka kvälls- och nattrafiken**
- **En större andel av skoltransporterna bedöms linjeläggas.**
- **Hantera kraftigt ökade volymer inom skolverksamheten**
- Studera möjligheten att **integrera kommunens ringbilstrafik med det transportbehov som färdtjänstberättigade har**
- **Framkomlighetshöjande åtgärder** för ökad attraktivitet, nu särskilt längs **Västra Esplanaden/Tegsbron** och **universitets- och sjukhusområdet**
- Olika delvis pågående och genomförda åtgärder för att **minska köpen i bussen** till ett minimum
- Större implementering av elbussar

Remiss

REGION VÄSTERBOTTEN

Remiss KTU 10/9 -15

BILAGA 3 Arbetspendling

Arbetspendling kvinnor 2010

Summor över 20 pers. specificeras. Obs! Avser pendlingen hos dem som bor i Västerbotten.

Till	Från Umeå
Stockholm	255
Vännäs	228
Nordmaling	133
Skellefteå	115
Vindeln	95
Robertsfors	84
Örnsköldsvik	78
Luleå	71
Lycksele	67
Sundsvall	47
Solna	43
Piteå	37
Uppsala	34
Göteborg	34
Bjurholm	26
Solleftå	24
Gällivare	24
Östersund	23
Kiruna	20
Övriga kommuner	615
Totalt	2094

Till	Från Skellefteå
Umeå	255
Skellefteå	92
Storuman	60
Malå	57
Övriga komm	54
Totalt	518

Till	Från Lycksele
Umeå	84
Övriga komm	30
Totalt	114

Till	Från Vännäs
Umeå	693
Vännäs	177
Örnsköldsvik	810
Övriga komm	45
Totalt	1 725

Till	Från Nordmaling
Umeå	380
Skellefteå	20
Övriga komm	23
Totalt	423

Till	Från Robertsfors
Umeå	392
Övriga komm	75
Totalt	467

Till	Från Vilhelmina
Lycksele	28
Umeå	92
Övriga komm	121
Totalt	241

Till	Från Storuman
Umeå	30
Lycksele	23
Övriga komm	67
Totalt	120

Till	Från Vindeln
Umeå	173
Lycksele	44
Vännäs	23
Övriga komm	38
Totalt	278

Till	Från Norsjö
Skellefteå	43
Lycksele	27
Övriga komm	40
Totalt	110

Till	Från Malå
Lycksele	27
Övriga komm	53
Totalt	80

Till	Från Dorotea
Övriga komm	43
Totalt	43

Till	Från Åsele
Övriga komm	73
Totalt	73

Till	Från Sorsele
Övriga komm	67
Totalt	67

Till	Från Bjurholm
Umeå	76
Vännäs	24
Nordmaling	21
Övriga komm	25
Totalt	145

Arbetspendling män 2010

Till	Från Umeå
Stockholm	413
Vännäs	291
Skellefteå	184
Vindeln	164
Örnsköldsvik	154
Nordmaling	148
Luleå	133
Robertsfors	118
Sundsvall	83
Göteborg	78
Lycksele	68
Solna	55
Uppsala	48
Piteå	37
Kiruna	37
Gällivare	35
Östersund	32
Malmö	32
Örebro	28
Bjurholm	26
Sigtuna	24
Tulandet/på Hovet	22
Boden	22
Solleftå	21
Kramfors	21
Storuman	20
Övriga komm	742
Totalt	3 032

Till	Från Skellefteå
Umeå	297
Stockholm	152
Piteå	134
Luleå	113
Norsjö	112
Robertsfors	43
Göteborg	28
Lycksele	25
Arvidsjaur	23
Solna	22
Boden	22
Sundsvall	21
Övriga komm	378
Totalt	1 171

Till	Från Lycksele
Umeå	118
Skellefteå	50
Storuman	38
Malå	37
Vindeln	27
Övriga komm	259
Totalt	427

Till	Från Vännäs
Umeå	996
Örnsköldsvik	28
Vännäs	131
Övriga komm	1 155
Totalt	2 310

Till	Från Nordmaling
Umeå	482
Skellefteå	86
Övriga komm	23
Totalt	590

Till	Från Robertsfors
Lycksele	80
Umeå	88
Vännäs	81
Övriga komm	29
Totalt	278

Till	Från Vilhelmina
Lycksele	50
Umeå	51
Vännäs	20
Övriga komm	105
Totalt	226

Till	Från Storuman
Umeå	237
Malå	47
Lycksele	48
Övriga komm	53
Totalt	385

Till	Från Vindeln
Skellefteå	143
Lycksele	56
Övriga komm	27
Totalt	226

Till	Från Norsjö
Skellefteå	107
Vilhelmina	50
Lycksele	92
Övriga komm	249

Till	Från Malå
Storuman	59
Vilhelmina	26
Lycksele	24
Övriga komm	92
Totalt	201

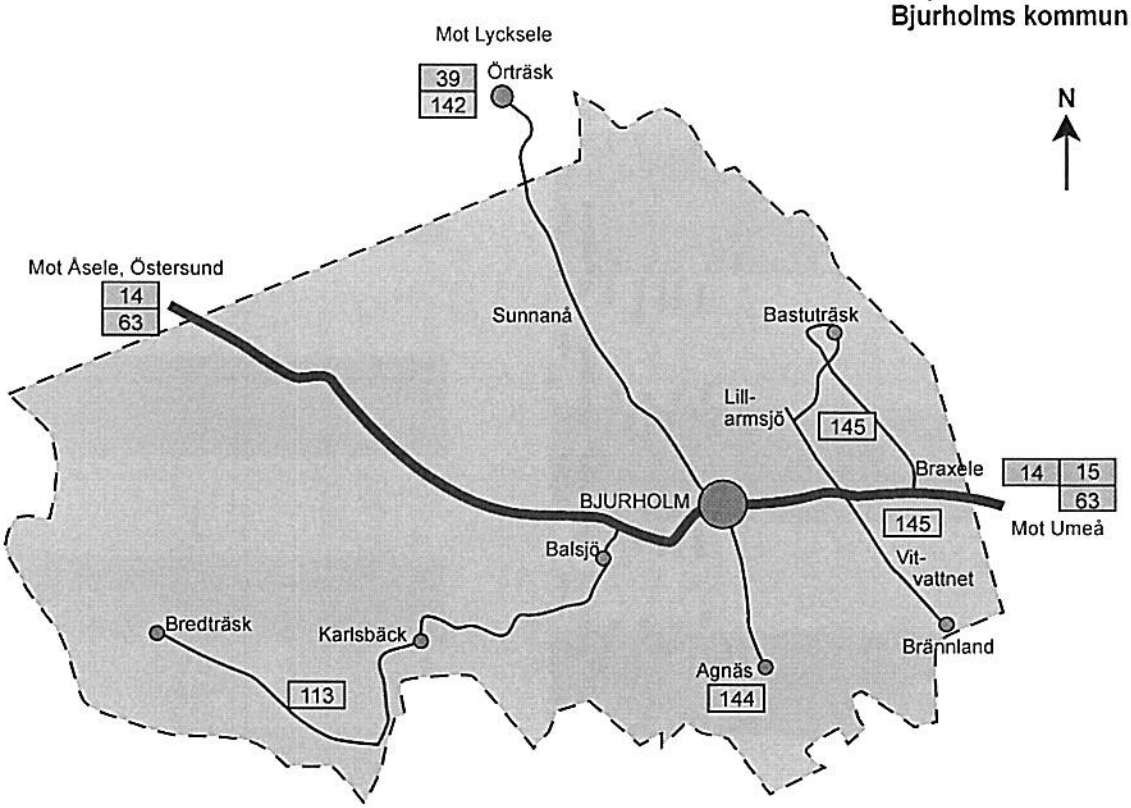
Till	Från Dorotea
Lycksele	28
Umeå	22
Övriga komm	90
Totalt	140

Till	Från Åsele
Arjeplog	49
Lycksele	30
Övriga komm	54
Totalt	179

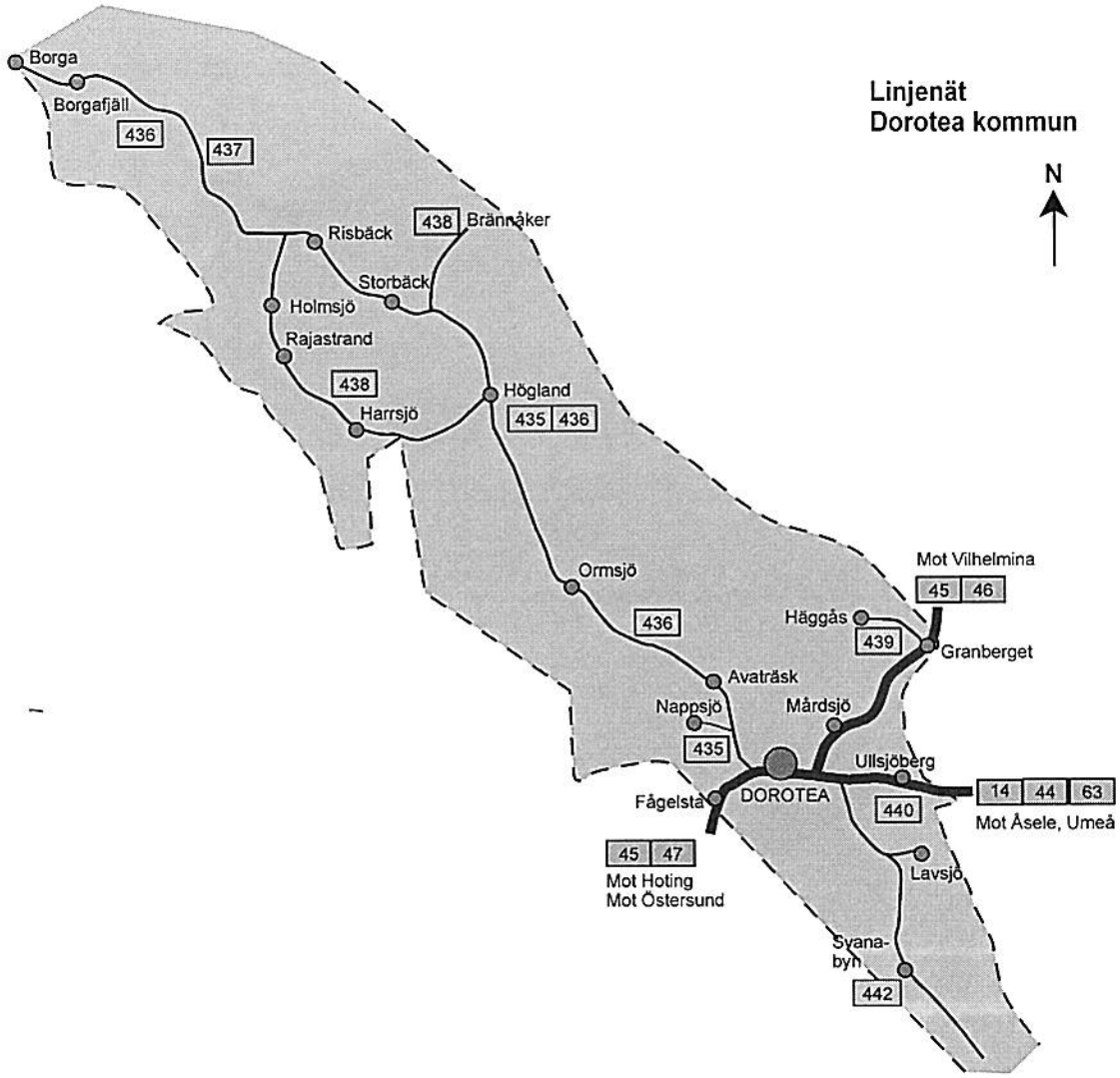
Till	Från Sorsele
Umeå	118
Vännäs	58
Nordmaling	79
Övriga komm	59
Totalt	264

Remiss

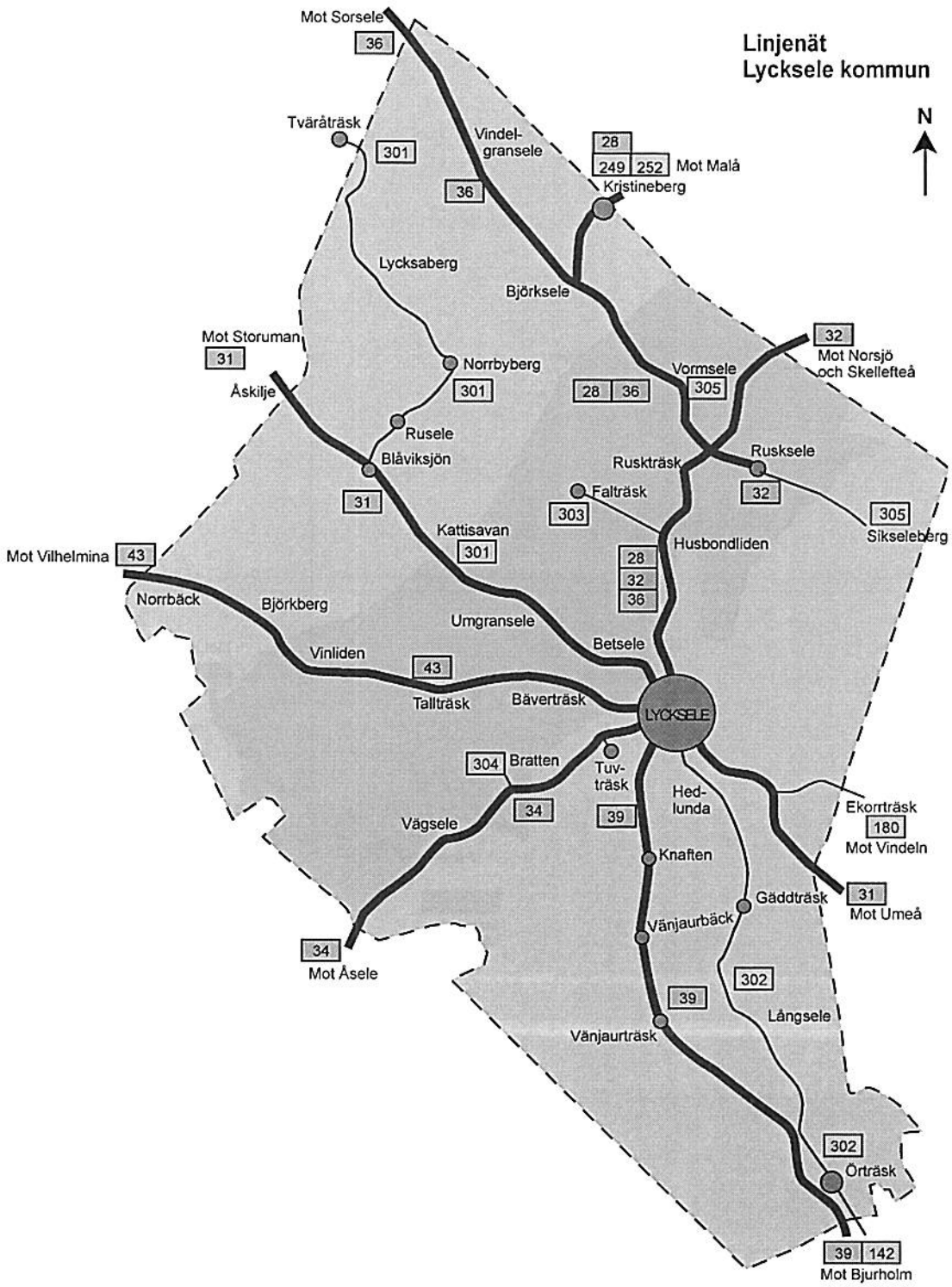
Linjenät
Bjurholms kommun



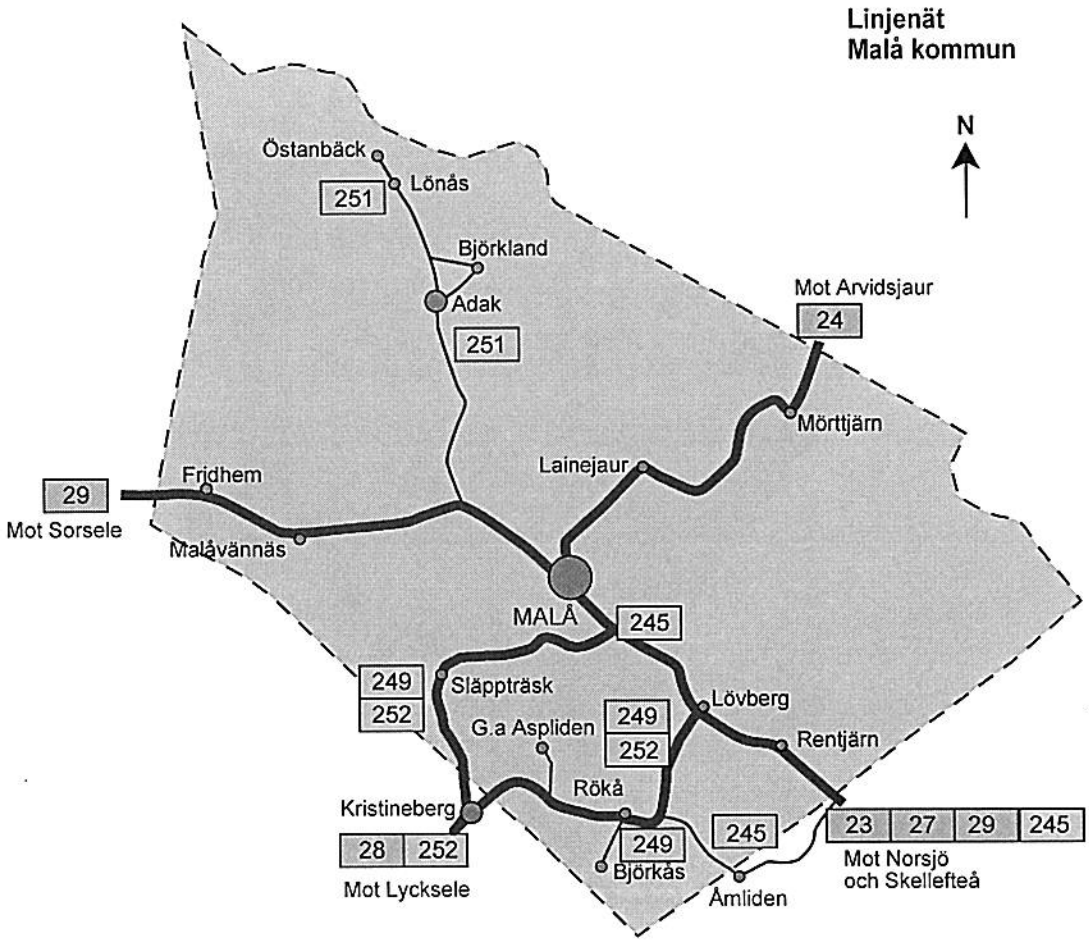
Remiss


Linjenät
Dorotea kommun
N
Borga
Borgafjäll
436
437
Risbäck
438
Brännåker
Storbäck
Holmsjö
Rajastrand
438
Harrsjö
Högland
435
436
Ormsjö
436
Avaträsk
Nappsjö
435
Häggås
439
Mot Vilhelmina
45
46
Granberget
Mårdsjö
Ullsjöberg
14
44
63
Mot Åsele, Umeå
Fågelsta
DOROTEA
440
45
47
Mot Hoting
Mot Östersund
Lavsjö
Svana-
byn
442

