

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2020 – 2025



Innehåll

Inledning	5
1. Kollektivtrafikens betydelse för samhällsutvecklingen	7
Inforuta Kollektivtrafikens organisation	7
1.1 Kollektivtrafik för regional utveckling	7
1.2 Viktigt för klimatarbetet i regionen	10
Inforuta Vad menar vi med kollektivtrafik?	10
2. Mål för kollektivtrafik i Västerbotten	12
3. Så uppnår vi målen	17
3.1 Möjligheter	17
3.2 Utmaningar	18
3.3 Strategi Resenärsperspektivet som ledstjärna	20
3.4 Strategi Ökad samverkan för resenärernas helhetsupplevelse	21
3.5 Strategi Skapa och frigör resurser till utveckling	22
3.6 Region Västerbotten initierar och leder	22
4. Nulägesbeskrivning	24
Bilagor	
A. Omvärldsfaktorer	28
B. Programmets förhållande till mål och program på olika nivåer	29
C. Åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till personer med funktionsnedsättning	30
D. Åtgärder för att skydda miljön	31
E. Krisberedskap	32
F. Reserelationer med mellan 50 och 100 tåg- och bussturer per vecka	33
G. Den förvärvsarbetande dag- respektive nattbefolkningens fördelning i fyra kilometers rutor i Västerbotten	34
H. Bakgrund till Mål 3	35

Inledning

Kollektivtrafiken knyter platser och människor i Västerbotten till varandra. Det gör den bäst i samspel med gång, cykel, färja, bil, flyg och andra sätt att överbrygga avstånd. Varje dag skapas hundratals möjligheter att resa till arbete, utbildning, service och fritidsintressen. Liksom möjligheter att komma eller åka på besök. Dessutom kan kollektivtrafiken leverera gods till fler platser, vid fler tider än annars vore möjligt.

Kollektivtrafiken har många fördelar för mig som resenär, och kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg i arbetet att utveckla Västerbotten. Inte minst när vi behöver tillgänglighet över långa och korta avstånd, och samtidigt har en skyldighet att bidra till klimatomställningen. Ofta går restiden ombord att använda till något värdefullt. Det är en styrka som vi kan bygga vidare på. Kollektivtrafik är ibland också snabbast.

Programmet har ambitiösa mål som vi kommer få arbeta för. Med regionernas och kommunernas ekonomiska läge behöver vi få ut det mesta av den trafik som redan finansieras och finns. Vi behöver skapa och frigöra nya resurser så gott vi kan. Det finns goda möjligheter att förbättra kollektivtrafiken och det hållbara resandet genom samverkan kring resenärens helhetsupplevelse. Samtidigt finns det utmaningar.

Programmet fokuserar på vardagsbetonad kollektivtrafik. Tillsammans med Länstransportplanen ger Trafikförsörjningsprogrammet en god helhetsbild av regionens strategiska transportplanering. Region Västerbotten ser fram emot att initiera ett arbete för att tillsammans i regionen uppnå trafikförsörjningsprogrammets mål. Ett stort tack till alla som bidragit till framtagandet av programmet!



Richard Carstedt
Ordförande i Regionala Utvecklingsnämnden

1. Kollektivtrafikens betydelse för samhällsutvecklingen

Kollektivtrafikens organisation och trafikförsörjningsprogrammet

Region Västerbotten har två roller i den regionala kollektivtrafiken: som kollektivtrafikmyndighet å ena sidan, som betydande finansör å andra sidan. Kommunerna är också viktiga finansörer. Biljettintäkter från resenärerna finansierar ungefär hälften av kostnaderna i upphandlad trafik. I kommersiell trafik finansieras trafiken helt av biljettintäkterna.

Regionen är länets kollektivtrafikmyndighet. Den ansvarar för regional kollektivtrafik på väg, järnväg och vatten totalt sett, både egen upphandlad trafik, kommunernas upphandlade trafik och kommersiell trafik. Regionen ansvarar bland annat för trafikförsörjningsprogram, beslut om trafikplikt och upphandling. Trafikförsörjningsprogram är därför något som Region Västerbottens fullmäktige beslutar om i egenskap av myndighet. Likväl som programmets mål och strategier berör Region Västerbottens egen trafik och egna insatser, så berör programmet också andra aktörers insatser och trafik. Region Västerbotten har dock ett särskilt ansvar för att initiera och koordinera olika aktörers arbete för att uppnå målen.

Region Västerbotten är ägare respektive delägare av de upphandlande enheterna Länstrafiken i Västerbotten och Norrtåg. Regionbusstrafiken i länet och Umeå stadstrafik upphandlas av Länstrafiken. Flera olika operatörer utför regionbusstrafik under varumärket Länstrafiken i Västerbotten och stadstrafik under varumärket Ultra. Stadstrafiken i Skellefteå har varumärket Skellefteå Buss, bedrivs av bolaget med samma namn på uppdrag av kommunen. Norrtågstrafiken körs av tågbolaget Vy med varumärket Norrtåg. I grannlänen organiseras kollektivtrafiken annorlunda men länen har Norrtågstrafiken gemensam. Länet samarbetar också bland annat kring taxan. På nationell nivå samarbetar kollektivtrafikaktörer bland annat inom Svensk Kollektivtrafik, Samtrafiken och Sveriges Kommuner och Regioner.

Kostnadsfördelningen för den upphandlade trafiken är att Region Västerbotten finansierar linjetrafik och viss anropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift mellan kommuncentra, även Norrtågstrafiken (samt sjukresor). Denna modell utreds i skrivande stund. Dessutom finansierar Region Västerbotten de så kallade gemensamma kostnaderna, exempelvis Länstrafikens verksamhet. Respektive kommun finansierar linjer och anropsstyrd trafik med huvudsaklig trafikuppgift inom kommunen (samt färdtjänst och skolskjutsar). Region Västerbotten, Umeå och Skellefteå är de största finansörerna av kollektivtrafik, och de andra kommunerna finansierar betydande summor, inte minst i förhållande till sina folkmängder. Dessutom finns kommersiell buss- och tågtrafik till och från länet efter Botniabanen, Inlandsbanan, E4:an och till skidorter.

1.1 Kollektivtrafik för regional utveckling

Transport- och resandemöjligheterna har stor betydelse för att det ska vara attraktivt och möjligt för människor att bo och verka i Västerbotten. Därför är transportsystemet också ett verktyg i regionens och kommunernas arbete för gott liv och välmående platser och samhällen. Som en del av transportsystemet har regional kollektivtrafik, som det här programmet fokuserar på, en särskild funktion.

Den regionala kollektivtrafiken har betydelse för den regionala utvecklingen och den Regionala utvecklingsstrategins (se bilaga B) vision och mål på åtminstone tre olika sätt.

1. Kollektivtrafiken tillsammans med övergångarna till andra färdssätt ger resmöjligheter och i vissa fall möjligheter att skicka och ta emot gods.
2. Kollektivtrafiken har, som all trafik, betydelse för människors livsmiljö, hälsa och platsers attraktivitet. Kollektivtrafiken tillsammans med anslutande färdssätt påverkar luftkvalitet, vardagsmotion, bullernivåer, trängsel, trafiksäkerhet, fysiska och sociala miljöer att vistas i och så vidare. Det är både utformning och underhåll av fordon och miljöer som spelar roll. Både mjuka faktorer som bemötande, och hårda faktorer som fysisk utformning påverkar. Klimatet har också betydelse för närmiljön och behandlas under nästa avsnitt.
3. Kollektivtrafiksystemet påverkar ekonomin genom omsättning och anställda. I branschen arbetar och verkar många människor och företag. Kollektivtrafiken skapar efterfrågan på varor, tjänster och kompetens från regionen. Branschen påverkar hur bra arbeten som finns. Upphandlingar och operatörernas verksamhet har betydelse för innovationer och företagande i tätorter och landsbygder.

Det här avsnittet fokuserar på punkt 1 och 2. Punkt 3 har betydelse för den regionala utvecklingen, men branschens största bidrag till regional utveckling är genom just 1 och 2. Punkt 3 berörs i samband med Utmaningar under Så uppnår vi målen.