Remiss

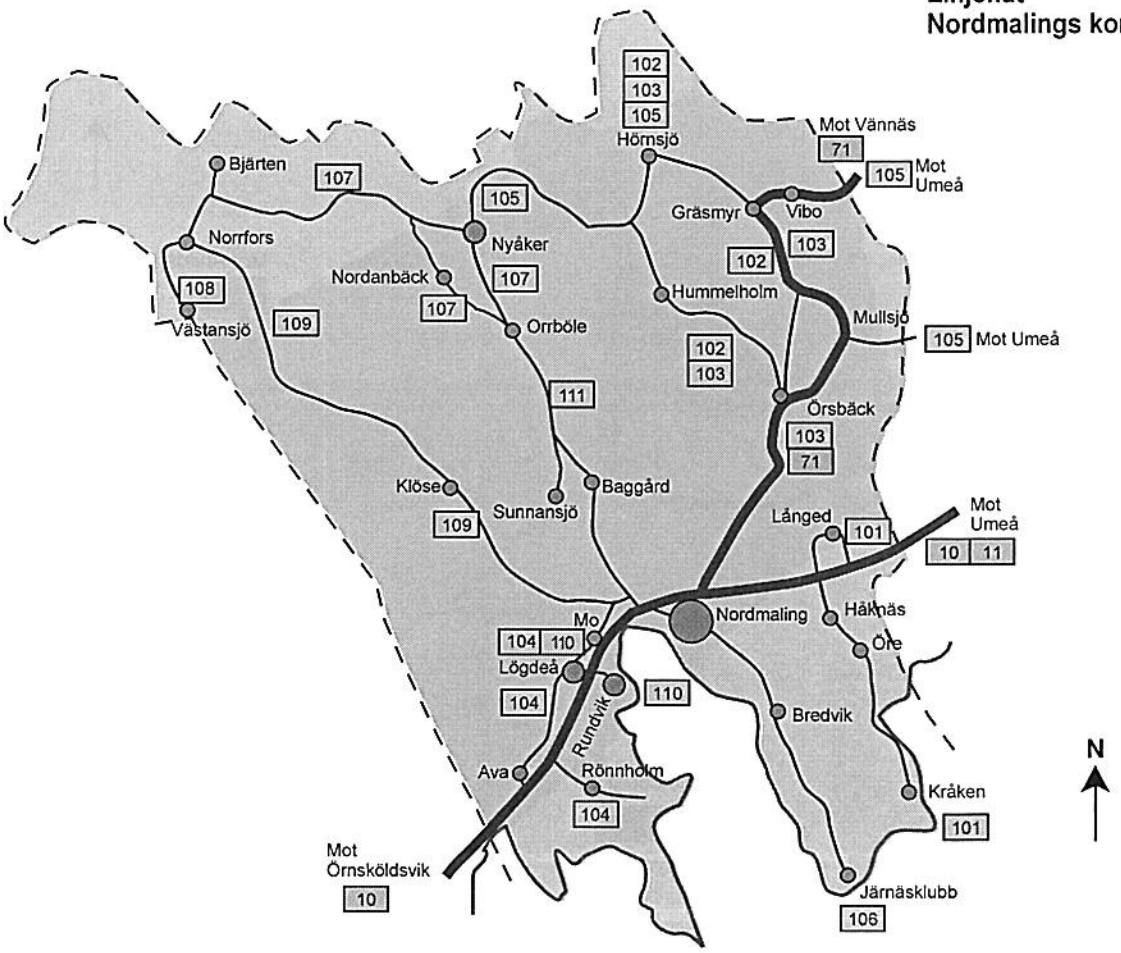

Linjenät
Lycksele kommun
N
Mot Sorsele
36
Tvåråträsk
301
Vindel-
gransele
36
28
249
252
Mot Malå
Kristineberg
Lycksaberg
Björksele
Mot Storuman
31
Åskilje
Norrbyberg
301
28
36
Vormsele
305
32
Mot Norsjö
och Skellefteå
Rusele
Blåviksjön
31
Rusksele
32
Rusträsk
Falträsk
303
305
Sikseleberg
Kattisavan
301
Husbondliden
Mot Vilhelmina
43
28
32
36
Norrbäck
Björkberg
Umgransele
Betsele
Vinliden
43
Tallträsk
Bäverträsk
LYCKSELE
304
Bratten
Tuv-
träsk
Hed-
lunda
Ekorrträsk
180
Mot Vindeln
Vägsele
34
39
Knaften
Gäddträsk
31
Mot Umeå
Vänjaurbäck
34
Mot Åsele
302
39
Långsele
Vänjaurträsk
302
Örträsk
39
142
Mot Bjurholm

Remiss

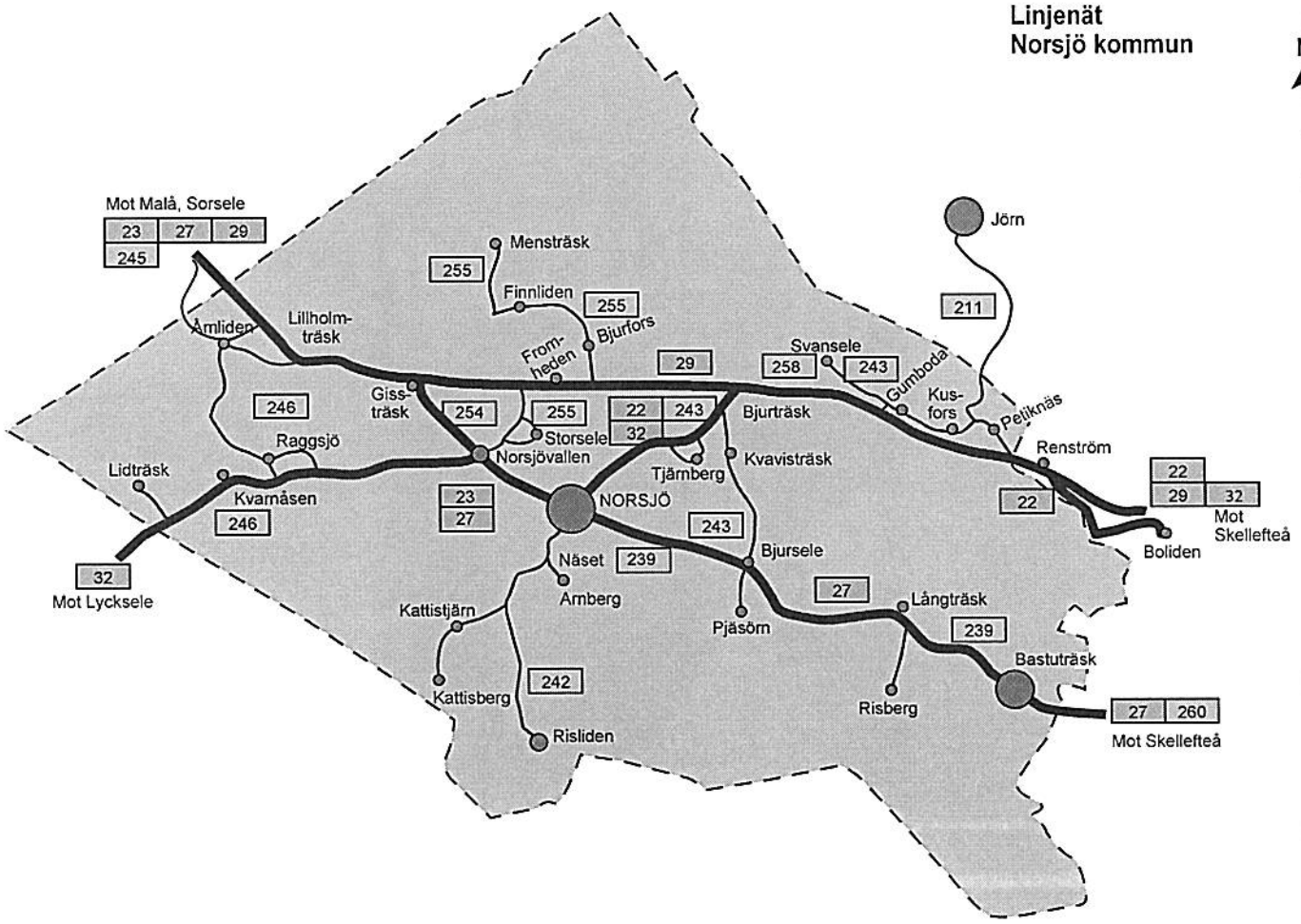

Linjenät
Malå kommun
N
Östanbäck
Lönås
251
Björkland
Adak
251
Mot Arvidsjaur
24
Mörttjärn
Lainejaur
29
Mot Sorsele
Fridhem
Malåvännäs
MALÅ
245
249
252
Släppträsk
Lövberg
G.a Aspliden
249
252
Rentjärn
Rökå
Kristineberg
28
252
Mot Lycksele
249
Björkås
245
Åmliden
23
27
29
245
Mot Norsjö
och Skellefteå

Remiss

Linjenät
Nordmalings kommun

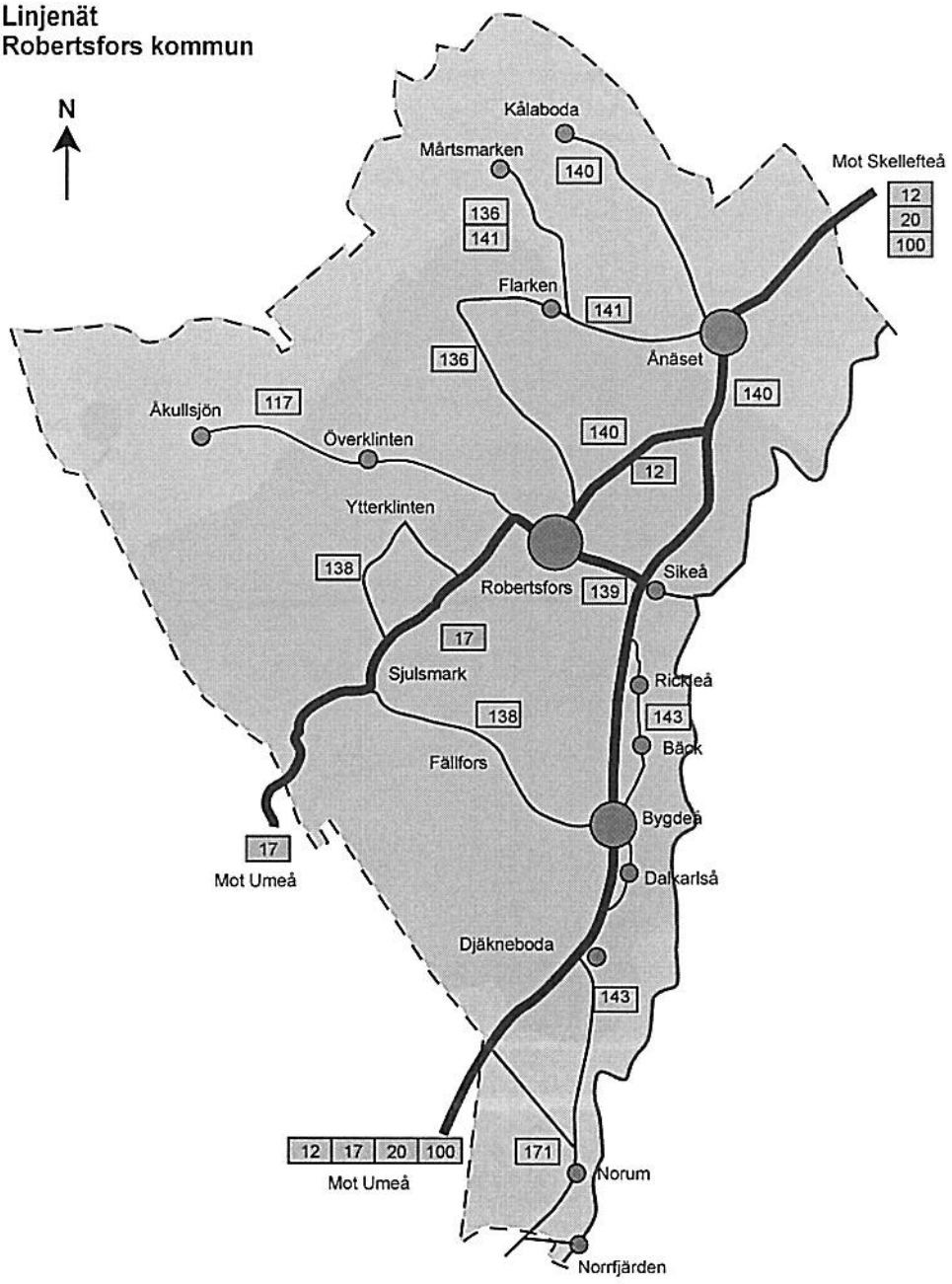


Remiss


Linjenät
Norsjö kommun
N
Mot Malå, Sorsele
23
27
29
245
Mensträsk
255
Finnliden
255
Bjurfors
Jörn
211
Åmliden
Lillholm-
träsk
From-
heden
29
Svansele
258
243
Gumboda
Giss-
träsk
246
254
255
22
243
32
Bjurträsk
Kus-
fors
Pelknäs
Raggsjö
Storsele
Norsjövallen
Renström
Lidträsk
Tjärnberg
Kvavisträsk
22
29
32
Mot
Skellefteå
Kvarnåsen
246
23
27
NORSJÖ
22
243
Boliden
32
Mot Lycksele
Näset
239
Bjursele
Åmberg
27
Kattistjärn
Pjäsörn
Långträsk
239
Bastuträsk
242
Kattisberg
Risberg
27
260
Mot Skellefteå
Risliden