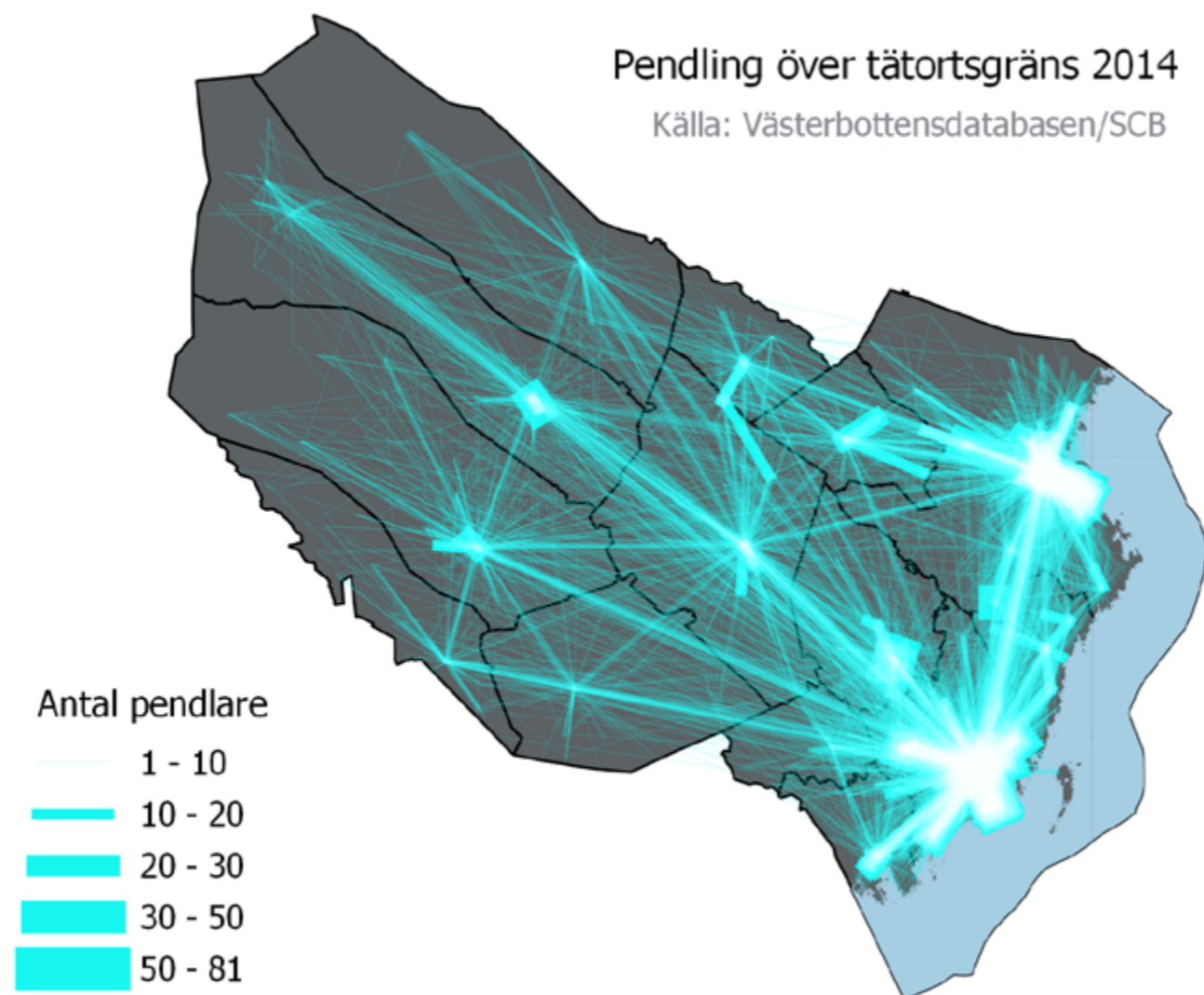


Bild 1. Pendling över tätortsgräns 2014. Där det syns ett "skimmer" är det flera överlappande pendlingspilar.

Kollektivtrafikens sammanbindande funktion och dess konkurrenskraft jämfört med personbil varierar på olika avstånd. Funktionen och konkurrenskraften varierar också med skillnader i restid, komfort och vad tiden kan nyttjas till i bil respektive kollektivtrafik.¹

1. Vid långa avstånd och restider ökar behovet att nyttja tiden till exempelvis återhämtning eller arbete. Allt annat lika så ökar avståndet således kollektivtrafikens konkurrenskraft. Vid långa avstånd och restider blir anslutnings- och bytestiderna mindre en betydande del av restiden dörr till dörr. Restidskvoten påverkas positivt för kollektivtrafiken. Vad människor i allmänhet uppfattar som acceptabel restid kan också påverka. Vid daglig arbetspendling brukar en timme nämnas som gräns. När restiden är mer än en timme med ett färdmedel, och under en timme med ett annat, får restidsskillnaden oproportionerligt stor betydelse. Vid kortare avstånd och restider är det mer överkomligt att tiden inte går att nyttja till något värdefullt. Dessutom ökar kollektivtrafikens anslutnings- och bytestiders andel av restiden dörr till dörr. Restidskvoten kollektivtrafik-bil varierar från fall till fall med körhastighet, avstånd till hållplatser och parkeringsplatser med mera. Vid rimliga cykelavstånd är cykel inte sällan ett alternativ till bil och kollektivtrafik.

I Västerbotten och norra Sverige behöver många människor spendera en hel del tid resandes i olika fordon till arbete, studier och service.

Att restiden kan användas väl och att det finns snabba transporter är därför extra viktigt i norra Sverige. När människor har möjlighet att företa sina längre resor med tåg, buss eller färja, kan de i många fall nyttja restiden bättre än som förare eller medresenär i personbil. Det är en av kollektivtrafikens värden för resenärer och för organisationer som anställer eller besöks av många människor. I vissa fall är kollektivtrafik också snabbare än bil – till exempel efter Botniabanan och framtida Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan.

Medan människor enkelt och bekvämt vill kunna överbygga de långa avstånden, så har regionens, kommunernas och företagens verksamheter behov av att människor kan överbygga dem. Dels underlättar enkelt resande och väl

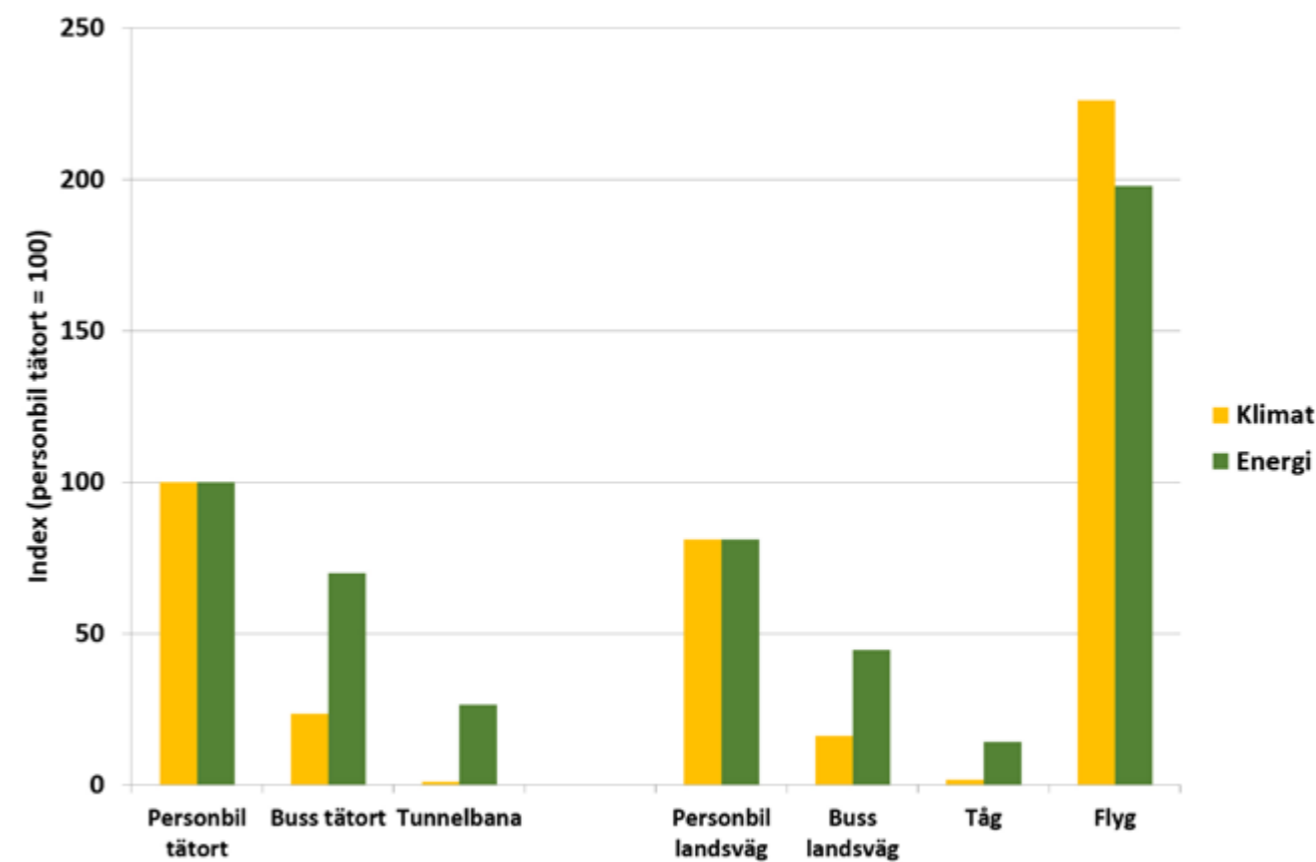
använd restid för personer med olika kompetenser att hitta till och trivas med de arbeten som passar dem bäst, även på dag- eller veckopendlingsavstånd från där de vill bo. Det är särskilt viktigt inom bristyrken. Det finns en omfattande pendling från exempelvis inlandskommuner och kusten och tvärt om, och mellan tätorter (se Bild 1 på föregående sida). Dels förbättras tillgängligheten till det som verksamheterna erbjuder, vare sig det är sjukvård, utbildning eller handel och kommersiella tjänster.

Kollektivtrafik och hållbart resande är bra för folkhälsan. I Sverige cyklar kollektivtrafikresenärer dubbelt så mycket, och går tre gånger så mycket som bilister. Överflyttning från bil till kollektivtrafik är positivt för trafiksäkerheten. Risken att råka ut för en olycka är ungefär dubbelt så stor för bilister än bussresenärer - kollektivtrafikresenärernas promenad eller cykeltur till och från hållplatsen beaktad.² Kollektivtrafiken har också egna trafiksäkerhets- och trygghetsutmaningar, till exempel vid, till och från bytestpunkter. Trafikverket arbetar för Nollvisionen och kollektivtrafiken kan bidra till den på olika sätt. Kostnaden för att resa med kollektivtrafik, gång och cykel är i många fall betydligt lägre än att äga och köra en egen bil. Även den som redan har en bil kan spara genom att ersätta

bensin- och slitagekostnader med kollektivtrafik när det är möjligt. Vad det kostar att resa har betydelse för samspelet i regionen.

Även för de som oftast kör bil eller flyger är tåg, buss och färja betydelsefullt som alternativ att nyttja ibland. Personbil och flyg behövs eftersom det finns platser, resvägar och tillfällen då personbil och flyg är de enda rimliga alternativen. Från många platser i länet är det långt till de snabb- och nattåg och färjetrafik som är alternativ till flyg. Regionen arbetar med kollektivtrafik och tillgänglighet på landsbygderna, men personbilen kommer ändå att spela en viktig roll under överskådlig tid.

Kollektivtrafik och hållbart resande är till nytta för medborgare, besökare, arbetsplatser, företag och för platser som helhet. Vilken slags nytta och hur stor nytta det handlar om varierar mellan individer, grupper och platser. Resenärer och potentiella resenärer är lika olika som människor är överlag. Kollektivtrafiken skapar störst nytta när den balanserar och svarar mot olika gruppers behov så väl som möjligt. Kollektivtrafikens aktörer behöver avstå från att exkludera (se Diskrimineringslagen), och samtidigt undvika att handla utifrån förutfattade meningar om personer med olika egenskaper.



Figur 1. Energianvändning och klimatpåverkan per personkilometer med olika färdmedel. Källa: Trafikverket

2. <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/fakta/branschfakta/kollektivtrafikens-samhallsnytta-rapport-2017>

Klimatförändringen påverkar samhällen och människors liv alltmer. Sveriges utsläpp har ökat snarare än minskat. Regioner och kommuner är viktiga aktörer i Sveriges klimat- och miljöarbete. Kollektivtrafik och hållbart resande är i sin tur en viktig del av klimat- och miljöarbetet. Resande är något som i stor utsträckning kan påverkas regionalt och lokalt. Transportsektorn är den enda sektorn som det finns egna klimatmål för i Sverige. Det klimatpolitiska ramverket som riksdagen beslutade om år 2017 slog fast att utsläpp från inrikes transporter (inrikes flyg borträknat) ska minska med 70 % till år 2030 jämfört med 2010. Sveriges regering arbetar nu efter denna målsättning. Bakgrunden är att den så kallade miljömålsberedningen såg inrikes transportsektorn som särskilt viktig för Sveriges utsläppsminskningar. För transportsektorns mål är minskning inom persontrafiken avgörande eftersom av inrikes transportsektorns utsläpp på 17 miljoner ton koldioxidkvivalenter står bilar för 10 miljoner ton.³ I kollektivtrafikbranschen i Sverige finns en samsyn om att delat resande i fordon som rymmer många resenärer, kommer vara viktigt för ett klimat- och miljövänligt transportsystem även givet utvecklingen inom fossilfria drivmedel och automatisering.

Tåg och buss har mycket mindre utsläpp per personkilometer än personbil och flyg. Den regionala kollektivtrafikens utveckling i Västerbotten har därför stor betydelse för invånare, besökares, företags och arbetsplatsers klimat-, miljö- och hälsopåverkan. Figur 1 på föregående sida visar energianvändning och klimatpåverkan per personkilometer med olika färdmedel. Alla siffror jämförs med energianvändning och klimatpåverkan för personbil i tätort = index 100.

Nästan 80 procent av busstrafiken i Sverige körs i dag på förnybara drivmedel, tågtrafiken är eldriven till omkring 90 procent och spårvägs- och tunnelbanetraffiken drivs helt med el.⁴

I den utsträckning bilar och flyg blir fossilfria så kan de erbjuda tillgänglighet med minskad klimatbelastning jämfört med fossila drivmedel.

Vad menar vi med kollektivtrafik?

Två avgränsningar i programmet är bra att hålla i minnet. Programmet fokuserar på kollektivtrafik på väg och järnväg, alltså på buss (också anropstyrd buss) och på tåg. De formerna ingår i kollektivtrafiklagen och existerar i norra Sverige. Kollektivtrafiklagen och det här programmet fokuserar dessutom på sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller som i huvudsak tillgodoser vardagsresande. Sådan kallas i lagen för regional kollektivtrafik. Mellan Norrbyn och Holmön finns regional kollektivtrafik på vatten i Trafikverkets regi. Andra former av trafik berörs också i programmet, till exempel flyg, färjan Umeå-Vasa och turistisk tåg- och busstrafik. De formerna är precis som regional kollektivtrafik betydelsefulla för regionens utveckling. När organisationen Svensk Kollektivtrafik mäter kollektivtrafikens marknadsandel så ingår taxiresor. Särskild kollektivtrafik (färdtjänst exempelvis) utförs ofta med taxi. Där tillgången är god så ger taxi, pool- och hyrbilar tillgång till bil när det behövs utan att behöva äga bil själv.

De här avgränsningarna har en formell grund. Samtidigt pågår diskussioner om vilka former av resande som i borde ses som kollektivtrafik, som en del av kollektivtrafiksystemet. Det är framför allt utvecklingen av tjänster som bygger på delat fordon snarare än delad resa som aktualiserat frågan, till exempel bilpooler och elsparkcykel-tjänster. Sådana tjänster kan, inte minst, användas för att ta sig till och från den mer traditionella kollektivtraffiken. Något som ökat och testats mycket i Sverige och internationellt de senaste åren och som också bidrar till upplösningen av gränser mellan kollektivtrafik och annat delat resande, är kombinerade mobilitetstjänster. Där paketeras olika former av delat resande och delat fordon till en och samma tjänst eller avtal, till exempel tillgång till kollektivtrafik, låncykel och taxi.

3. Sidan 16 <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2019/12/prop.-20192065/>
4. <https://www.svenskkollektivtrafik.se/fakta/kollektivtrafikens-samhallsnytta/>



Foto: Anders Alm

2. Mål för kollektivtrafik i Västerbotten

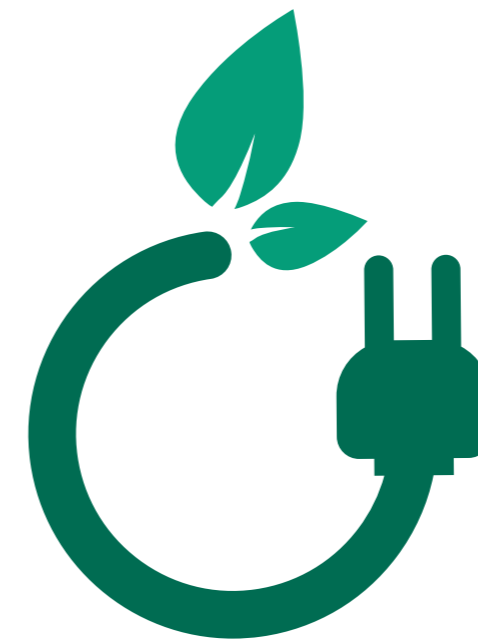


I det här kapitlet finns mål, delmål och indikatorer för programperioden 2020 – 2025 och till 2030. Målen är Region Västerbottens samlade politiska bedömning där bland annat kollektivtrafikens betydelse, nuläge, intryck från samråd och dialoger, utmaningar och möjligheter vägts in. Grundläggande för målformuleringen är att det finns en fortsatt vilja från Region Västerbotten och länets kommuner att finansiera kollektivtrafik minst motsvarande dagens nivå. Målen behöver balanseras mot varandra så att inte insatser för att uppnå ett mål omöjliggör uppnåendet av andra mål. Det sammanhållna arbetet för att uppnå målen (se kapitel 3) ska vara en helhet av insatser som maximerar möjligheten att uppnå alla mål. Det kan till exempel innebära att välja insatser som ökar biljettintäkterna istället för att dra ned på kostnaderna, till exempel stimulera överflyttning från personbil till ledig kapacitet i kollektivtrafiken. Det finns goda möjligheter att öka kollektivtrafikens och det hållbara resandets attraktivitet genom samverkan kring resenärens helhetsupplevelse i befintlig trafik. I kapitel 3 finns trafikförsörjningsprogrammets strategier för måluppfyllelse. De behöver genomsyra arbetet för att ta oss an utmaningarna och ta vara på möjligheterna för att uppnå målen.

Mål 1. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är 30 % år 2030. Delmål för 2025 är 25 %⁵

För att tillgängligheten i regionen ska vara miljömässigt hållbar behöver många människor utföra en stor del av sina resor med de mest hållbara färdssätten. Kollektivtrafikens marknadsandel påverkas vid överflyttning från privatbil eller flyg till kollektivtrafik, gång eller cykel. Den överflyttningen i sin tur kan påverkas på flera olika sätt, till exempel med bättre turutbud, högre kvalitet, gång-, cykel- och bebyggelseåtgärder eller direkt påverkan på attityder, vanor och kunskap. Möjligheterna att åka tåg, buss, cykla eller gå är olika i olika delar av länet. Olika delar av länet bidrar på olika sätt och målet gäller genomsnittet. Marknadsandelen av motoriserat resande mäts på länsnivå av Svensk Kollektivtrafik. Resor med bilfärja ingår inte i mätningen.

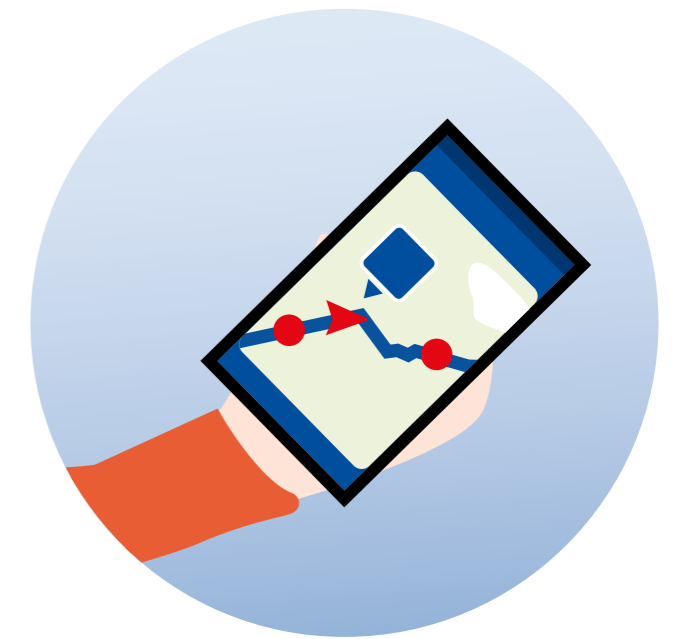
5. Utfall 2018: 18 %. Utfall 2019: 17 % 31 % är nationellt snitt år 2019. Källa: <https://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/>



Mål 2. Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i upphandlad kollektivtrafik uppgår till 100 % år 2030. Delmål för 2025 är 75 %⁶

Kollektivtrafiken behöver drivas på ett så miljö- och klimatvänligt sätt som möjligt. Därför finns ett mål för andelen förnybara drivmedel i den upphandlade trafiken. Andelen fordonskilometer ökar när upphandlade operatörer övergår – genom avtal eller frivilligt – till förnybara drivmedel, och rapporterar detta in i fordonsdatabasen FRIDA.

6. hUtfall 2019: Cirka 45 %. Utfall 2018: Cirka 53 %. Källa: Fordonsdatabasen FRIDA.