Remiss

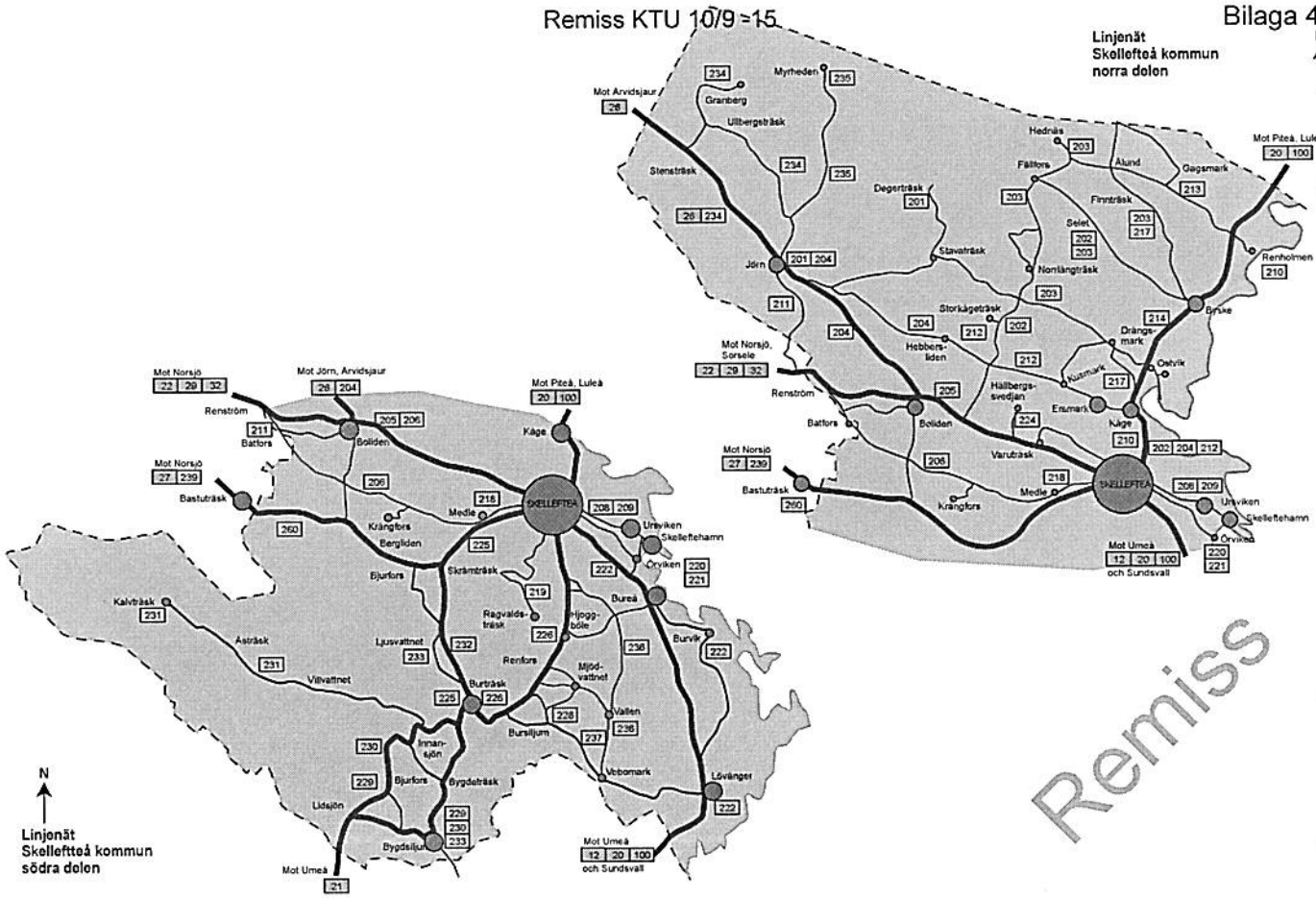
Linjenät
Robertsfors kommun



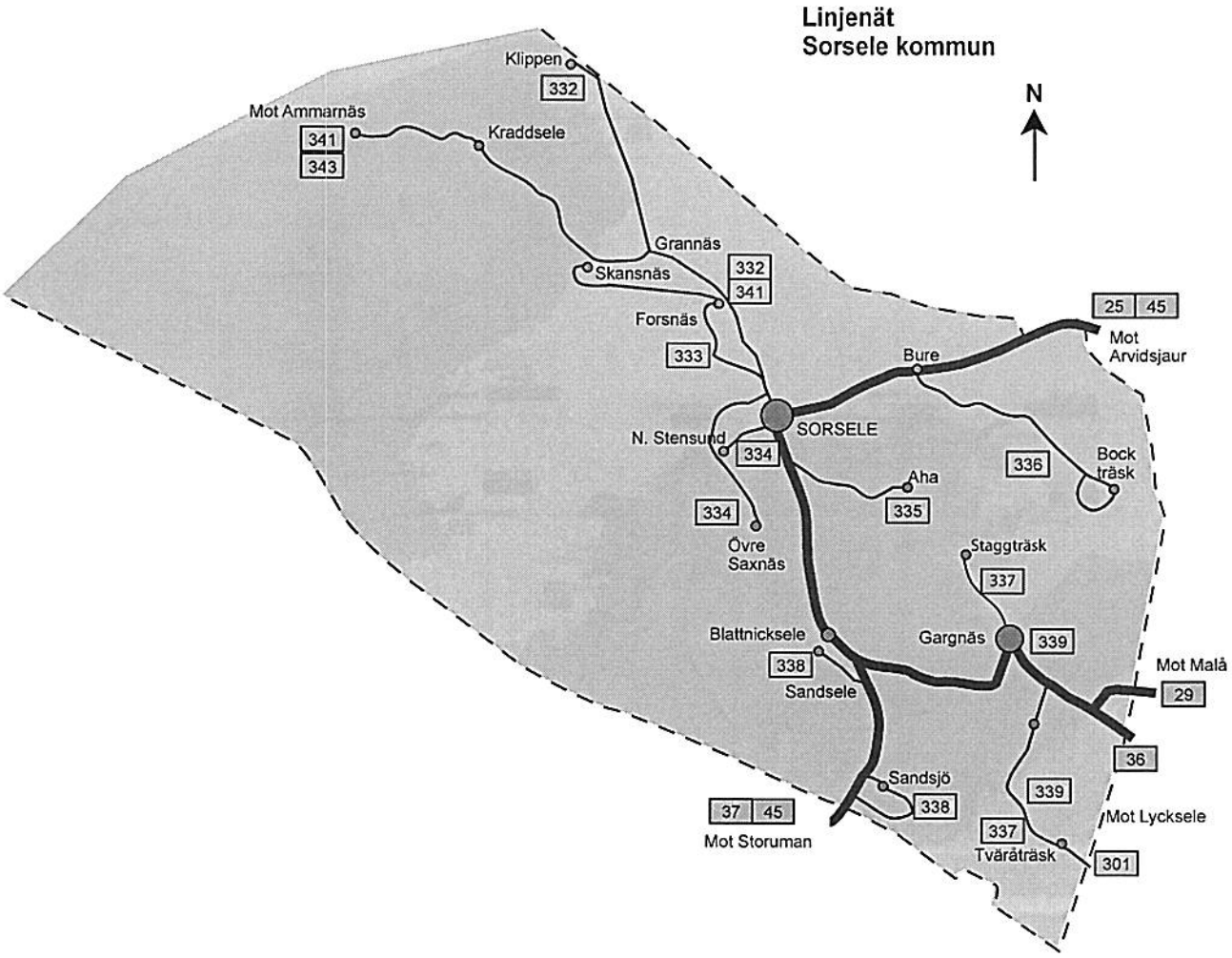
Remiss

Remiss KTU 10/9 -15

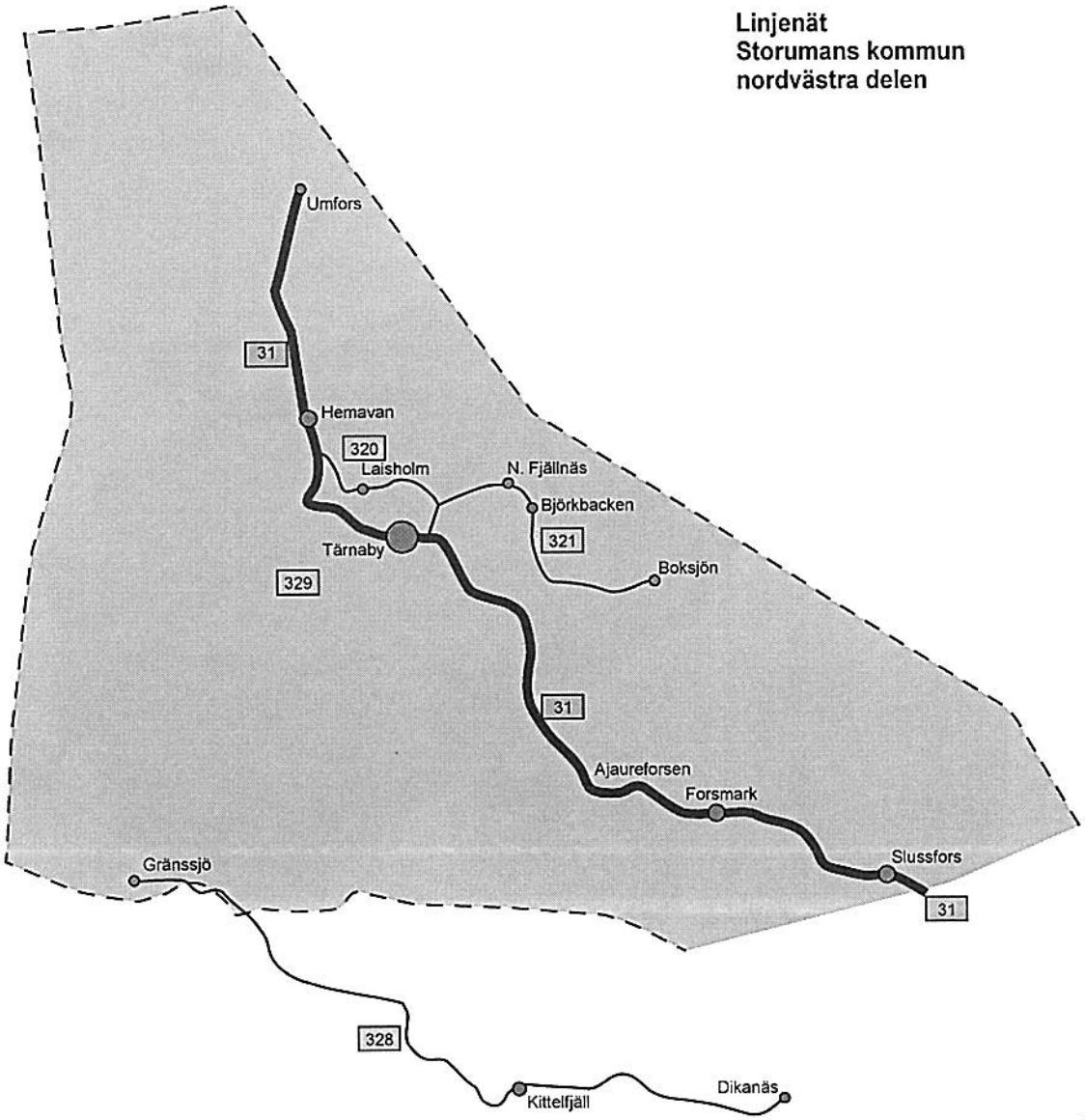
Bilaga 4



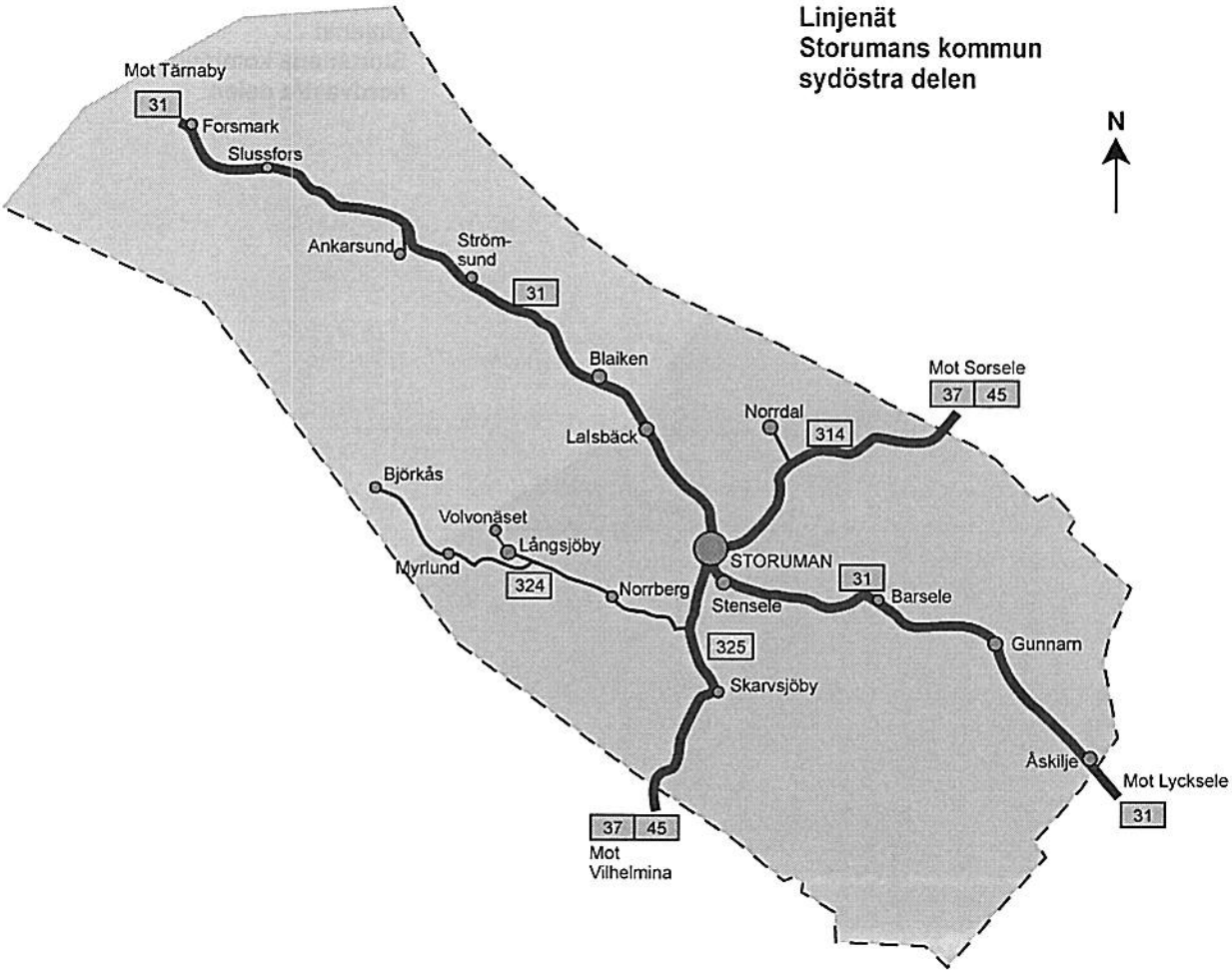
Remiss


Linjenät
Sorsele kommun
N
Klippen
332
Mot Ammarnäs
341
343
Kraddsele
Grannäs
Skansnäs
332
341
Forsnäs
333
25
45
Mot
Arvidsjaur
Bure
SORSELE
N. Stensund
334
334
Övre
Saxnäs
Aha
335
336
Bock
träsk
Staggträsk
337
Blattnicksele
338
Sandsele
Gargnäs
339
Mot Malå
29
36
Sandsjö
338
339
37
45
Mot Storuman
337
Tväräträsk
Mot Lycksele
301

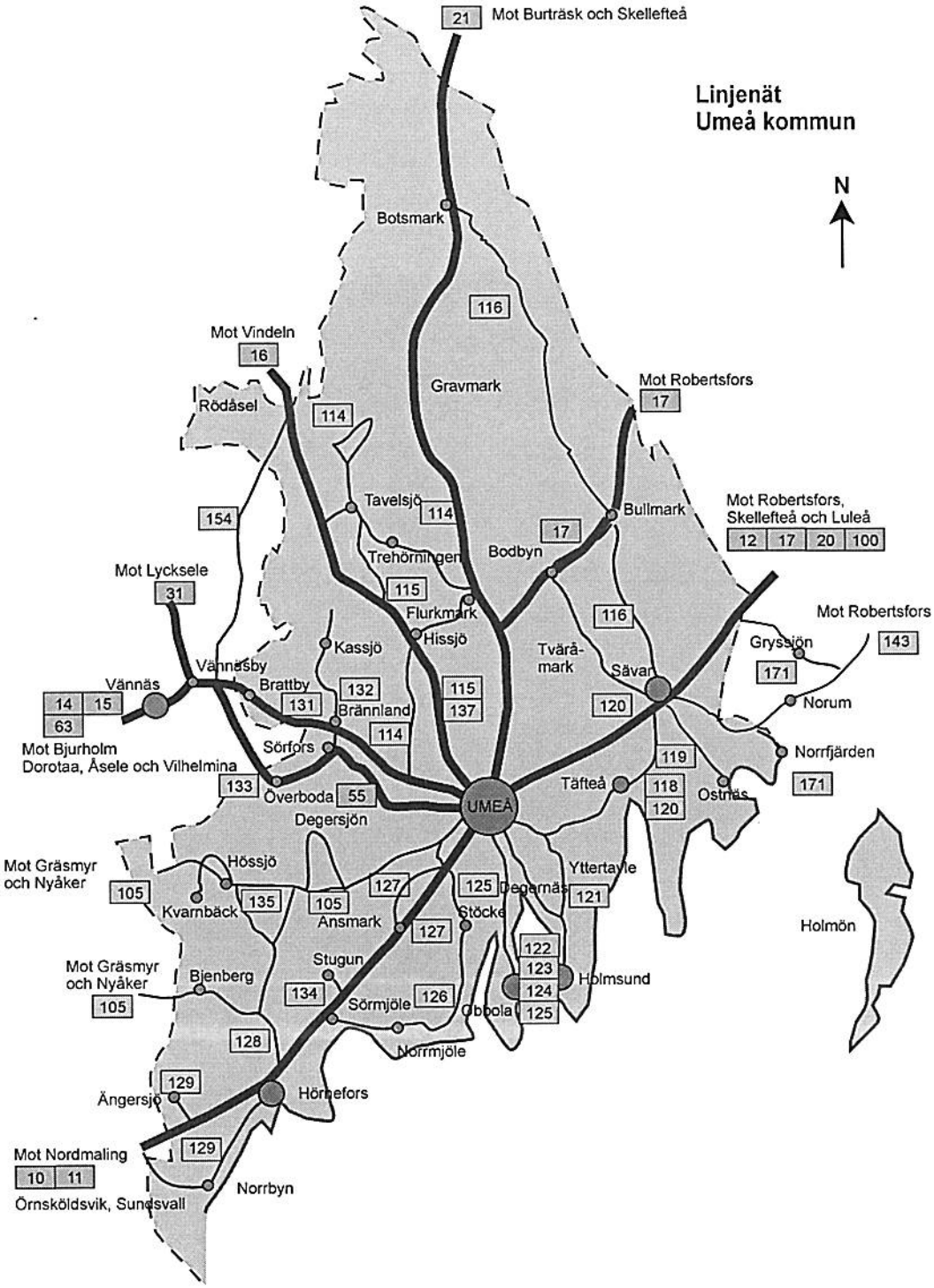
Remiss


Linjenät
Storumans kommun
nordvästra delen
N
Umfors
31
Hemavan
320
Laisholm
N. Fjällnäs
Björkbacken
321
Tärnaby
329
Boksjön
31
Ajaureforsen
Forsmark
Slussfors
31
Gränssjö
328
Kittelfjäll
Dikanäs