Mål 3. Tillgången till kollektivtrafik mellan länets kommuncentrum och till och från strategiska knutpunkter i norra Sverige är bibehållen eller utvecklad år 2030 jämfört med 2022

Indikator: Antal direkta enkelturer med buss och tåg mellan alla kommuncentrum och till och från grannlänens strategiska knutpunkter ska ligga minst på samma nivå 2030 som 2022. Sammanräkningen görs för vardag och helg sammanräknat, upphandlad och kommersiell trafik sammanräknat, och under och utanför skoltid separat. Utgångspunkt för mätning är läget 2022 men för information har läget år 2020 också summerats.⁷

Ambitionsnivån baseras på regionens ekonomiska läge under överskådlig tid samt kostnadsutvecklingen i kollektivtrafiken. Målet svarar inte upp mot resande- och samhällsbehoven fullt ut. Invånare, offentliga verksamheter, företag och civilsamhälle och besökare efterfrågar förbättrad tillgänglighet i många stråk. Klimatkrisen har ökat behovet att motoriserat resande, där möjligt, sker energieffektivt i delade fordon, som körs med förnybara drivmedel. Med regionernas och kommunernas ekonomiska läge blir det därför än viktigare att genom sammanhållet förbättringsarbete få ut största möjliga nytta av de nuvarande resurserna, för resenärer och samhälle. De tre strategierna och det sammanhållna arbetet (se kapitel 3) för att uppnå målen kan på sikt skapa utrymme för utökningar, förutsatt att anslagen till kollektivtrafik åtminstone inte minskar och den kommersiella trafiken fortsätter komplettera den upphandlade. Målet är avgränsat till mellankommunalt trafikutbud. Bakgrund till valet av målformulering beskrivs i Bilaga H.

7. År 2022 har nu pågående upphandlingar fått genomslag. År 2020 är summan 4373 under skoltid, 4101 utanför skoltid.



Bild 2. Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning.



Mål 4. Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för de flesta personer med funktionsnedsättning⁸ år 2030

I vilken utsträckning den allmänna kollektivtrafiken kan användas av personer med olika funktionalitet beror bland annat på de fysiska hinder som finns eller upplevs av personer med olika funktionalitet. Genomförda anpassningar för personer med funktionsnedsättning fungerar inte alltid i praktiken. De största bristerna har identifierats i regionbusstrafiken där utrymmet är begränsat och det finns brister i nationella och internationella standarder. Det finns också behov av nya, väl prioriterade anpassningar. Målet föranleder fortsatta insatser både med trafikupphandlingar och med bytespunkter.

8. I programmet används uttrycket personer med funktionsnedsättning eftersom det uttrycket används i Lag om Kollektivtrafik. Kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper. De som ändå har svårt att använda kollektiva färdmedel på egen hand kan få ledsagare, färdtjänst eller bilstöd. Respektive kommun och Försäkringskassan informerar om de här stöden.

Indikator: Test år 2022 visar på avsevärd förbättring för rullstolar jämfört med resultatet av det test som Region Västerbotten, Länstrafiken med flera genomförde år 2017 med vanligt förekommande fordons- och rullstolsmodeller. Testet ska visa på att påstigning, fastspänning, avstigning i de fordon som kör efter europavägarna och i stadstrafik går att genomföra med rullstolar upp till 70 cm breda och 120 cm långa, totalvikt 300 kg. I takt med att upphandlingar och utvecklad avtalsuppföljning sprids förbättringarna till fler av det prioriterade nätets stomlinjer fram till 2030.

Indikator: Ledsagning ska år 2030 finnas, förutom vid de prioriterade bytespunkterna som är resecentrum (se Bild 2 på förra sidan), vid minst en bytespunkt i varje kommun i Västerbotten. Ledsagningen ska möjliggöra på- och avstigning och byte mellan olika trafikslag vid bytespunkten. Det kan betyda ledsagning mellan närliggande bytespunkter för byte mellan regional och tätortstrafik. Plan för hur ledsagningen byggs ut ska ingå i handlingsplanen. Den finansieras idag av bland annat Region Västerbotten.

Indikator: År 2030 ska det i Västerbotten finnas minst 30 bytespunkter som är anpassade för personer med funktionsnedsättning, minst enligt en minimumnivå i hållplatshandbok eller motsvarande. De minst 30 bytespunkterna ska pekas ut och säkerställas baserat på bytespunkter med ledsagning, det prioriterade nätets linjer (se Bild 2 på förra sidan), antalet resenärer idag eller potentiellt, samt kommunernas viktigaste trafik- och bebyggelsestråk. Arbetet ska samordnas med Trafikverkets arbete med att bygga och förbättra samt underhålla hållplatser efter statliga vägar, där Region Västerbotten och kommunerna har inflytande. Nödvändiga förbättringar vid de 30 bytespunkterna kommer samordnas och genomföras av aktörer som är ansvariga för olika delar. Arbetet planeras som en del av handlingsplanen.



Mål 5. Kollektivtrafikens prissättning gör den attraktiv och tillgänglig för olika grupper

I den regionala kollektivtrafik där biljettpriser styrs politiskt, ska prissättningen ta hänsyn till olika gruppers förutsättningar. Det är ett eftersträvanmål som inte mäts. Målet uttrycker en fortsatt ambition att göra det attraktivt och möjligt för olika grupper att resa både kortare och längre sträckor i regionen och norra Sverige. Prissättningen är ett viktigt verktyg för det.

3. Så uppnår vi målen

3.1 Möjligheter

Det här kapitlet beskriver några av de viktigaste möjligheterna för att uppnå målen. Fokus är på sådana som kan påverkas i regionen på ett mer direkt sätt än till exempel statliga ekonomiska styrmedel. Möjligheterna är en bakgrund till valet av strategier. Strategierna och det sammanhållna arbetet, handlingsplanen för att uppnå målen kommer ta vara på möjligheter och hantera utmaningar. Möjligheter och utmaningar berör i många fall fler än ett mål och påverkar varandra sinsemellan. Se också Bilaga A Omvärldsfaktorer.

I stor utsträckning arbetar aktörerna sedan länge utifrån vad som är bäst för kollektivtrafikens användare – för resenärerna. Samtidigt finns det fortfarande en potential i att under en period arbeta med att stärka resenärsperspektivet än mer, och sprida erfarenheter mellan aktörerna. En möjlighet är att i större utsträckning, regelbundet och i samband med förändringar, aktivt höra sig för med resenärer och potentiella resenärer. **Stärkt resenärsperspektiv** är en möjlighet vid arbete mot alla fem målen. Denna möjlighet är omsatt till strategin i kapitel 3.3.

Erfarenheten är att **samverkan mellan aktörer och funktioner** som ansvarar för olika delar av ett system, i många fall är ett effektivt sätt att planera och genomföra förbättringar. Det kommer vara viktigt vid arbete mot alla fem målen. Samverkan tar tid och behöver reserveras för de möjligheter och utmaningar där samverkan gör störst nytta. Samverkan behöver också planeras och struktureras väl så att den är meningsfull för alla som förväntas delta. Det krävs lyhördhet och respekt för varandras roller. Länet har en fördel i relativt korta kontaktvägar mellan aktörerna. Denna potential är omsatt till strategin i kapitel 3.4.

Oavsett om finansierarna har möjlighet att utöka anslaget till kollektivtrafik eller inte så finns all orsak att **få ut största möjliga nytta för resenärer och samhälle** av trafiken, och på så sätt samtidigt öka nyttjandet. I de fall då det inte finns möjlighet till utökade anslag för att uppnå målen, är det extra viktigt. Stärkt resenärsperspektiv och ökad samverkan kan leda till efterfrågade och ändamålsenliga förbättringar inom ramen för befintliga resurser. På sikt kan arbetet leda till ökad beläggning och biljettintäkter och det kan i sin tur skapa och frigöra resurser. På motsvarande sätt kan bedrivande av regionalt och nationellt intressanta **forsknings- eller utvecklingsprojekt** med extern medfinansiering öka nyttan, stimulera överflyttning och på sikt skapa och frigöra resurser. En ytterligare möjlighet är att vid kapacitetsbrist i väginfrastrukturen **effektivisera infrastrukturens användning** genom anslag till kollektivtrafik i istället för eller som ett komplement

till anslag till infrastrukturens utbyggnad. Denna potential är omsatt till strategin i kapitel 3.5.

Förutom de här tre outnyttjade möjligheterna finns det andra goda förutsättningar för att uppnå målen. **Västerbotten uppnådde marknadsandelsmålet 18 procent**, två år i för tid nämligen redan år 2018. Marknadsandelen sjönk något år 2019, men det bedöms vara en hanterbar minskning och fortfarande en god grund att bygga på.

Delar av länets kollektivtrafiksystem har och har haft en **positiv eller mycket positiv resandeutveckling** och detta är också en god grund att bygga vidare på. Resandeutvecklingen har samspelat med medvetna satsningar, justeringar och förbättringar i trafikutbud och samhällsplanering, men också med omprioriteringar som är till fördel för många resenärer men inte för alla. Positiv resandeutveckling motiverar och skapar visst utrymme för utvecklad trafik vilket i sin tur stimulerar ytterligare överflyttning från bil. En övervägande del av länets kollektivtrafikresor sker i stads- och regionbusstrafiken i Umeå och Skellefteå kommuner. Den mesta trafiken med täta avgångar finns i dessa kommuner (se under 4 Nuläge). Region Västerbotten finansierar omfattande tåg- och busstrafik och det finns kommersiell trafik som sammantaget ger ett attraktivt utbud på många mellankommunala reserelationer. Samtliga kommuner har en omfattande trafik, som är öppen för både skol- och gymnasieelever och för allmänheten. **Om den positiva resandeutvecklingen kan bibehållas där den redan är god och samtidigt spridas till fler reserelationer och färdstätt**, till exempel till fler tåg- och regionbusslinjer, finns en god möjlighet att öka marknadsandelen.

Lokala **gång- och cykelstimulerande åtgärder** som samordnas med kollektivtrafiken, samt **andra fortsatta insatser för hållbar mobilitet** i stad och land, skulle bidra till marknadsandelsmålet ytterligare. Ett illustrerande exempel är att Region Västerbotten i förstudie undersökt en transport- och mobilitetslösning för Vindelälvsdalen Väg 363 som idag saknar direkt bussförbindelse. Den föreslagna lösningen Vindelälvsbussen är skräddarsydd för invånare, besökare och gods i stråket och det demonstrationsprojekt som föreslagits skulle målfokuserat bygga upp resandeunderlag bland de olika målgrupperna, för att uppnå en beläggning som kan motivera fortsatt trafik. Om den föreslagna demonstrationen visar att arbetsstället fungerar, skulle det kunna spridas i Västerbotten och Sverige och bidra till trafikförsörjningsprogrammets mål.

Region Västerbotten **arbetar kontinuerligt med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning**. Det hittillsvarande och pågående arbetet med bland annat ledsag-

ning, bytespunkter och tillgänglighetsanpassningar i fordon ger möjlighet att **snabbt komma igång med fortsatta insatser**. När det gäller länets bytespunkter, som är viktiga för flera av trafikförsörjningsprogrammets mål, så ingår tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i ett större pågående arbete för att förbättra länets bytespunkter. Det finns därför goda förutsättningar att de kommande åren förbättra resenärsmiljöerna med samordnade insatser.

En möjlighet för att uppnå målen är att **planera och genomföra viktiga infrastrukturinvesteringar på ett sätt som maximerar deras nytta** för regionen och för hållbart resande. Förbättrad transportinfrastruktur möjliggör attraktiva kollektivtrafik. Processen före, under och efter byggandet/ ombyggnationen kan också i sig få positiva följd effekter för resenärer och måluppfyllelse. Att bygga ny järnväg är en ovanligt omfattande åtgärd och därför lyfts Norrbotniabanen här som ett exempel. Under denna programperiod består Norrbotniabanans bidrag till målen framför allt av de tillfällen för samordning som planeringen ger upphov till. För perioden efter 2030 är Norrbotniabanen, och flera andra större infrastrukturförbättringar, avgörande för ökad hållbar tillgänglighet. Planerade infrastrukturprojekt är till exempel elektrifiering av Tvärbanan mellan Hällnäs och Storuman, ny färja mellan Umeå och Vasa, upprustning av Inlandsbanan och för kopplingen söderut från Västerbotten, Nya Ostkustbanan. Infrastrukturprojekt behandlas mer djupgående i Länstransportplanen.⁹

Teknik- och tjänsteutvecklingen inom automatisering, fossilfrihet, delning och kombinerad mobilitet är också viktiga möjligheter. För att ta vara på de möjligheterna kommer det finnas orsak att överväga forsknings- och utvecklingsprojekt som studerar och demonstrerar tillämpningar och nytta för städer, tätorter och landsbygd i norra Sverige.

Många människor upplever brist på tid.¹⁰ Det är en möjlighet för hållbart resande och för resfri samverkan. **Överflyttning från egen bil till en enkel och bekväm kollektivtrafik**, vardagsmotion till och från bytespunkten, eller överflyttning till distansteknik, **kan frigöra tid till annat**. Det är en möjlighet att **utveckla det sätt på vilket människor, med olika funktionalitet, kan nyttja sin res- och väntetid**. Det kan minska den upplevda tidsupoffringen och på så sätt bidra förutom till marknadsandelsmålet också till den upplevda tillgängligheten.

Lagen tillåter och det finns en potential i att främja kompletterande kommersiell trafik. **Upphandlad och kommersiell trafik kan stärka kollektivtrafikens sammantagna aktivitet och marknadsandel**. Så är fallet till exempel efter

9. <https://regionvasterbotten.se/VLL/Filer/L%C3%A4nstransportplan%202018-2029.pdf>

10. Brist på tid är inte den enda orsaken till stress, men år 2018 uppgav 16 % av befolkningen att de var stressade, 4 % att de var mycket stressade. Värdena var 12 respektive 3 % år 2008. Källa: Nationella folkhälsoenkäten "Hälsa på lika villkor?", Folkhälsomyndigheten.

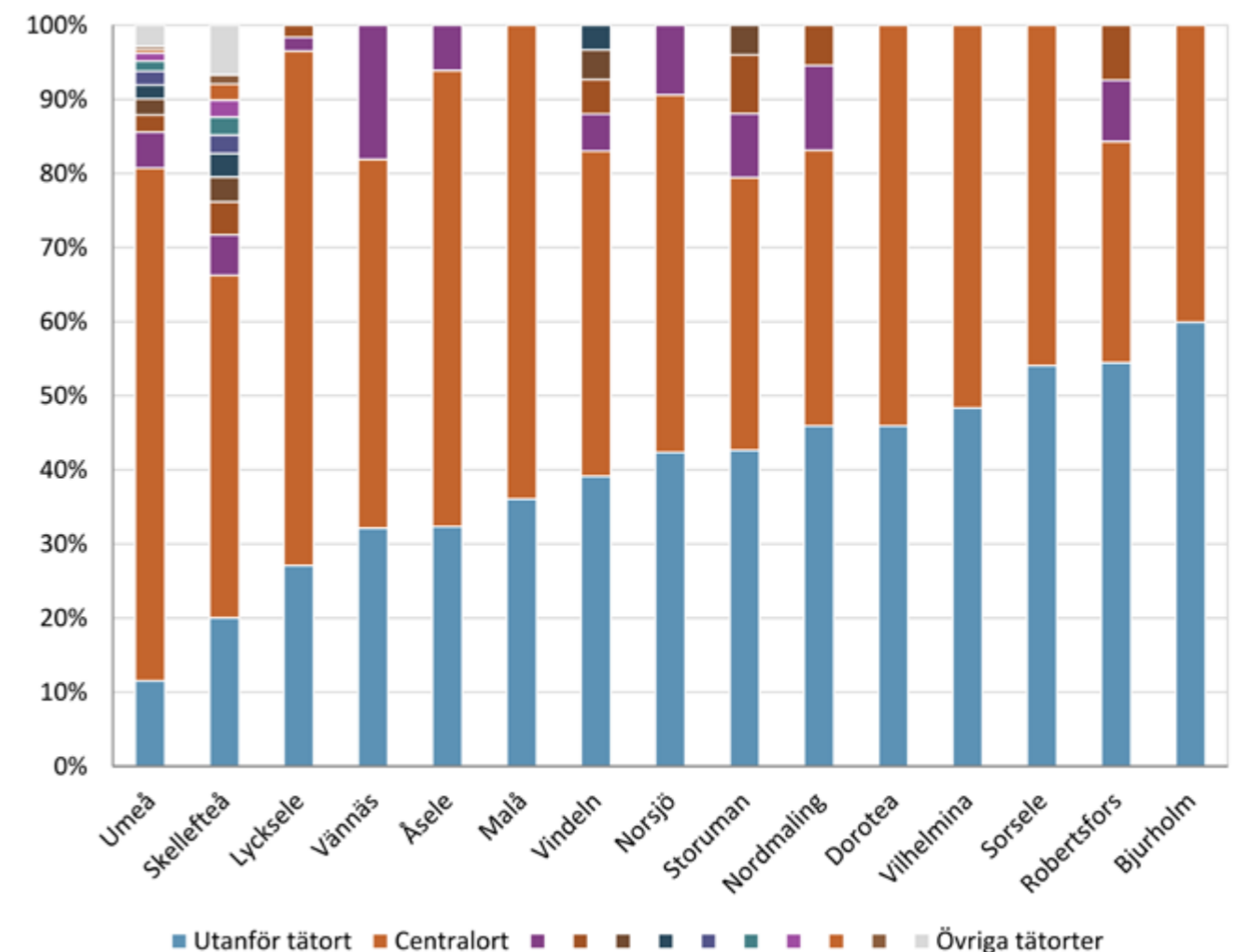
Botniabanen och Europaväg 4. Kommersiell trafik kan också fånga upp en del av den resandepotential som av olika skäl inte fångas upp i den upphandlade trafiken. En potential är säsongstrafik till besöksmål och turistiska stråk. Det finns idag inte upphandlade linjer i Västerbotten där biljettintäkterna är i nivå med eller överskrider kostnaderna. Det finns situationer där det är motiverat att fatta beslut om trafikplikt och upphandla trafik trots att det finns eller finns intresse för kommersiell trafik i ett stråk. Upphandling ger möjlighet att säkerställa vissa egenskaper i trafiken som är politiskt önskvärda och viktiga för att uppnå målen i det här programmet. Exempelvis tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, stabilitet över tid (kommersiell trafik får både anmälas och avslutas på kort varsel), avgångstider, miljöprestanda och biljettpriiser.

3.2 Utmaningar

Det här kapitlet beskriver några av de viktigaste utmaningarna för att uppnå målen. Fokus är på sådana som kan påverkas i regionen på ett mer direkt sätt än till exempel den internationella prisutvecklingen på fossilfria drivmedel. Det sammanhållna arbetet, handlingsplanen för att uppnå målen kommer hantera just utmaningar. Möjligheter och utmaningar berör i många fall fler än ett mål och påverkar varandra sinsemellan. Se också Bilaga A Omvärldsfaktorer.

En grundläggande utmaning som berörs på fler ställen i programmet är att det finns en risk att **målen till en stor del behöver nås inom befintliga nivåer av kollektivtrafikanslag**. Den här utmaningen kan bli än större ifall den i skrivande stund pågående pandemin med nytt corona-virus, eller förändringar till följd av klimatförändringen leder till ekonomiska påfrestningar. Med den kostnadsfördelning som gäller mellan stat, regioner och kommuner så finansierar staten kollektivtrafik endast i liten utsträckning. Statens verktyg i utvecklingen av trafiksystemet är främst infrastruktur. Utmaningen möts i programmet genom att sätta stor vikt vid att maximera nyttan av den trafik som redan finns och finansieras och skapa och frigöra resurser på olika sätt. I det här sammanhanget är det också en utmaning att resande oftast fördelas ojämnt över dygnet, och att de tider då flest personer reser är dimensionerande. Det innebär att det behöver finnas en stor kapacitet för att hantera resandetopparna, en kapacitet som sedan är oanvänd en del av tiden men ändå innebär kostnader. Med begränsade resurser är det en utmaning att svara mot de tillgänglighetsbehov som finns i områden där resandeunderlaget är relativt lågt. I en del kommuner är det en stor andel av befolkningen som bor utanför tätort (se Figur 2 ovan), vilket är en utmaning för kollektivtrafikens organisering.