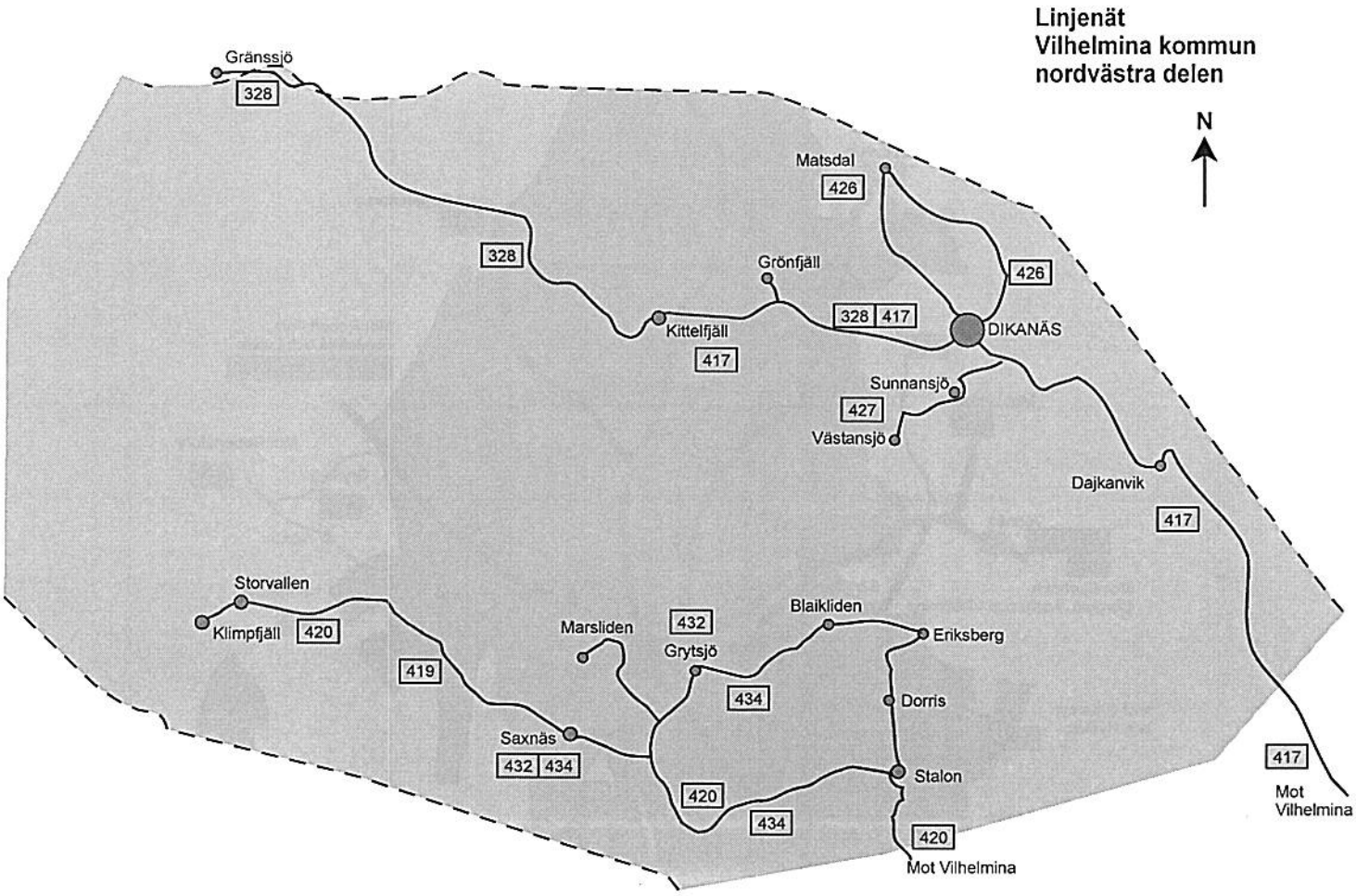
Remiss


Linjenät
Storumans kommun
sydöstra delen
N
Mot Tärnaby
31
Forsmark
Slussfors
Ankarsund
Ström-
sund
31
Blaiken
Lalsbäck
Norrdal
314
Mot Sorsele
37
45
Björkås
Volvonäset
Långsjöby
Myrlund
324
Norrberg
STORUMAN
Stensele
31
Barsele
325
Gunnarn
Skarvsjöby
Åskilje
Mot Lycksele
31
37
45
Mot
Vilhelmina

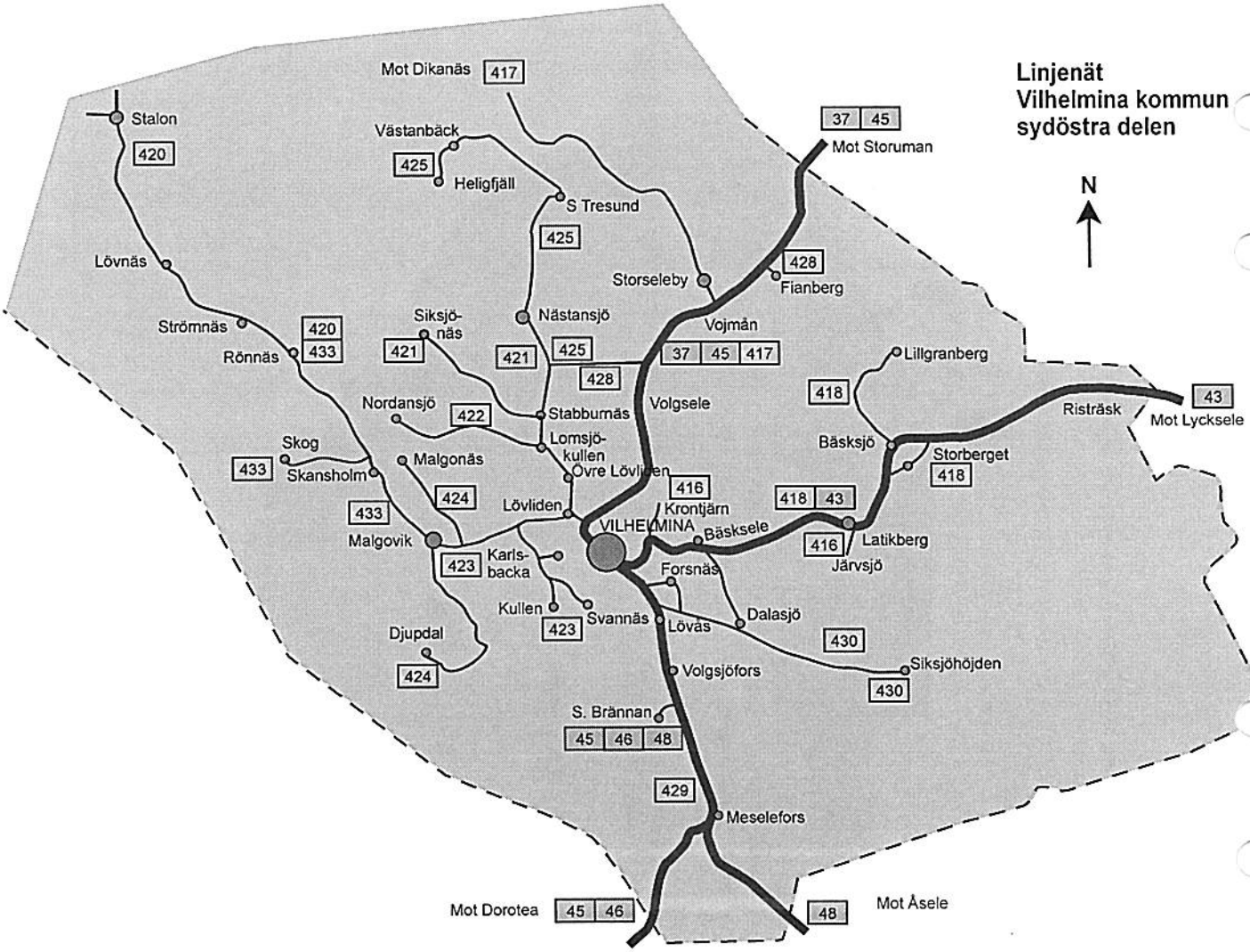
Remiss


Linjenät
Umeå kommun
N
21 Mot Burträsk och Skellefteå
Botsmark
116
Gravmark
Mot Vindeln
16
Rödåsel
114
Mot Robertsfors
17
Tavelsjö
114
Bullmark
Mot Robertsfors,
Skellefteå och Luleå
12 17 20 100
154
17
Trehörningen
Bodbyn
Mot Lycksele
31
115
Flurkmark
116
Mot Robertsfors
143
Kassjö
Hissjö
Tvärå-
mark
Gryssjön
171
Vännäsby
Sävar
Vännäs
Brattby
132
115
14 15
131
Brännland
137
120
Norum
63
114
Mot Bjurholm
Dorotaa, Åsele och Vilhelmina
Sörfors
119
Norrfjärden
133
Täfteå
118
Ostnäs
171
Överboda
55
UMEÅ
120
Degersjön
Mot Gräsmyr
och Nyåker
Hössjö
Yttertavle
105
127
125
Degermäs
121
Kvarnbäck
135
105
Ansmark
Stöcke
Holmön
127
122
Mot Gräsmyr
och Nyåker
Stugun
123
Bjenberg
Holmsund
105
134
Sörmjöle
126
124
Obbola
125
128
Norrmjöle
129
Ängersjö
Hörnefors
Mot Nordmaling
129
10 11
Norrbyn
Örnsköldsvik, Sundsvall

Remiss

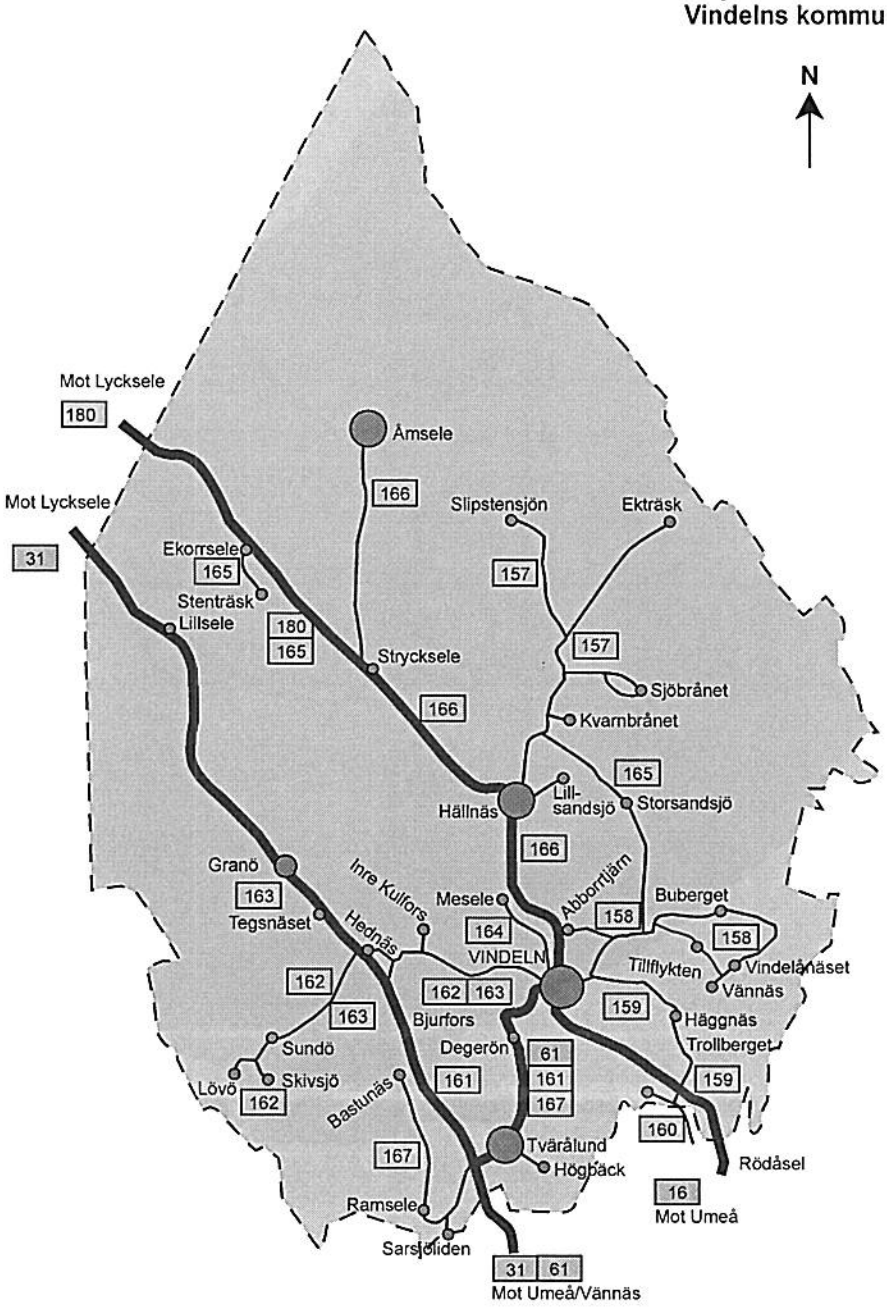

Linjenät
Vilhelmina kommun
nordvästra delen
N
Gränssjö
328
Matsdal
426
328
Grönfjäll
426
Kittelfjäll
328 417
DIKANÄS
417
Sunnansjö
427
Västansjö
Dajkanvik
417
Storvallen
Klimpfjäll
420
Marsliden
432
Blaikliden
Eriksberg
Grytsjö
419
434
Dorris
Saxnäs
432 434
Stalon
417
Mot
Vilhelmina
420
434
420
Mot Vilhelmina

Remiss

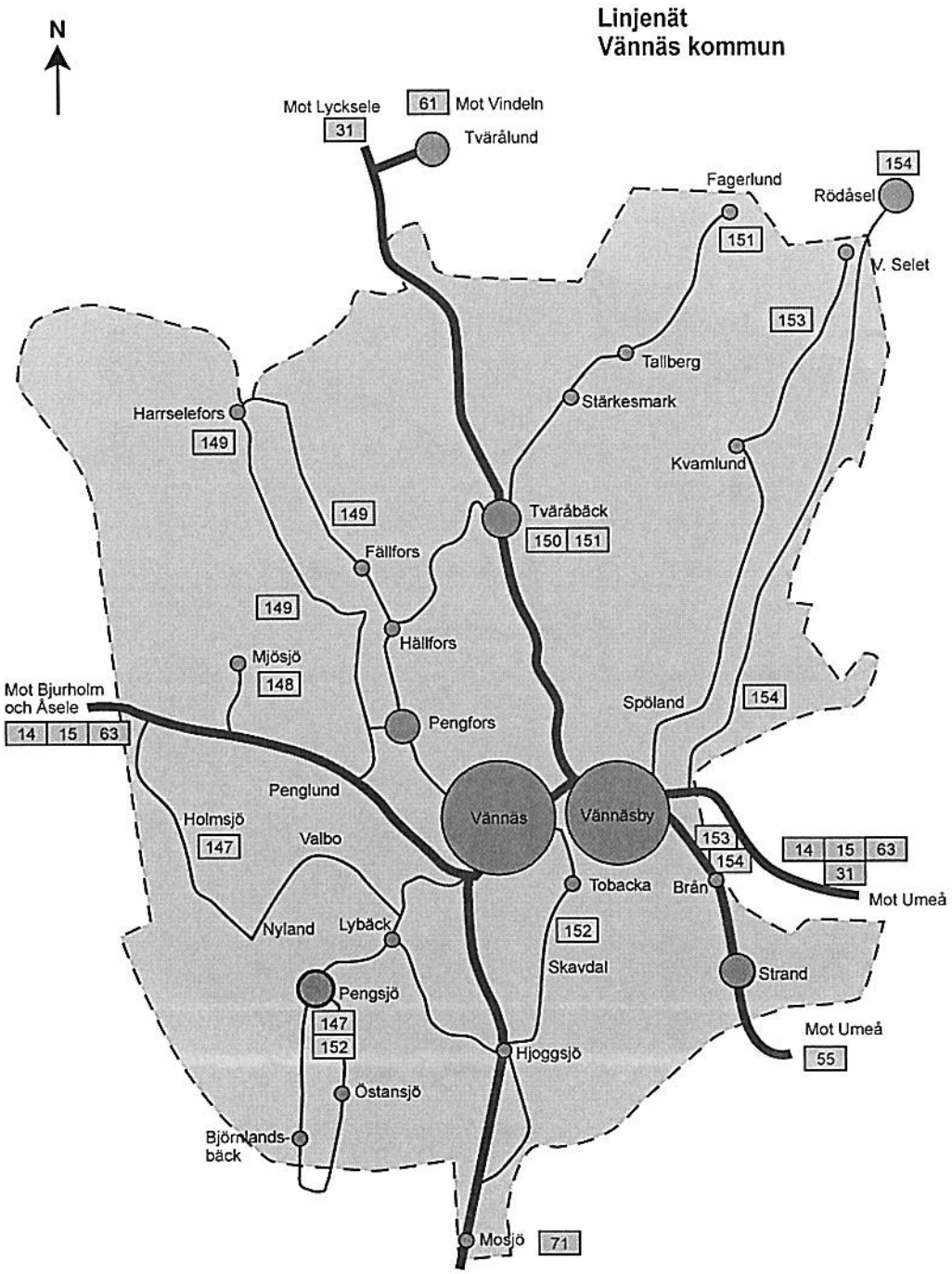

Linjenät
Vilhelmina kommun
sydöstra delen
N
Mot Dikanäs
417
Stalon
420
Västanbäck
425
Heligfjäll
S Tresund
425
37
45
Mot Storuman
Lövnäs
Storseleby
428
Fianberg
Strömnäs
420
433
Rönnäs
Siksjö-
näs
421
421
Nästansjö
425
428
Vojmån
37
45
417
Lillgranberg
418
43
Risträsk
Mot Lycksele
Nordansjö
422
Stabburnäs
Volgsele
Skog
433
Skansholm
Malgonäs
Lomsjö-
kullen
Övre Lövliden
Bäsksjö
Storberget
418
424
416
Krontjärn
418
43
433
Lövliden
VILHELMINA
Bäsksele
416
Latikberg
Järvsjö
Malgovik
423
Karls-
backa
Forsnäs
Kullen
423
Svannäs
Lövås
Dalasjö
430
Djupdal
424
Volgsjöfors
Siksjöhöjden
430
S. Brännan
45
46
48
429
Meselefors
Mot Dorotea
45
46
48
Mot Åsele