Det är en utmaning att **balansera de olika målen mot varandra**. Insatser som ensidigt är till förmån för ett visst mål men inte balanseras mot övriga mål, kan motverka uppfyllnad av målen totalt sett. Den här utmaningen tacklas genom att i det sammanhållna arbetet (se kapitel 3.6) skapa en helhet av insatser som sammantaget bidrar till alla mål. Insatser som främjar många mål samtidigt prioriteras också högt.



Figur 2 Andel av befolkningen som bor i centralort, andra tätorter och utanför tätort. Figur: Region Västerbotten.

Kompetensbristen i kollektivtrafiken och de stora pensionsavgångarna är en utmaning för kollektivtrafikens utveckling i Västerbotten. Att förar- och andra yrken i kollektivtrafiken är intressanta för många att söka sig till och fortsätta med är viktigt på många sätt. Det är viktigt för de operatörer som utför trafiken, generationsväxling i företagen, för utvecklingsarbete, kostnadsutveckling, tillförlitlighet och för bemötandet av resenärerna.

I och med klimatomställning i samhället har det **förutspäts en brist på förnybara drivmedel**. Det kan öka priserna eller i extremfall strypa tillgången till fossilfria drivmedel. Det här är en utmaning som behöver hanteras för att uppnå målen.

Det finns flera utmaningar för regionens arbete med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken. **Internationella, nordiska och svenska standarder**

för tillgänglighetsanpassning är i många fall inte tidsenliga och kompletta. Det skulle behövas ett nationellt förnyelsearbete som skulle ge branschen och regionerna bättre stöd, och fungerande och mer enhetliga lösningar för resenärerna. Det finns begränsade möjligheter att i regionen kompensera för brister i arbetet nationellt. Regionala lösningar höjer i vissa fall kostnaderna jämfört med standardlösningar. I den mån Västerbotten utvecklar fungerande lösningar regionalt, exempelvis för fordon och bytespunkter, så kan lösningarna möjligtvis bli ett inspel för framtida standarder och riktlinjer. **Det har saknats en kunskapsbärande och sammanhållande kraft för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning** i kollektivtrafik nationellt. Det kan till en del förklara splittrade kunskaper, lagstiftning, standarder och riktlinjer. Nationella aktörer har de senaste åren engagerats i större utsträckning, bland annat Trafikanalys och Konsumentverket.



3.3 Strategi Resenärsperspektivet som ledstjärna

I arbetet att utveckla kollektivtrafiksystemet ska de som planerar, finansierar, upphandlar och utför trafiken och som bygger och underhåller bytestpunkter - för att ge några exempel - ha resenärerna i fokus. I stor utsträckning fokuserar de redan på vad som är bäst för resenärerna. Samtidigt finns det fortfarande en potential i att under en period arbeta med att stärka resenärsperspektivet än mer, och sprida erfarenheter mellan aktörerna. Resenärens perspektiv ska vara en gemensam nämnare vid samverkan mellan aktörerna. De har olika funktioner i och perspektiv på kollektivtrafiksystemet. Servicetänkandet ska stärkas. En möjlighet är att i större utsträckning, regelbundet och i samband med förändringar, aktivt höra sig för med resenärer och potentiella resenärer.

En god helhetsupplevelse för så många resenärer som möjligt ska både i det kort- och långsiktiga arbetet hållas för ögonen. Planeringen av kollektivtrafiken ska ske med hänsyn till att det är resenärens resa från A till B som ska fungera och upplevas som enkel. Resenärens resa påverkas av det som den möts och tar del av, till exempel tidtabeller, ombordmiljö och personal. Det resenären möter och tar del av påverkas i sin tur av det bakomliggande såsom system, organisationer och rutiner. Ett resenärsperspektiv innebär inte att göra upplevelsen per-

fekt och uppfylla samtliga önskemål i alla situationer. Med ett starkt resenärsperspektiv tar aktörerna kontinuerligt reda på och påminner sig om verkliga behov och önskemål hos de befintliga och potentiella resenärerna. De försöker svara mot det så bra som möjligt inom ramen för de resurser som finns eller kan skapas. Enkelhet för resenärer prioriteras högt till exempel i förhållande till önskemål att testa ny populär teknik, utveckla organisationer och system eller göra estetiska förbättringar. Bakomliggande system, organisationer och rutiner är dock av stor betydelse även med ett starkt resenärsperspektiv. Deras utformning påverkar hur enkel och attraktiv kollektivtrafiken är, och påverkar personalens arbetsmiljö. Nöjd personal är värdefullt i sig, för ett gott bemötande av resenärerna, och för kompetensförsörjningen i kollektivtrafiken.

Både mäns och kvinnors behov och preferenser behöver ingå, liksom behoven hos barn, äldre, resenärer med funktionsnedsättning, invånare med olika bakgrund eller ekonomiska förutsättningar. Olika behov och förutsättningar i städer, tätorter och landsbygder behöver beaktas.

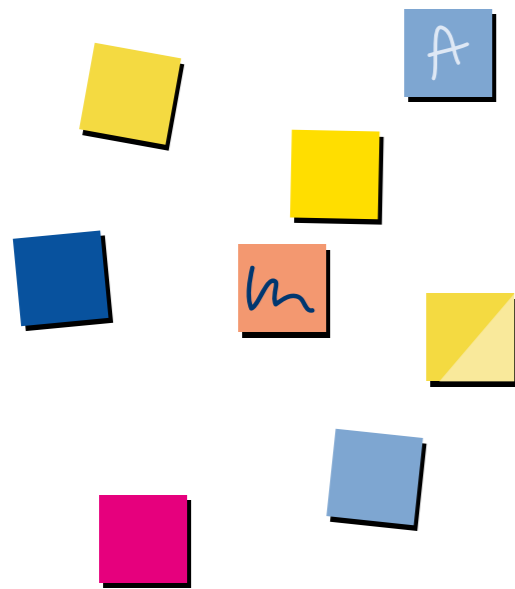
Tillgänglighetsanpassningar för personer med funktionsnedsättning ska fungera i praktiken. Så är det inte alltid inte idag, i stor utsträckning på grund av brister i nationella och internationella standarder. Regionen kan bidra till den nationella utvecklingen genom regionala samarbeten och förbättringar för resenärerna och information om dem i nationella nätverk.



3.4 Strategi Ökad samverkan för resenärernas helhetsupplevelse

Måluppfyllelse och ett utvecklat resenärsperspektiv förutsätter samverkan inom länet och nationellt. Erfarenheten visar att samverkan mellan aktörer och funktioner som ansvarar för olika delar, är ett effektivt sätt att planera och genomföra förbättringar. Planeringen av kollektivtrafiken ska ske med hänsyn till att det är resenärens resa från A till B som ska fungera och upplevas som enkel. Kollektivtrafikaktörerna behöver därför involvera sig i sektors-, organisations- och funktionsövergripande samverkan. Till vilken grad samordning av tidtabeller, biljettsystem, och information sker, påverkar resenärens resa från A till B. Det gör också utformning och underhåll av fordon och bytestpunkter. Många aktörer är involverade i det. Även till vilken grad kollektivtrafik, gång, cykel, biltrafik, bebyggelse och grönområden samplaneras har betydelse. Samverkan mellan olika aktörer i norra Sverige växer i betydelse i takt med planering och bygge av Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan, med flera infrastrukturprojekt.

Samverkan tar mycket tid och behöver därför prioriteras och planeras väl. Samverkan behöver ta vara på möjligheter och tackla utmaningar för att uppnå målen (se kapitel 3.1) Samverkan är en viktig strategi i det sammanhållna arbetet som Region Västerbotten kommer initiera och leda (se kapitel 3.6).



3.5 Strategi Skapa och frigör resurser till utveckling

Finansiärernas resurser svarar inte fullt ut upp mot resande- och samhällsbehoven av till exempel trafikutbud och utvecklingsprojekt. Kollektivtrafikens aktörer känner till behov och många önskemål om förbättringar. Klimatrisen har ökat behovet att motoriserat resande, där möjligt, sker energieffektivt i delade fordon, som körs med förnybara drivmedel. För att uppnå programmets mål behöver befintliga resurser användas så väl som möjligt och nya resurser skapas eller frigöras.

Som grundprincip ska kollektivtrafikutbudet kontinuerligt anpassas till efterfrågan och tillgängliga resurser så att målen kan nås inom ramen för resurserna. Den form av allmän kollektivtrafik som bäst svarar mot behovet används, inklusive anropstörd trafik. Det ska ske med resenärsperspektivet som ledstjärna och i många fall i samverkan över aktörs- och funktionsgränser. Med den kostnadsfördelningsmodell Västerbotten har, är det respektive finansiär som i sista hand bedömer behoven och gör prioriteringar mellan dem.

Det sammanhållna arbetet (se kapitel 3.6) med stärkt resenärsperspektiv och samverkan (se kapitel 3.3 och 3.4) kan på sikt skapa utrymme för utökningar, förutsatt att anslagen till kollektivtrafik åtminstone inte minskar och den kommersiella trafiken fortsätter komplettera den upphandlade. Det sammanhållna arbetet kan nämligen öka beläggningen och biljettintäkterna och på så sätt frigöra resurser.

Nationella och EU-aktörer arbetar mot fastställda klimat- och andra samhällsmål. Att regionala och statliga aktörer undersöker möjligheterna för externa medel till utveckling och test av nyskapande trafik- och mobilitetsupplägg kan också skapa utrymme för utökningar på sikt. Utveckling och test leder till mer attraktiv och kostnadseffektiv trafik, vilket kan frigöra re-

surser för utökad utbud. Möjligheten att få externa medel för att ta vara på andra möjligheter och tackla andra utmaningar kan också undersökas.

Kollektivtrafikens transportinfrastruktur är viktig för måluppfyllelse och för infrastrukturen är Länstransportplanens och den nationella infrastrukturplanens medel ett betydande verktyg. Samverkan mellan regionen, Trafikverket, Länstrafiken, Norrtåg och kommunerna behövs för att få ut maximal nytta av de medel som finns för infrastruktur-investeringar och underhåll. Vid kapacitetsbrist i infrastrukturen kan situationen i vissa fall underlättas utan omfattande infrastruktur-investeringar, genom att styra resande till kollektivtrafik som möjliggör utrymmessnålt resande.

För att fortsatt motivera egna och andras satsningar ska Region Västerbotten såsom Regional kollektivtrafikmyndighet bygga upp och sprida kunskap om trafiksystemets och det hållbara resandets möjligheter och betydelse för den regionala och lokala utvecklingen. Till exempel om hälso-, miljö-, jämlikhets-, jämställdhets-, trafiksäkerhets-, kompetensförsörjnings- och näringslivsnyttorna.

3.6 Region Västerbotten initierar och leder

När trafikförsörjningsprogrammet är antaget kommer Region Västerbotten ta initiativ till att leda ett sammanhållet arbete i regionen för att uppnå programmets mål. Region Västerbotten planerar att initiera en övergripande samverkansprocess för regionens kollektivtrafikaktörer, med medverkan från grannlänerna. Den övergripande samverkansprocessen knopps sedan av i mindre arbetsgrupper som fokuserar på olika utmaningar och möjligheter som prioriterats högt i den övergripande samverkansprocessen. Strategierna ska genomsyra arbetet – resenärsfokus, samverkan och att skapa och frigöra resurser för att uppnå målen. En handlingsplan för det sammanhållna arbetet tas fram under hösten 2020 på tjänstemannanivå. Samverkan mellan länets kollektivtrafikaktörer inleds redan i och med arbetet att ta fram handlingsplanen. För att göra störst nytta av aktörernas engagemang i samverkansprocessen så ska resurserna i första hand läggas på att planera och genomföra konkreta förbättringar, som resenärerna på kort eller längre sikt märker av. Handlingsplanen kan därför vara enkel till sin utformning, fokus är inte på dokumentet som sådant. Den tas fram och följs upp på ett resurseffektivt och ändamålsenligt sätt.

Den övergripande samverkansprocessen kommer sannolikt att samla offentliga och privata aktörer i kollektivtrafiken i Västerbotten, aktörer inom både trafikering, infrastruktur, information och kommunikation. Både beställare/finansiärer, upphandlare och utförare kommer medverka på olika sätt. För att lyckas med konkreta förbättringar som leder till måluppfyllelse, är det viktigt att mötes- och samverkansformerna är meningsfulla, motiverande, ändamålsenliga och fungerande för alla.



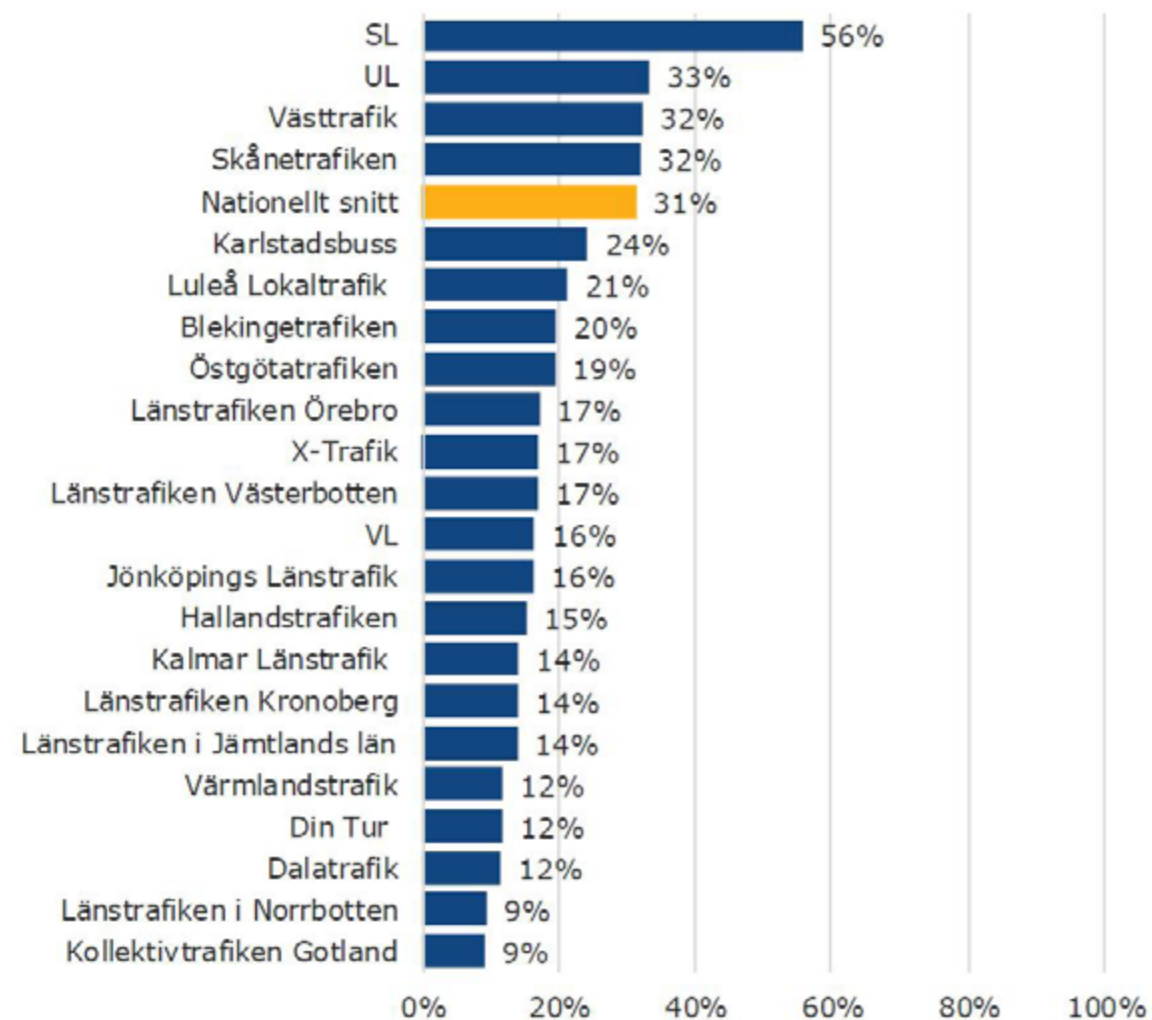
Foto: Jonas Westling

4. Nulägesbeskrivning

Västerbotten uppnådde den innevarande programperiodens marknadsandels- och resandemål år 2018. Marknadsandelen var 18 % år 2018 och antalet resenärer var i nivå med målet i programmet 2016-2019, nämligen cirka 16 miljoner påstigningar. Knappt 10 miljoner av resorna var i Umeå stadstrafik. Året 2019 minskade marknadsandelen minskade med en procentenhet till 17 %, se Figur 3. Det bör anses som en hanterbar minskning. På riksnivå var marknadsandelen oförändrad mellan 2018 och 2019, och Västerbotten gick från tionde plats till tolfte plats.

Det finns flera möjliga förklaringar till minskningen, som är en erfarenhet i det fortsatta arbetet. Till exempel finansierade regeringen fria resor för skolbarn under sommarlovet år 2018

men inte under 2019. Det är också vanligt att fordon är i något sämre skick i slutet av en avtalsperiod med operatörer, och i många stora trafikavtal var år 2019 det sista eller nästsista året i avtalet. Västerbotten har en hög marknadsandel jämfört med jämförbara regioner. Det bedöms beror till stor del på resandet i Umeå lokaltrafik som dominerar antalet kollektivtrafikresor i Västerbotten. Regionbussresandet regionalt och inomkommunalt är också betydande, knappa fyra miljoner påstigande per år, liksom resandet i stadstrafiken i Skellefteå, dryga en miljon påstigande per år. Resandet i med Norrtåg i Västerbotten är dryga en halv miljon påstigningar. Där är resandet med den kommersiella snabbtågstrafiken eller nattågstrafiken inte inräknad.



Figur 3. Marknadsandel av motoriserat resande i Sveriges regioner – topplista 2019.

Källa: <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2019.pdf>

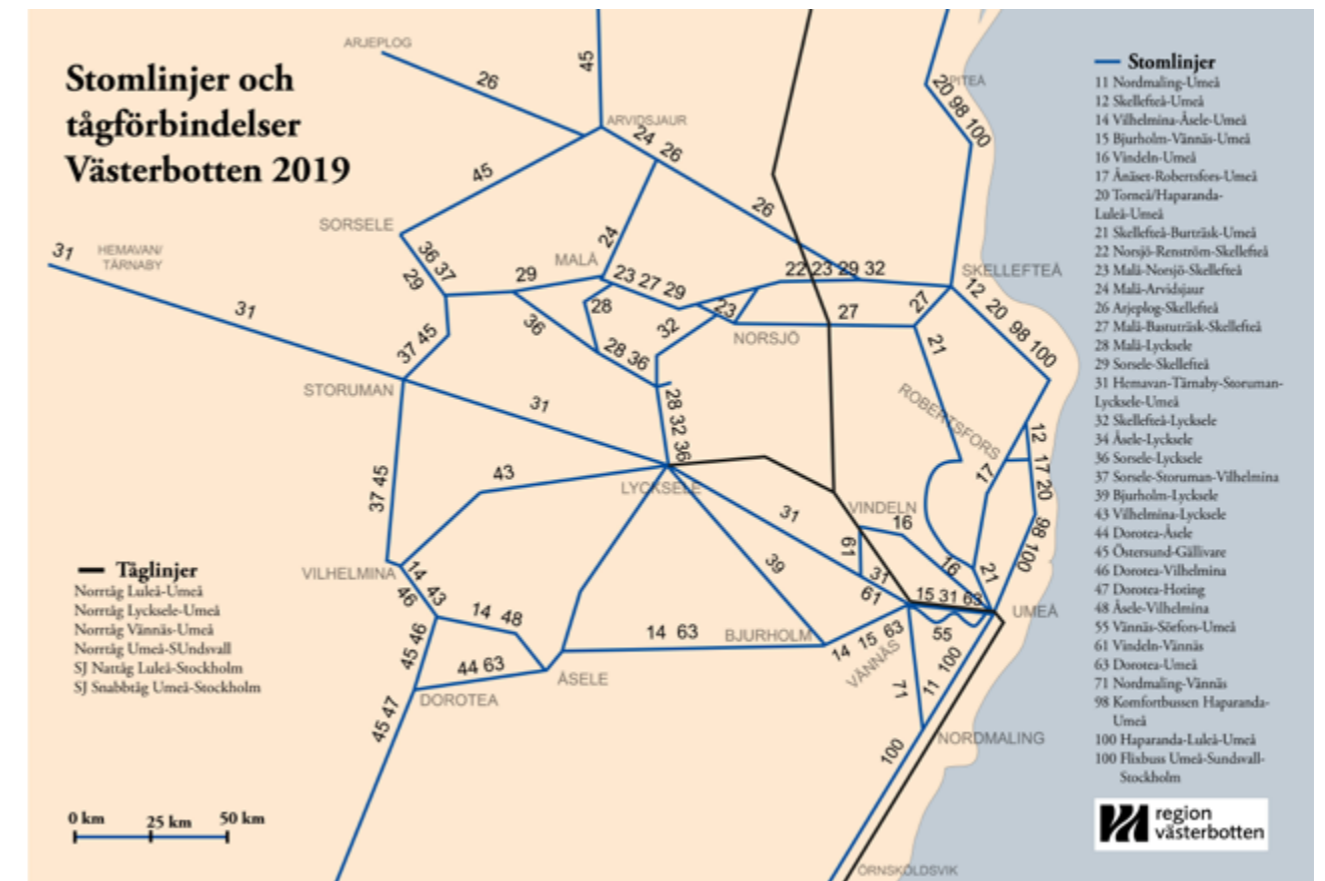


Bild 3. Stomlinjer och tågförbindelser Västerbotten 2019.