Remiss

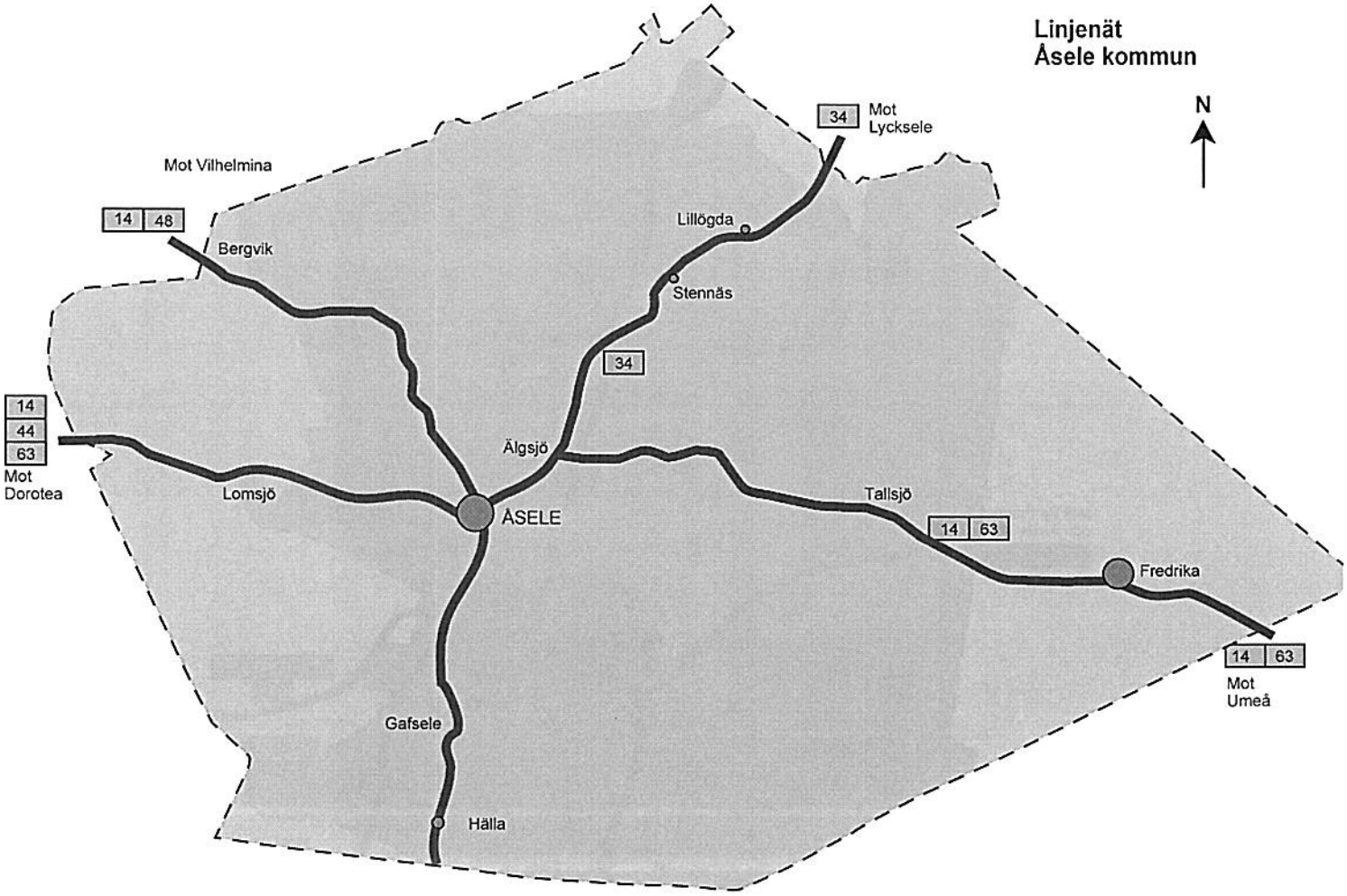
Linjenät
Vindelns kommun



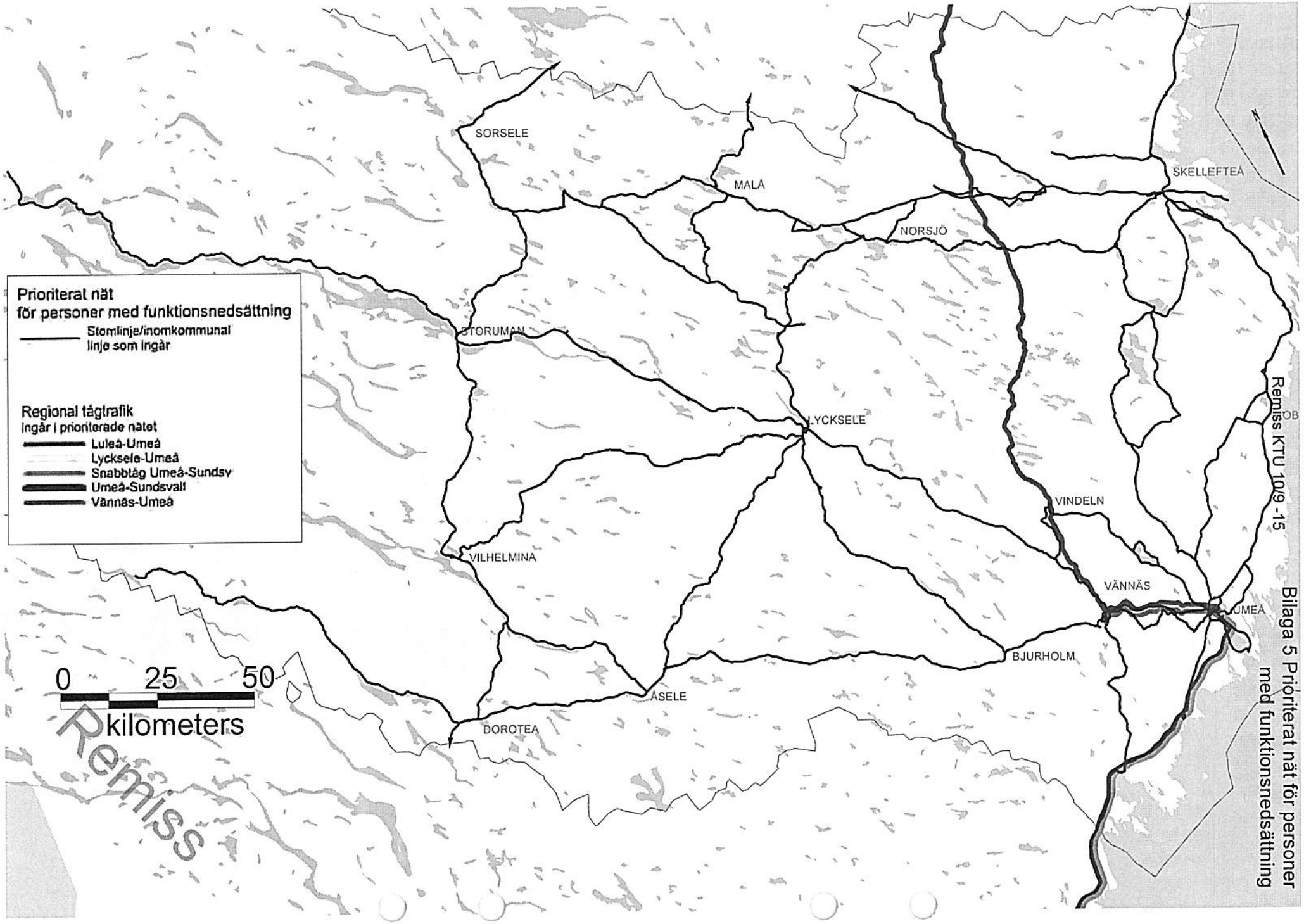
Remiss


Linjenät
Vännäs kommun
N
Mot Lycksele
31
61
Mot Vindeln
Tvärålund
154
Fagerlund
Rödåsel
151
V. Selet
153
Tallberg
Stärkesmark
Harrselefors
149
Kvamlund
149
Tvåråbäck
150
151
Fällfors
149
Hällfors
Mjösjö
148
Mot Bjurholm
och Åsele
14
15
63
Spöland
154
Pengfors
Penglund
Vännäs
Vännäsby
Holmsjö
147
Valbo
153
154
14
15
63
31
Tobacka
Brån
Mot Umeå
Nyland
Lybäck
152
Skavdal
Strand
Pengsjö
147
152
Mot Umeå
55
Hjoggsjö
Östansjö
Björnlands-
bäck
Mosjö
71

Remiss


Linjenät
Åsele kommun
N
34
Mot
Lycksele
Mot Vilhelmina
14
48
Bergvik
Lillögda
Stennäs
34
14
44
63
Mot
Dorotea
Älgsjö
Lomsjö
ÅSELE
Tallsjö
14
63
Fredrika
14
63
Mot
Umeå
Gafsele
Hälla

Remiss

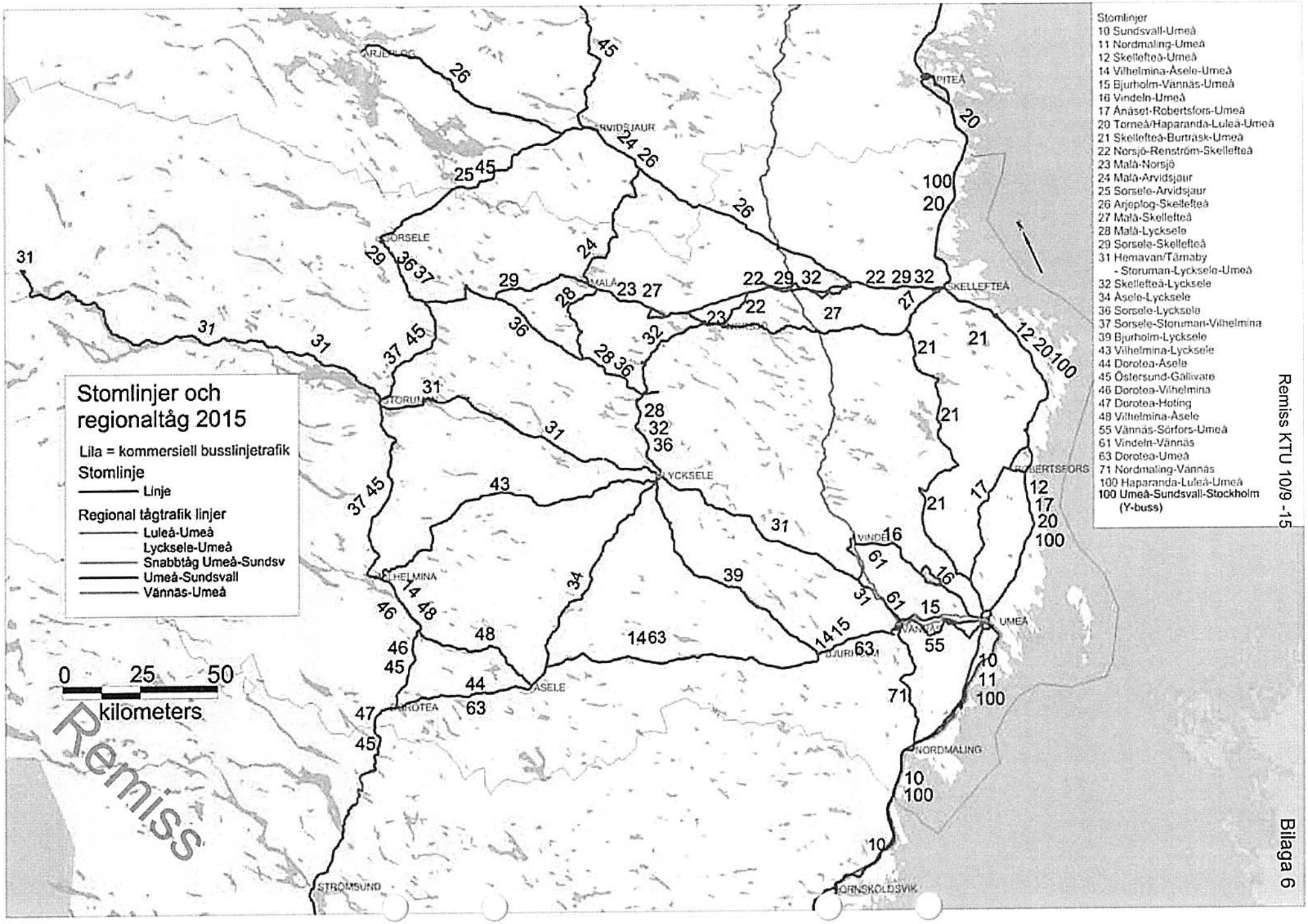


Bilaga 5 Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning

De relationer som ingår prioriterade nätet är följande. Stomlinjetrafiken i dessa reserelationer ingår. Dessutom ingår den inomkommunala trafiken på de relationer där stomlinjetrafik inte finns. Relationerna listas från väster till öster och från norr till söder.

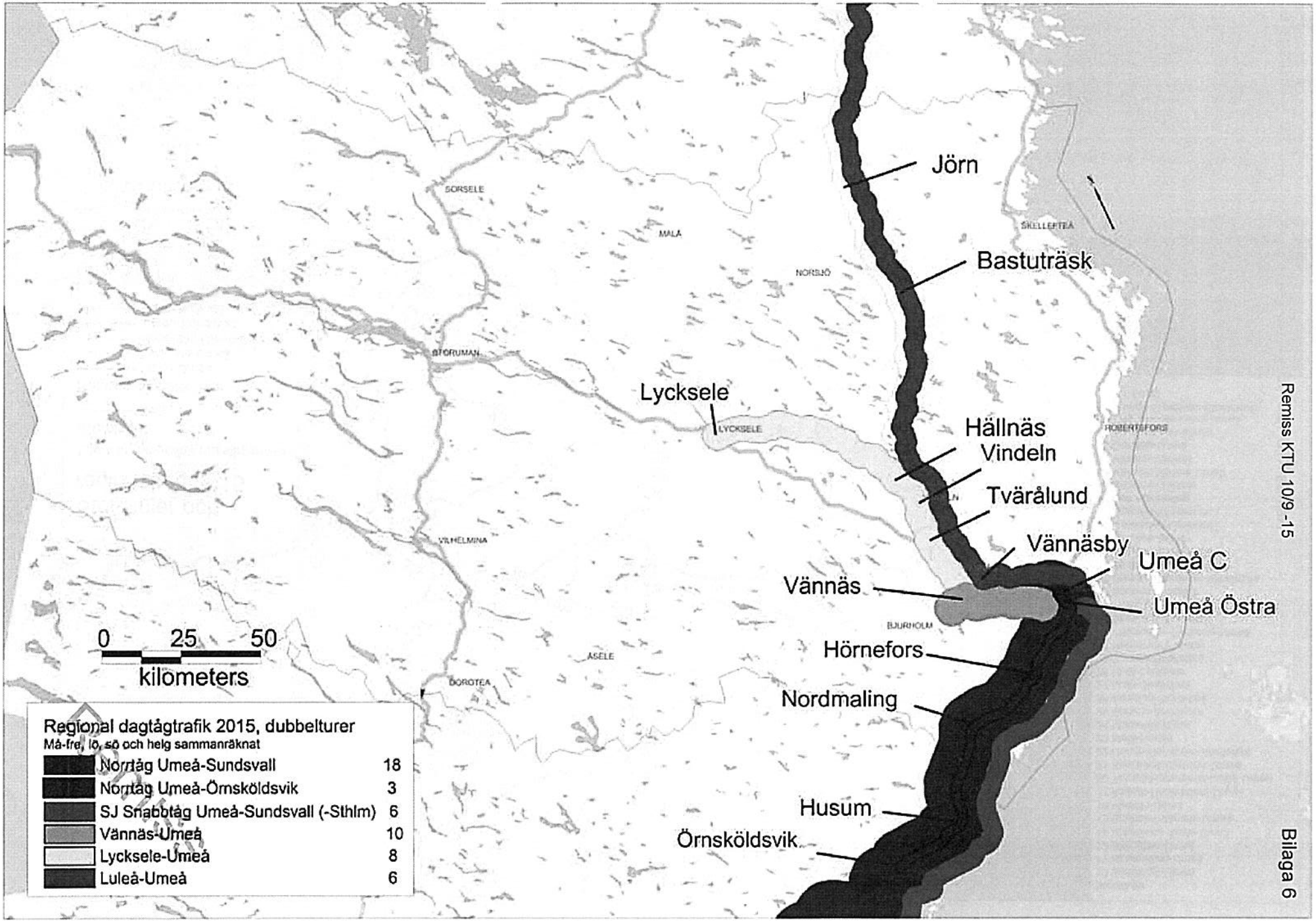
Ammarnäs-Sorsele
Hemavan-Storuman
Borgafjäll-Dorotea
Arvidsjaur-Sorsele
Sorsele-Storuman
Storuman-Vilhelmina
Vilhelmina-Dorotea
Dorotea-mot Östersund
Sorsele-Malå efter E45, 363 och 370
Malå-Lycksele via Kristineberg och Ruskträsk
Malå- Arvidsjaur
Väg 363 mellan Ruskträsk och Blattniksele
Storuman-Lycksele
Vilhelmina-Lycksele
Åsele-Lycksele
Åsele-Dorotea
Åsele-Meselefors efter väg 90
Malå-Norsjö
Norsjö-Lycksele
Norsjö-Bjurträsk-Boliden
Skellefteå-Boliden-Malå via 370 och 95
Skellefteå-Hebbersliden via Bureå, Kågedalen, Kusmark, Ersmark och Sandfors
Skellefteå-Lövånger via Norra Innervik, Yttervik, Bureå och Burvik
Skellefteå-Arvidsjaur
Norsjö-Skellefteå via Bastuträsk
Skellefteå-Skelleftehamn
Lycksele-Vännäs-Umeå
Lycksele-Bjurholm
Dorotea-Åsele-Bjurholm-Vännäs-Umeå
Vindeln-Vännäs
Vindeln-Umeå
Vännäs-Nordmaling
Hela E4
Skellefteå-Burträsk-Umeå både via Skråmträsk och Bygdsiljum och hela vägen via 364 (via Hjoggböle och Andersfors)
Ånäset-Robertsfors-Umeå
Umeå-Obbola/Holmsund
Umeå-Täfteå-Sävar

Remiss



Remiss KTU 10/9 -15

Bilaga 6

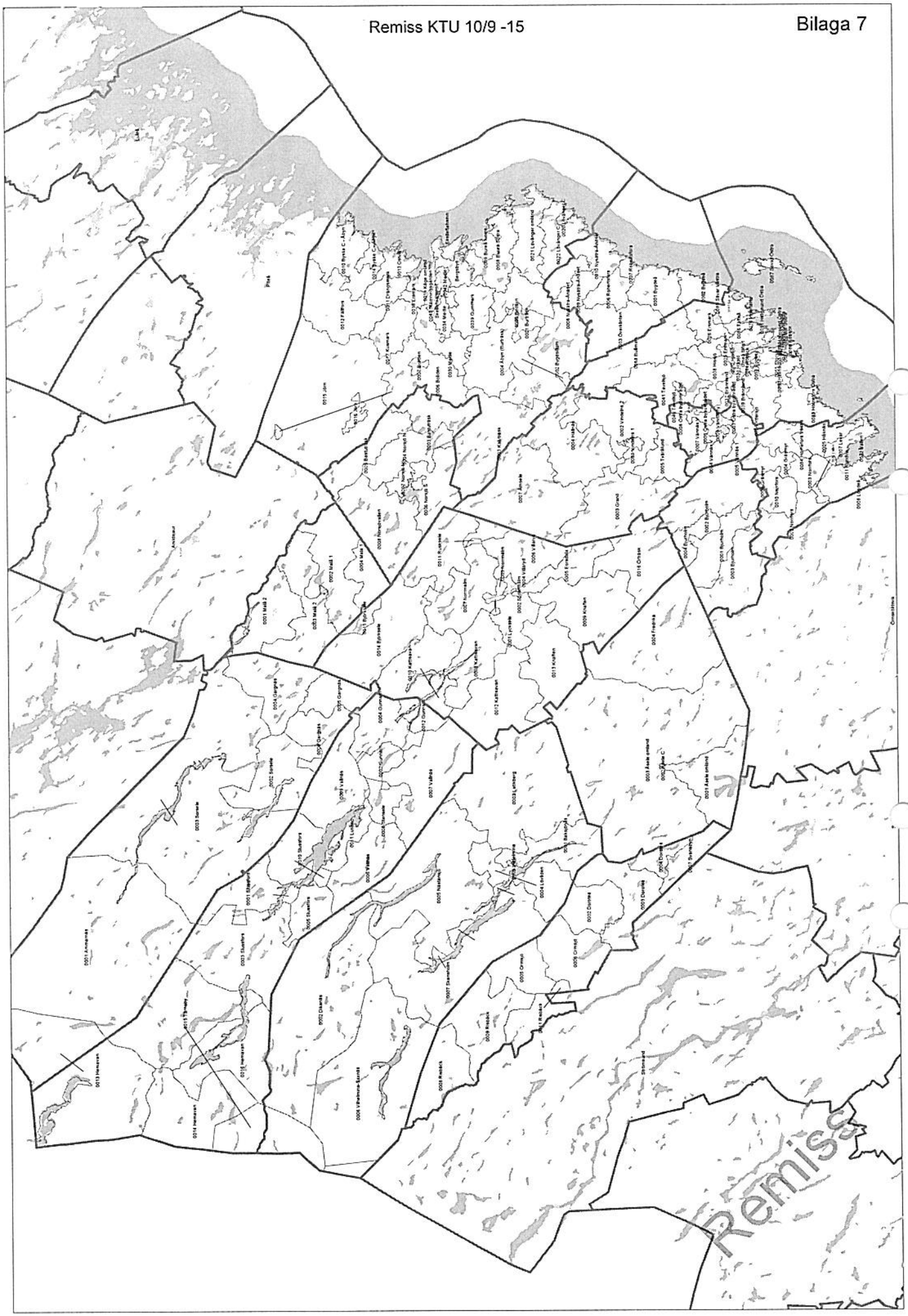


Remiss KTU 10/9 -15

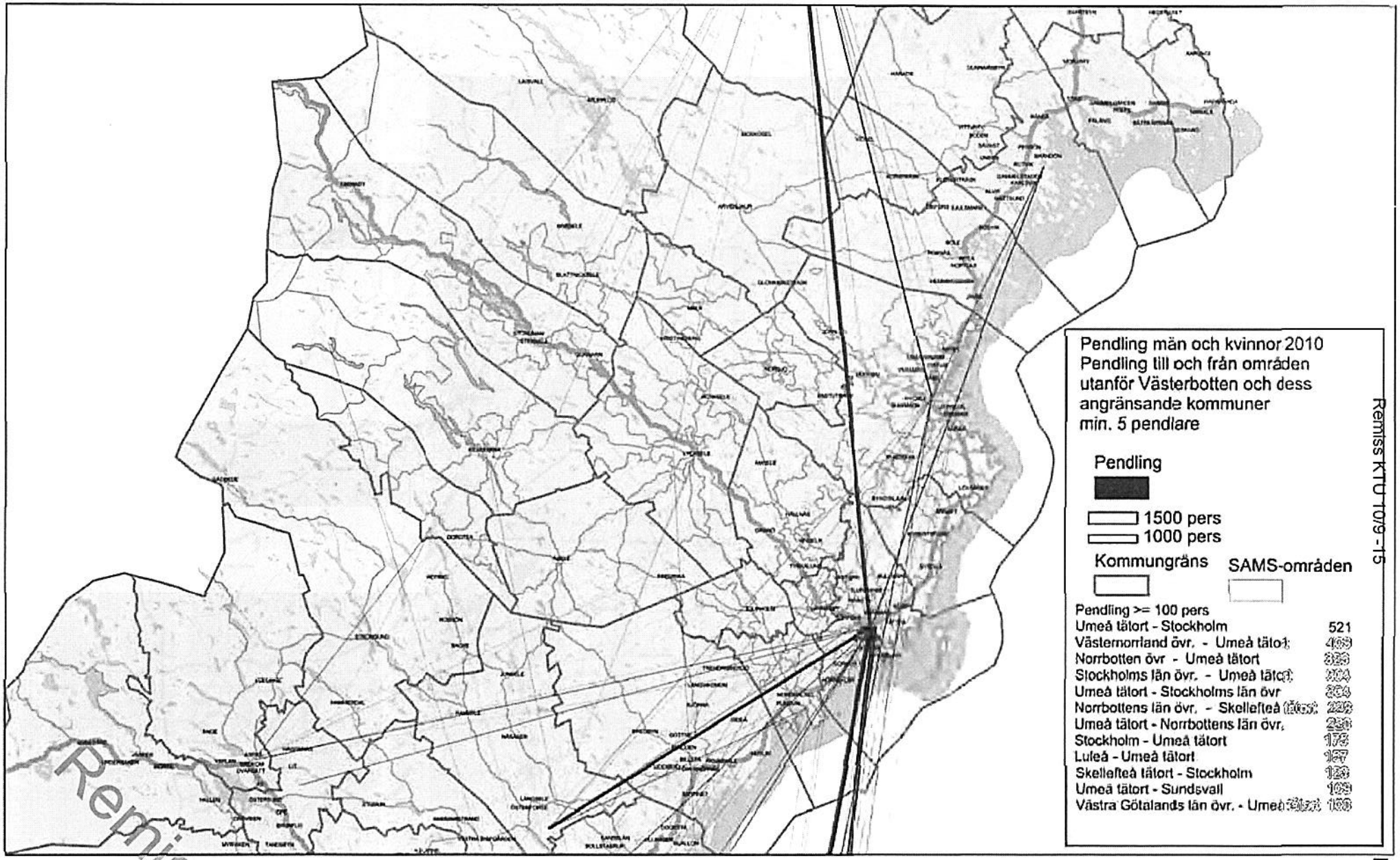
Bilaga 6

Remiss KTU 10/9 -15

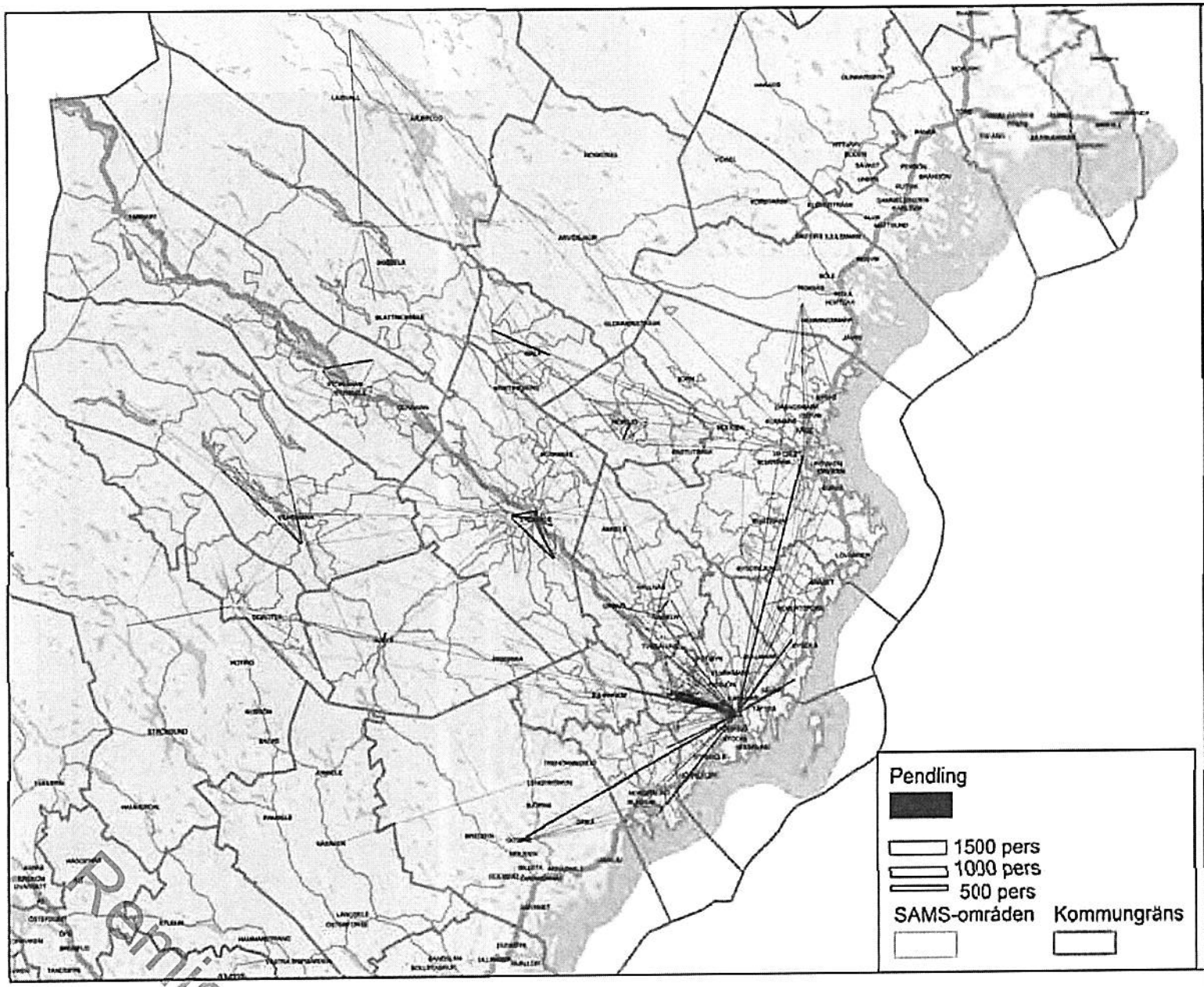
Bilaga 7



Remiss


Pendling män och kvinnor 2010
Pendling till och från områden utanför Västerbotten och dess angränsande kommuner
min. 5 pendlare
Pendling
1500 pers
1000 pers
Kommungräns
SAMS-områden
Pendling >= 100 pers
Umeå tätort - Stockholm 521
Norrbotten övr - Umeå tätort
Umeå tätort - Stockholms län övr
Umeå tätort - Norrbottens län övr.
Stockholm - Umeå tätort
Luleå - Umeå tätort
Skellefteå tätort - Stockholm
Umeå tätort - Sundsvall

Remiss



Pendling män och kvinnor 2010
Pendling till och från SAMS-områden och Västerbottens angränsande kommuner, exklusive inomkommunal pendling i Umeå och Skellefteå kommuner
Min. 5 pendlare

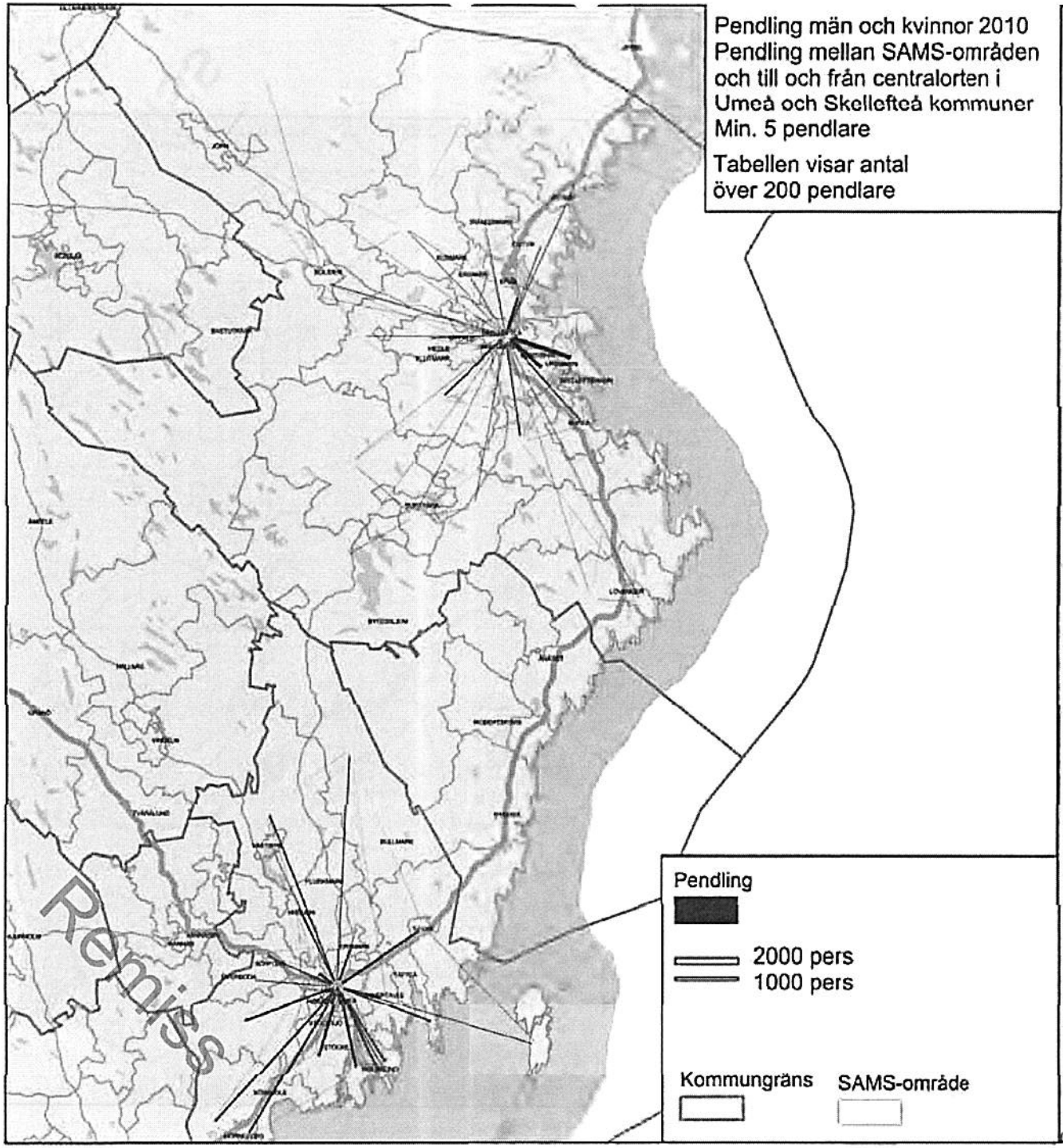
(Tabellen visar antal över 150 pendlare)

Pendlar_fran	Pendlar_till	Antal_p
Vännäs	Umeå tätort	546
0009 Vännäsby	Umeå tätort	340
0003 Norrmalm	0001 Lycksele	285
Örnsköldsvik	Umeå tätort	241
Umeå tätort	Vännäs	219
Skellefteå tätort	Umeå tätort	219
0003 Malå 2	0002 Malå 1	215
0001 Bygdeå	Umeå tätort	204
0002 Södermalm	0001 Lycksele	197
0005 Forsdala	0001 Lycksele	193
0009 Vilhelmina	0001 Baksjönäs	192
0002 Bygdeå	Umeå tätort	190
0002 Åsele C	0003 Åsele omland	184
0005 Forsdala	0004 Villaryd	180
0009 Vallnäs	0011 Luspen	179
Umeå tätort	Örnsköldsvik	175
0003 Norrmalm	0004 Villaryd	175
0006 Norsjö S	0007 Norsjö N	173
0001 Baksjönäs	0009 Vilhelmina	167
0002 Vindelns 2	0001 Vindelns 1	167
0007 Norsjö N	0006 Norsjö S	166
Umeå tätort	Skellefteå tätort	165
0004 Lövliden	0001 Baksjönäs	159

Remiss

Remiss KTU 10/9/15

Bilaga 7



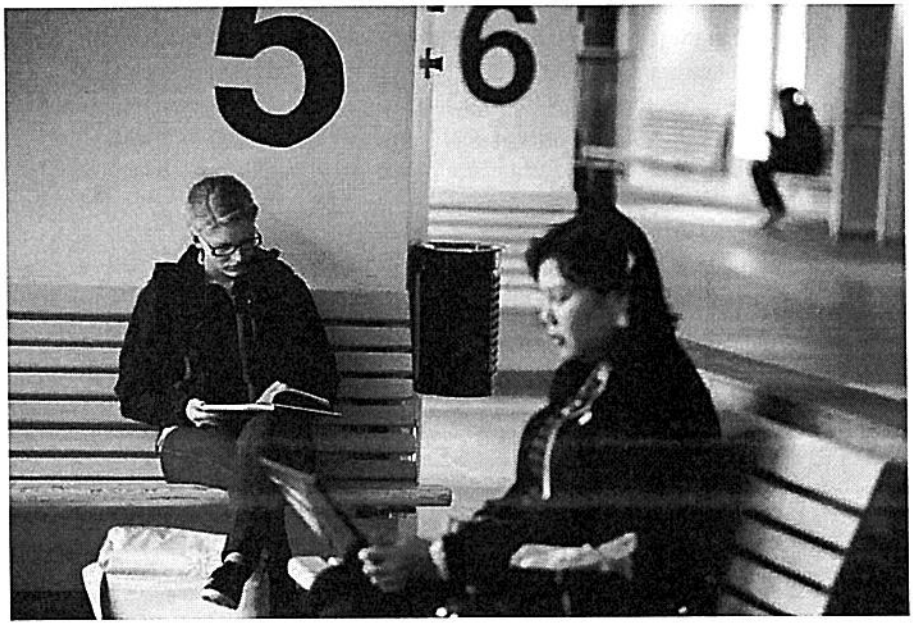
Pendlar_fran	Pendlar_till	Antal
Skelleftehamn	Skellefteå tätort	1 564
Bergsbyn	Skellefteå tätort	1 135
Umeå tätort	0016 Västerslätt	938
0082 Obbola	Umeå tätort	810
0055 Stöcke	Umeå tätort	803
Umeå tätort	0031 Hissjö	794
0019 Kåge omland	Skellefteå tätort	733
0085 Sävar Västra	Umeå tätort	718
Skellefteå tätort	Skelleftehamn	704
0056 Yttersjö	Umeå tätort	685
0025 Ersmark	Umeå tätort	669
0074 Innertavle	Umeå tätort	654
0083 Hörnefors Östra	Umeå tätort	619
0086 Täfteå	Umeå tätort	574
0084 Hörnefors Västra	Umeå tätort	569
0076 Holmsund Östra	Umeå tätort	521
0038 Hissjö	Umeå tätort	509
0039 Gummark	Skellefteå tätort	487
0078 Holmsund Södra	Umeå tätort	482
0041 Tavelsjö	Umeå tätort	475
0009 Bureå Norra	Skellefteå tätort	471
0008 Bureå Södra	Skellefteå tätort	377
0037 Brännland	Umeå tätort	347
0034 Medle	Skellefteå tätort	305
0079 Holmsund Västra	Umeå tätort	304
0088 Bullmark	Umeå tätort	300
0087 Sävar Östra	Umeå tätort	286
0039 Brännland	Umeå tätort	270
0053 Röbäck	Umeå tätort	267
0013 Ostvik	Skellefteå tätort	218
0018 Ersmark	Skellefteå tätort	217
0014 Byske C - Åbyn	Skellefteå tätort	214
Umeå tätort	0085 Sävar Västra	212
0011 Drängsmark	Skellefteå tätort	210

Umeå

Vid bussterminalen Vasaplan angör både stadsbussar och en del inomkommunal och stomlinjetrafik. Lokaliseringen är fördelaktig för kollektivtrafikens attraktivitet. Vasaplan och de anslutande gatorna har viss brist på kapacitet i förhållande till angörande trafik. Vid Vasaplan ligger nyligen ombyggt Reseinfo-kontor med biljettförsäljning och reseinformation.

De flesta regionbussar avgår från Umeå Busstation, som ligger cirka 600 meter från Vasaplan. I busstationen finns Reseinfo, snabbmatsrestaurang, pub och kiosk. Det finns tillgänglighetsbrister för personer med funktionsnedsättning vid Umeå busstation. Att stomlinjer avgår från två olika platser i Umeå centrum skapar en viss otydlighet för sällanresenärer.

Nära Umeå Busstation, på andra sidan E12/Blå Vägen, ligger tågstationen Umeå Central. Stationsbyggnaden ägs idag av Umeå kommun och kommer byggas om i väntan på mer omfattande ombyggnation när det enhetliga resecentrumet för både buss och tåg vid skapas i anslutning till tågstationen. Stationshuset är obemannat, personlig service finns vid Umeå Busstation. Det finns en gång- och cykeltunnel under E12/Blå Vägen. Tunneln är dragen utifrån planerna att flytta funktionerna vid Umeå Busstation till ett samlat resecentrum. Tunneln utgör inte en optimal koppling mellan dagens Umeå Busstation och Umeå C.



Figur 1. Resenärer vid Umeå busstation. Foto: Anders Alm.

Det saknas ett tydligt gångstråk mellan Vasaplan och Umeå Busstation/Umeå Central, men skyltningen har förbättrats under 2014/2015. Avståndet mellan Umeå C/busstationen och Vasaplan är problematisk för resenärer som har svårt att ta sig fram på egen hand.

Remiss

Figur 2. Uppgång från gångtunneln till Spår 1 vid Umeå Central. Stationshuset med tegelfasad skymtar. Foto: Umeå kommun.

Intill Norrlands universitetssjukhus ligger ett busstorg samt tågstationen Umeå Östra. Busstorget angörs av stomlinjer, inomkommunala linjer och tätortstrafik. Inne i sjukhusbyggnaden finns väntsal samt Reseinfo. Hyresvärd för dessa lokaler är Landstinget. Busstorget betjänar bland annat sjukhusbesökare. Den som ska ta sig mellan patienthotellet och sjukhuset eller som ankommer eller ska åka från Patienthotellets sida av busstorget behöver gå över busstorget, som saknar ljus- och ljudreglerat övergångsställe. Av olika orsaker tillåts privatbilstrafik genom busstorget, för genomfart till och från universitetsområdet. Samtidigt är omvägen runt patienthotellet den rekommenderade körvägen för privatbilar. Privatbilstrafiken i området har varit omdebatterad.

Cirka 300 meter från busstorget ligger ingången till Umeå Östra. Det är en nybyggd, modern station med två plattformar. Umeå Östra trafikeras av regionaltågtrafik och SJ:s snabbtåg och nattåg. Umeå Östra är obemannat, men det finns ett café som dock inte säljer inte biljetter och informerar inte om trafiken. Det finns en tågbiljettförsäljningsautomat. Stationen ägs av det kommunala fastighetsbolaget INAB.

Remiss

Figur 3. Vy mot Umeå Östra från bostadsområdet Öbacka. Foto: Bianca Byring.

Resecentrum i Hörnefors ägs av kommunala fastighetsbolaget INAB.

Skellefteå

Skelleftebuss äger busstationen i centralorten. Väntsalen ligger i en restaurangbyggnad, där även information och biljettförsäljning finns. Godset hanteras i själva busstationsbyggnaden med hjälp av Länstrafikens personal. Det kommer att byggas ett nytt kulturhus på befintligt busstorg, och under byggtiden kommer biljettförsäljning och väntsal att flytta till busstationsbyggnaden. Lösning för väntsal och biljettförsäljning efter kulturhusets färdigställande diskuteras. Busstationsbyggnaden fungerar inte optimalt för godshantering. Frågan kring en ny busstation/resecentrum har varit aktuell sedan år 1999 då en motion i fullmäktige pekade på brister med den nuvarande lösningen. Motionen har resulterat i skisser och förslag. Alternativa sträckningar för en utbyggd Norrbotniabana väntas få betydelse för utformningen.

Remiss

Figur 4. Terminal för tätortstrafik i Skellefteå centrum. Busstationen ligger till höger om terminalen på bilden, centrala torget till vänster. Foto: Veronica F. Burman.

Figur 5. Busstationen i Skellefteå tätort. Foto: Elin Persson.

Det finns även fler busstationer i kommunen. Av dessa finns det biljettförsäljning och information vid Burträsk och Byske busstationer.

Bjurholm

Under hösten 2013 påbörjade Bjurholms kommun arbetet med att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten på busstationsområdet. Detta arbete innebar bland

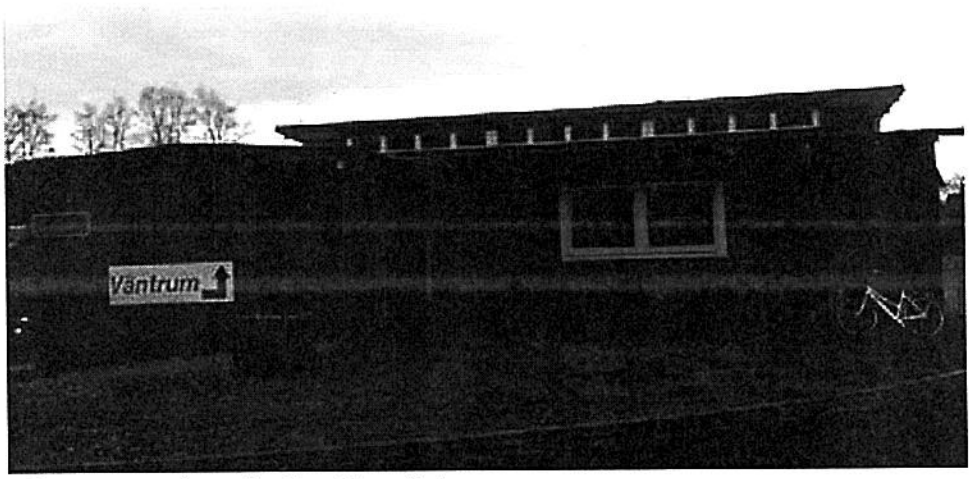
Remiss

annat ett enkelriktat trafikflöde, speciell bussfil, tillgänglighetsåtgärder för på- och avstigande samt plan för ytterligare pendlarparkeringar.

Figur 6. Bjurholm busstation. Foto: Caroline Helmersson.

Dorotea

Dorotea busstation ägs av kommunen. Det finns biljettförsäljning och information. Efter senaste upphandlingen av linje 45 och 63 är Dorotea knutpunkt två gånger per dag för båda linjerna, och gods som ska vidare behöver omlastas där. Trycket på Dorotea busstation har ökat. Under 2012 och 2013 gjordes säkerhetsförbättringar. Bland annat ändrades trafikflödet för inkommande och utgående trafik så att godshantering skiljdes från passagernas av- och påstigning. Samtidigt tydliggjordes skyltningen, både för resenärerna och för dem som nyttjar Bussgods. Ytterligare åtgärder genomfördes sommaren 2014. Närliggande tågstation trafikeras av persontåg på Inlandsbanan under sommarmånaderna.

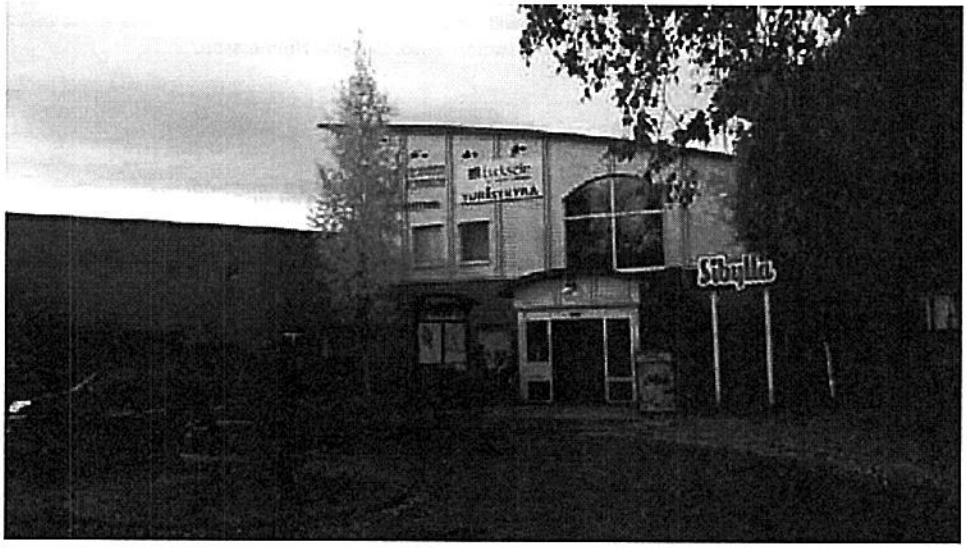


Figur 7. Dorotea busstation. Foto: Bianca Byring.

Remiss

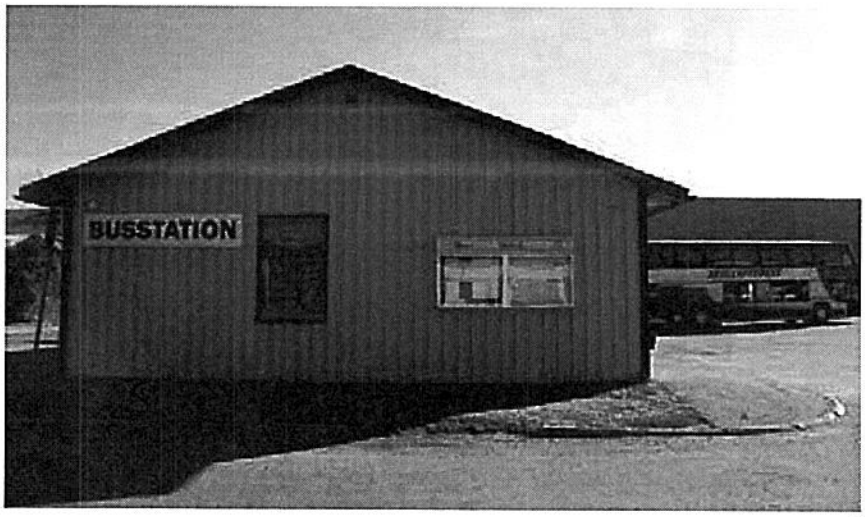
Lycksele resecentrum

Lycksele resecentrum ligger i stadskärnan, byggdes år 2000 och har 10 gater. Resecentrumet som ägs av kommunen ligger i stadskärnan med närhet till skolor, arbetsplatser och handel. I resecentrum finns biljettförsäljning i informationsdisk med Länstrafikens egen personal. Det finns restaurang och kiosk. Till resecentrum ansluter stomlinjer, inomkommunala linjer samt persontåg. Intill resecentrum, dock utom synhåll inifrån resecentrum, finns tågperrong som trafikeras vardagar och helger. Det finns planer på att bygga om bussgods/resecentrum för bättre tillgänglighet via resecentrum för tågresenärer, men det finns i nuläget ingen beslutad budget för den ombyggnaden. Det finns problem med vandalisering av resecentrum. Lycksele kommun arbetar tillsammans med polis för att åtgärda problemen på kort och lång sikt. Kameraövervakning med tillstånd finns uppsatt sedan februari 2015.



Figur 8. Lycksele resecentrum, ingång till bussdelen. Foto: Bianca Byring.

Malå



Figur 9. Malå busstation. Foto: Malå kommun.

Remiss

Denna busstation ligger centralt i samhället, ägs av kommunen och godsdelen hyrs av Bussgods i Västerbotten AB. Biljettförsäljning och information finns.

Nordmaling

Kommunen äger resecentrum i Nordmaling. Anläggningen är lokaliserad så att den är enkel att angöra både från E4 och från Nordmalings samhälle. Kommunikation till och från Resecentrum är väl tillgodosett med gång- och cykelvägar samt rymlig parkering som dock tidvis är överfylld. Anläggningen är bemannad dagtid med till exempel godshantering, information, biljettförsäljning, kiosk och kafé. Kommunens turistbyrå finns i anläggningen. Utanför dagtid samarbetar kommunen med pensionärsorganisationer som finns i lokalerna tills sista tåg har anlöpt.

Figur 10. Utsikt från resecentrum i Nordmaling mot Botniabanans spår. Foto: Bianca Byring.

Norsjö

Norsjö busstation drabbades av en brand år 2014. För tillfället används ett bussbolags lokaler som provisorisk busstation. Avtal har gjorts med Folkets hus Nygatan att tillhandahålla uppvärmd väntsal i anslutning till byggnadens entré. Norsjö kommun har förvärvat den gamla busstationstomten och har för avsikt att uppföra en ny busstationsbyggnad med byggstart sommaren 2015. Den nya busstationen ska byggas med god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Bastuträsk järnvägsstation är ett viktigt nav för längre resor. Bussgods hanteras i en affär som inte har koppling till stationen. Insatser för bättre trafikupplysning åt resenärer skulle behövas.

Robertsfors

I Robertsfors ägs stationsbyggnaden av en privat fastighetsägare. Kommunen hyr väntsalen av ägaren. Bussgods hanteras vid ett förråd vid busshållplatsen Sikeå E4 samt genom ett ombud som är ett socialt företag i Robertsfors centrum. Vid Sikeå E4-

Remiss

hållplatsen sker byten mellan matarlinjen och stomlinjer. Där finns även en pendlarparkering.

Figur 11. Sikeå E4 hållplats i Robertsfors kommun, med vöntsal och toalett i den röda logen. Foto: Bianca Byring.

Sorsele

Denna busstationsbyggnad ägs av kommunen och godsdelen hyrs av Bussgods i Västerbotten AB. Biljettförsäljning och information finns. Det finns en uppvärmd väntsal i anslutning till stationen. Persontåg på Inlandsbanan trafikerar Sorsele tågstation, som dock inte ligger i närheten till busstationen.

Figur 12. Sorsele busstation. Foto: Barbro Olofsson.

Remiss

Storuman

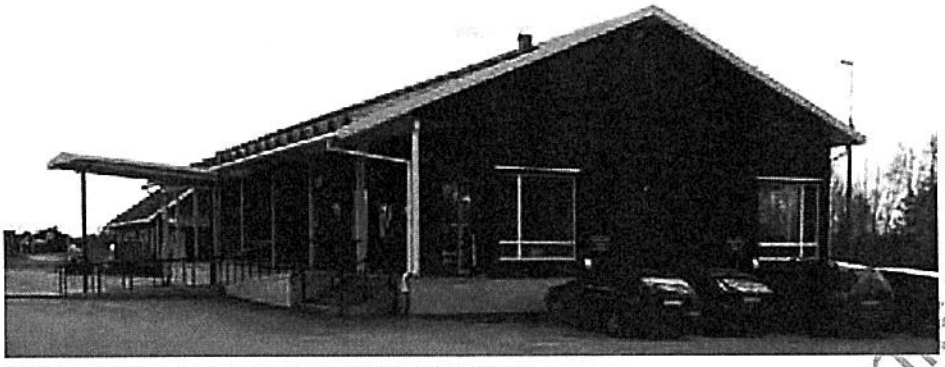
Figur 13. Storuman resecentrum. Bussar och tåg angör byggnadens baksida. Foto: Bianca Byring.

I Storuman äger Trafikverket den fastighet som utgör resecentrum. Resecentrum är en gammal tågstationsbyggnad. Persontåg på Inlandsbanan trafikerar resecentrumet under sommarmånaderna. Kommunen hyr väntsalen. Gods hanteras på ett industriområde en bit ifrån där Länstrafiken också har upphandlat information och biljettförsäljning. Förbättringsåtgärder färdigställdes inom- och utomhus under 2015 för bättre väntsal och för samlokalisering av gods och persontrafik stationshuset.

Busstationen i Tärnaby ägs av kommunens fastighetsbolag. Länstrafiken har upphandlat information och biljettförsäljning. Stationen behöver bättre gång- och cykelanslutningar och det behövs en hållplats vid bensinmacken i Tärnaby. Ett resecentrum i Hemavan är under utredning. Godsleveranser hanteras för tillfället vid flygplatsen. Pendlarparkering finns vid Gardsjöbacken vid E12.

Vilhelmina

Vilhelmina resecentrum ligger centralt i Vilhelmina tätort, i nära anslutning till järnvägsstationen. Resecentrum ägs av kommunen, byggdes år 2009 och blev då en modern och tillgänglig busstation för både gods och persontrafik. Det finns



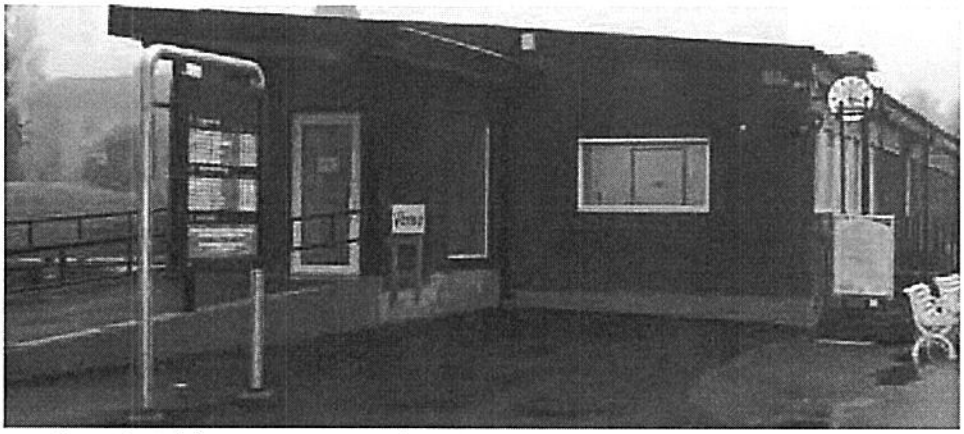
Figur 14. Vilhelmina resecentrum. Foto: Margaretha Löfgren.

Remiss

biljettförsäljning och information. Kommunen ansvarar över skötsel och underhåll av resecentrum. Persontåg på Inlandsbanan trafikerar resecentrumet under sommarmånaderna.

Vindeln

Kommunen äger nästan hela stationshuset. Vid Resecentrum finns biljettförsäljning, information och godshantering. Resecentrum har en väntsal som är öppen dag- och kvällstid. I anslutning finns pendlarparkering med motorvärmare.



Figur 15. Vindeln resecentrum strax efter ombyggnad, en disig dag hösten 2013. Foto: Sofia Jonsson.

Vännäs

Tågstationen med anslutande busshållplats ligger centralt i Vännäs. Jernhusen äger stationsbyggnaden och Länstrafiken har avtal med Jernhusen för öppethållande och

Figur 16. Vännäs resecentrum. Foto: Bianca Byring.

städning av väntsalen. Det finns ingen biljettförsäljning och informationsdisk. I samband med tågstart år 2011 byggdes en pendlarparkering med motorvärmare och en

Remiss

cykelparkering med tak. En bensinstation är ombud för Bussgods, men ombudet ligger inte i nära anslutning till resecentrum. Hösten 2014 höjde Trafikverket Perrong 1 vid järnvägsstationen i Vännäs. Kommunen undersöker möjligheterna till ombyggnation av området runt resecentrum.

I Vännäsby anlades perrong för tågtrafiken 2012 och även pendlarparkering och cykelparkering. Det finns gång- och cykelvägar till stationerna i Vännäs och Vännäsby.

Åsele

Denna busstationsbyggnad ägs av kommunen och hyrs av Länstrafiken. Biljettförsäljning och information finns.

Figur 17. Åsele busstation. Foto: Bianca Byring.

Remiss

Av delstrategierna i Regional utvecklingsstrategi 2014-2020 svarar programmet av naturliga skäl bäst mot En tillgänglig och utåtriktad region och åtgärderna:

- Påverka staten för en fortsatt planeringsprocess för förverkligandet av Norrbotniabanan, med påbörjad realisering inom strategiperioden
- Förbättra systemfunktion och kapacitet för Botniabanan i samspel med Stambanan genom övre Norrland, tvärbanorna och Ådalsbanan samt genom snabb nationell utveckling av ERTMS-systemet
- Förbättra trafiksäkerheten och standarden på länets övriga europavägar E12 och E45,
- framförallt på farliga och trafikintensiva vägavsnitt
- Bygga och utveckla stategiskt placerade bytespunkter, t.ex. resecentrum och parkeringar för byte av färdsätt
- Förbättra system för trafikhantering och trafikantinformation
- Säkerställa och utveckla trafiken med alla färdmedel mellan Västerbotten, övriga Sverige och grannländerna
- Förbättra person- och godstågtrafikens tillförlitlighet, funktion och kvalitet
- Stimulera kollektivt resande på reserelationer med stor potential och att öka kollektivtrafikens marknadsandel i Västerbotten sammantaget
- Öka beläggningsgraden i befintlig kollektivtrafik med ledig kapacitet
- Öka kollektivtrafikens attraktivitet och funktion ur ett jämställt och jämlikt resenärsperspektiv
- Främja samhällsplaneringsåtgärder, beteendepåverkan och strategiska planer i syfte att flytta över resande från bil till kollektivtrafik, gång och cykel
- Satsa på integrerade, hållbara och tillgängliga transportlösningar i städer och huvudorter bl.a. avseende god luftkvalitet, minskade växthusgasutsläpp, buller och trängsel
- Utveckla flexibla kollektivtrafiklösningar, även över administrativa gränser
- Utveckla användningen av fossilfria drivmedel, inklusive el
- Öka användningen av digitala tjänster i transportsystemet
- Arbeta sammanhållet och systematiskt mot nationell och EU-nivå för att utveckla infrastruktur och trafikering både i nord-sydlig och öst-västlig riktning, t.ex. för Norrbotniabanan, förbindelsen över Kvarken och den regionala tågtrafiken samt ökad kapacitet på befintliga järnvägar
- Utveckla ett mer strategiskt och sammanhållet arbetssätt mot EU och på nationell nivå samt höja kompetens och engagemang inom området t.ex. vad gäller externa
- finansieringsmöjligheter
- Bredda användningsområden för den statliga finansieringen i trafiksystemet så att ytterligare åtgärder kan göras enligt steg 1-2 i Trafikverkets fyrstegsprincip
- Stärka kopplingen och samarbetet mellan strategisk och fysisk planering på olika geografiska nivåer, bl.a. inom metod- och dialogutveckling
- Öka kunskapen om fördelning av olika gruppers makt och inflytande i olika delar av transportsektorn
- Internationalisera verksamheter och områden där Västerbotten har unika förutsättningar eller egenskaper, men som har svagare förankring i det internationella samarbetet

Programmet svarar även mot delstrategierna och åtgärderna:
Samhällen som inkluderar och utvecklar människor

- Utveckla och stärka hållbara centrum- och stadsmiljöer
- Utveckla sektorsöverskridande samverkan kring praktiskt jämställdhetsarbete
- Utveckla alla gruppers möjligheter till aktiv fritid

Miljödriven utveckling

- Främja systemlösningar för produktion, lagring och distribution av förnybara drivmedel, inklusive testflottor i t.ex. kollektivtrafiken

Remiss

- Hållbara konsumtionsmönster hos kvinnor och män - stimulera påverkansarbete och kunskapsuppbyggnad kring hållbar konsumtion och konsumtionsmönster framförallt kopplat till mäns konsumtion.

Investeringar i utbildning och kompetens

- Främja meningsfull fritid för både flickor och pojkar.
- Förbättra rörligheten på arbetsmarknaden, exempelvis genom förbättrade möjligheter till dagspendling och att gå mellan branscher.

Platsbaserad näringslivsutveckling

- (Besöksnäring)Främja kompetensutvecklingsinsatser inom framförallt affärs- och produktutveckling, försäljning, trend- och omvärldsbevakning samt kvalitets- och hållbarhetsfrågor
- (Besöksnäring) Utveckla samverkansstrukturer mellan aktörer i näringen på företags-, destinations- och regional nivå samt med övriga, för näringen viktiga, aktörer
- Satsa på samtliga trafikslag, t.ex. färjetrafik och direktflyg från internationella marknader i form av charter- och linjetrafik

Remiss

§ 19.
Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2019, remiss
Dnr: 15RKTM0028

Förslag till beslut

Kollektivtrafikutskottet beslutar skicka ut upprättat förslag till trafikförsörjningsprogram 2016-2019 på remiss med anhållan om svar senast den xx XX

Ärendebeskrivning

Trafikförsörjningsprogrammet är länets strategiska plan för den regionala kollektivtrafiken. Den uppfyller flera funktioner. Även om innehållet styrs av en lag och det finns vägledningar för struktur och innehåll så varierar trafikförsörjningsprogrammens funktion och innehåll mellan länen.
Trots att kommuner och landsting själva planerar sin trafik så har Trafikförsörjningsprogrammet åtminstone följande funktioner i Västerbotten:

- Samordna kommunernas och Landstingets planer i trafikförsörjningsprogrammet på ett enhetligt sätt
- Politisk styrning i form av vision, mål och övergripande åtgärder, för att strukturera Kollektivtrafikmyndighetens och samarbetsparters arbete för kollektivtrafikens utveckling på regional nivå.
- Information till medborgare, kollektivtrafikföretag och övriga om vilken upphandlad och kommersiell kollektivtrafik som finns idag och vilken trafik som kan tänkas upphandlas i framtiden. Detta för transparens mot medborgare och mot kollektivtrafikföretag som planerar starta upp kommersiell kollektivtrafik.
- Beslut om trafikplikt ska kunna härledas i programmet. Programmet är ett verktyg för att långsiktigt planera trafikplikt och upphandling, och ökar förutsägbarheten i Kollektivtrafikmyndighetens, kommuners och landstings agerande.
- Programmet fokuserar på den regionala kollektivtrafiken i lagens mening, det vill säga på all kollektivtrafik där resandet domineras av vardagsresande, inklusive tätortstrafik och kommersiell trafik.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att: "säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet."

Under det övergripande målet finns funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att 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. Transportsystemet ska även vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Mål och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet uttrycker Västerbottens åtaganden för att bidra till de ovan nämnda målsättningarna. Under förutsättning att de planerade åtgärderna faktiskt genomförs i enlighet med planen, så bidrar Västerbotten till de flesta av dessa mål.

Bakgrund

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västerbottens län avser hittills perioden 2012-2015. Kollektivtrafikmyndighetens uppgift enligt lagen om kollektivtrafik är bl.a. att upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län, Region Västerbotten valde under perioden för programmet att göra en omfattande revidering som beslutades i Förbundsfullmäktige Region Västerbotten i juni 2013. Inför utformningen av det nya programmet har noterats att det inte finns behov av omfattande justeringar. Kollektivtrafikmyndigheten presenterar ett program med stommen enligt nuvarande program och har dels gjort nödvändiga ändringar i faktabeskrivningar samt tillrättalagt mål och åtgärder med stöd av genomförda samråd och diskussioner.

Särskilt viktigt är kapitel 4.2 med mål och åtgärder. Förslaget biläggs i två versioner: ett där ändringarna jämfört med gällande program inte är markerade, ett där ändringar (förutom i bilagorna) är markerade, i rött. Dessa PDF:er är av sämre kvalitet - slutgiltigt program kommer ha tryckkvalitet. Gällande program finns på kollektivtrafikmyndighetens hemsida http://regionvasterbotten.se/transport/kollektivtrafikmyndigheten/trafikforsorjningsprogrammet/

Sammanträdets behandling av ärendet

Sedan kallelsens utskick har vissa redaktionella justeringar gjorts i förslag till remiss. Innebörden av de förändringar som gjorts i förslaget redovisas vid sammanträdet.

Vid sammanträdet föreslås att senaste datum för svar bör fastställas till den 20 december 2015.

Denna paragraf föreslås justeras omedelbart, för att möjliggöra utskick av remiss så snart som möjligt.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Beslutsunderlag
Förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2016-2019 där ändringar jämfört med gällande program är markerade i rött

Förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2016-2019 där ändringar ej är markerade

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar skicka ut upprättat förslag till trafikförsörjningsprogram 2016-2019 på remiss med anhållan om svar senast den 20 december 2015.

Beslutsexpediering
Enligt upprättad expedieringslista.

Sammanträdesdatum	Torsdagen den 10 september 2015
Sammanträdestid	kl. 09:30-12:30
Sammanträdesplats	Tallen, Region Västerbotten
Beslutande	Enligt närvarolistan på sidan 2
Övriga närvarande	Heidi Thörnberg, chef kollektivtrafikmyndigheten Bianca Byring, kollektivtrafikstrateg Harriet Söder, VD Länstrafiken i Västerbotten AB, §§ 16-17 Annika Garpefjäll, Norrtåg AB, § 17 Katrine Andersson, nämndsekreterare, Region Västerbotten Petra Sävh, praktikant, Skellefteå kommun
Justerade paragrafer	Direktjusterade §§ 19-20
Underskrifter	**Sekreterare**.....Katrine Andersson..... Katrine Andersson **Ordförande**.....Peter Olofsson..... Peter Olofsson (S) **Justerare**.....Christer Rönnlund..... Christer Rönnlund (M)

BEVIS OM ANSLAG

Justering har tillkännagivits genom anslag på Region Västerbottens anslagstavla.

Myndighet	Förbundsstyrelsens kollektivtrafikutskott	
Sammanträdesdatum	2015-09-10	
Anslaget	**har satts upp** 2015-09-10	**tas ner** 2015-10-02
Protokollets förvaringsplats	Region Västerbottens kansli, Umeå	
Underskrift	Katrine Andersson..... Katrine Andersson	

Närvarolista

Namn	Parti	Närvaro	Reservation Omröstning § Ja	Reservation Omröstning § Nej	Anteckningar/ Tjänstgörande Ersättare
Ledamöter (7)					
Peter Olofsson, ordf	S	1			
Maria Kristoffersson, vice ordf	C	-			Hans-Inge Smetana
Hans Lindberg	S	1			Närvarande med undantag för 11:30-11:45.
Lilly Bäcklund	S	1			
Lorents Burman	S	1			Närvarande med undantag för 11:45-11:55.
Christer Rönnlund	M	1			Justerare
Peder Westerberg	FP	1			
Ersättare (7)					
Caisa Abrahamsson	S	-			
Johan Söderling	S	-			
Monica Widman-Lundmark	S	-			
Camilla Hedlund	C	-			
Hans-Inge Smetana	KD	1			Tjänstgörande ersättare.
Nicklas Sandström	M	-			
Anders Hård	MP	-			