Det finns ett stort utbud av kollektivtrafik i Västerbotten – fler vagn- och fordonskilometer per invånare än i riket och exempelvis Västra Götaland, och betydligt fler än exempelvis i Västernorrland.¹¹

Bild 3 visar de stomlinjer och tågförbindelser som finns i Västerbotten (läget 2019). Det så kallade trafikboksutet som årligen skapas i Västerbotten redovisar all upphandlad kollektivtrafik i Västerbotten, även den som inte illustreras i kartan. I bilden saknas säsongstrafiken efter Inlandsbanan, färjetrafiken mellan Umeå och Vasa samt nattågstrafiken, eftersom dessa inte är regional kollektivtrafik i lagens mening. Det finns också busslinjer som inte trafikerar dagligen eller året runt men ändå erbjuder tillgänglighet, efter Europaväg 4 och till och från skidorter. Alla dessa är betydelsefulla för tillgängligheten till och från regionen och för den regionala utvecklingen.

Under 2017 påbörjades ett analysarbete där de tätortsrelationer som hade flest turer illustrerades i karta. De tätortsrelationer som hade minst hundra regionbuss- och tågturer per vecka visas i Bild 4. Det är en koncentration till kusten och Europaväg 12, men det finns undantag. Se bilaga F för kartor över relationer med mellan 50 och 100 turer per vecka.

11. Trafikanalys statistik Regional Linjetrafik. <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/>

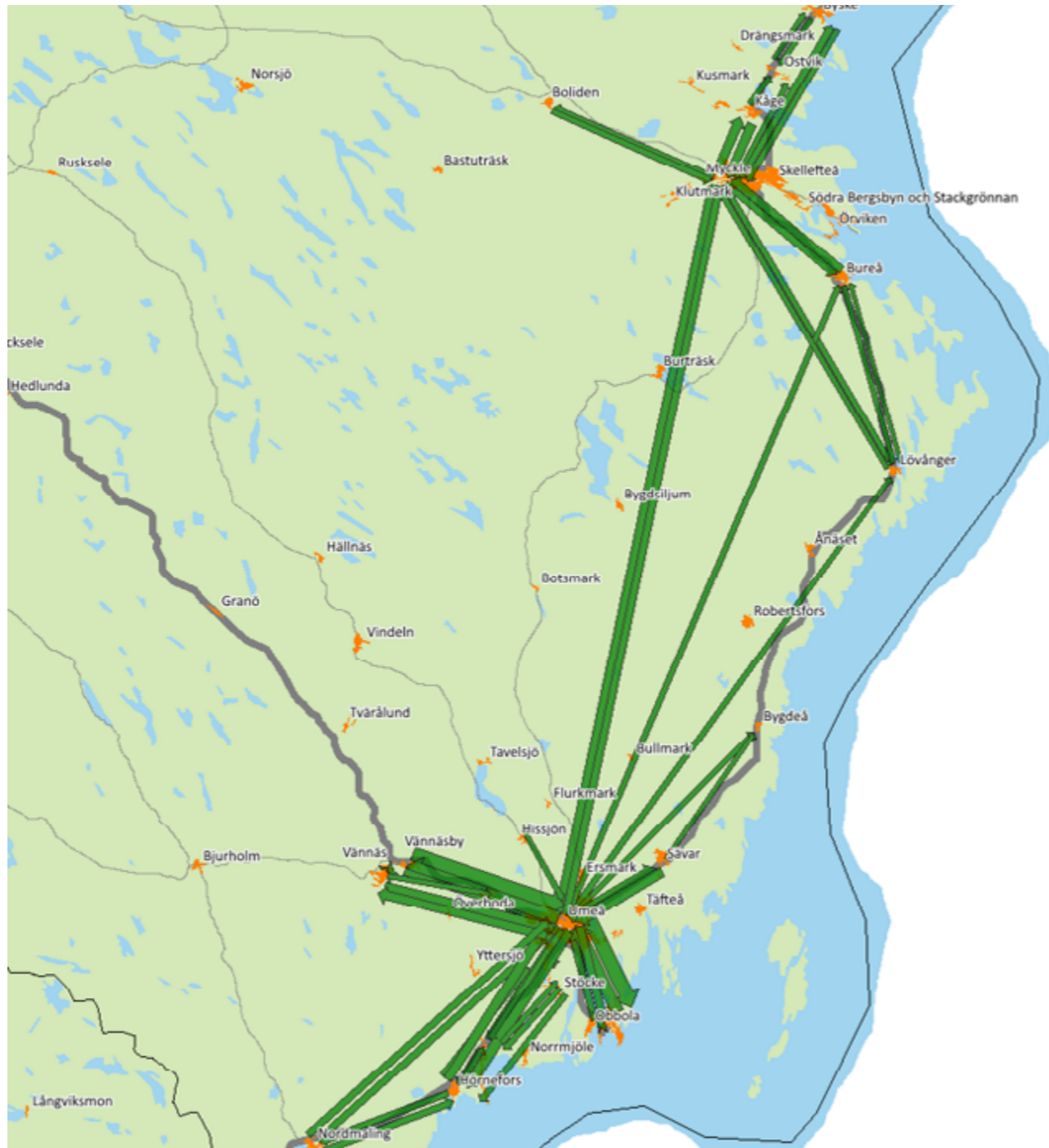


Bild 4. De tätortsrelationer som hade minst hundra regionbuss- och tågturer per vecka. Se också bilaga F. Bild: Region Västerbotten.



Foto: Michael Erhardsson

Bilaga A. Omvärldsfaktorer

Efterfrågan/samhällsbehov:

- Klimatförändring – motiverar och förpliktigar.
- Skillnad i klimatavtryck mellan könen och mellan olika socioekonomiska gruppers klimatavtryck
- Äldre och friskare befolkning, samtidigt fler personer med nedsatta funktioner. Anpassningar för personer med funktionsnedsättning är än mer i allas snarare än en viss grupps intresse.
- Ökade inkomstskillnader - differentierade målgrupper
- Mer differentierade arbetstider
- Kompetensbrist och tung försörjningsbörda med allt lägre andel i arbetsför ålder. Många arbetsgivare pekar på behovet att underlätta så att daglig eller veckoarbetspendling är ett godtagbart alternativ för fler. Daglig bilkörning över långa sträckor är något som många vill undvika.
- Flyttmönster till städer från mindre orter. En ökad koncentration till städerna underlättar för driften av kollektivtrafik just i städerna. Samtidigt finns resandebehov i de mindre orterna och inflyttning från städer till mindre orter stärker behovet av samhällsservice såsom kollektivtrafik.
- Ökad besöksnäring och mål om hållbar sådan. Besöksnäringen i Västerbotten växer och besökare från utanför regionen kommer sällan med egen bil. Det finns också ett tydligt mål i Västerbotten att fokusera på den hållbara delen av besöksnäringen.
- Norra Sveriges behov att förbereda för och maximera nyttan av Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan. En förberedelse är att redan nu stimulera aktiva färdmedelsval och öka människors kännedom om kollektivtrafik och annat hållbart resande.
- Behov av ett redundanssystem av järnvägsnätet i Norr.
- Digitalisering ger å ena sidan minskat behov att resa, å andra sidan relationer och samverkan över allt längre avstånd.

Förutsättningar/utmaningar:

- Kompetensbrist i kollektivtrafikbranschen. Den är en utmaning och flaskhals för kollektivtrafikens utveckling. Att människor med intresse för yrkena söker sig till kollektivtrafikens yrken är viktigt både för personalnöjdheten, för resenärer och för kollektivtrafikföretag.
- Ökade kostnader för kollektivtrafik. Nationellt ökar kostnaderna även resandeökningen beaktat, men i Västerbotten har kostnadsökningen varit långsammare. En lyckad generationsväxling inom de många verksamma kollektivtrafikföretagen i Västerbotten är en förutsättning för fortsatt rimliga kostnader.
- Branschproblem: generationsväxling, små marginaler.
- Svåra ekonomiska prioriteringar i regioner och kommuner.

- Ökad konkurrens om förnybara drivmedel och begränsningar i möjligheten att elektrifiera samhället. I Västerbotten finns relativt god nätkapacitet vilket kommer underlätta elektrifiering.

Preferenser/livsstilar/trender:

- Tid har blivit den största bristvaran för många.
- Individualisering – förväntningar att det finns möjlighet att välja mellan olika alternativ och lösningar och få till exempel individuell information genom applikationer. Kollektivtrafik som en del av mobilitetstjänster är ett sätt att svara på den trenden.
- Förväntningar på digitala lösningar
- Delningsekonomi – intresse och möjligheter att låna/hyra istället för att äga, kollektivtrafiken är en stomme för kombinerade mobilitetstjänster.

Utveckling inom teknik och tjänster:

- Tjänstedesignmetoder och innovation tillämpas allt mer i kollektivtrafiken. Sverige och de nordiska länderna är föregångare inom så kallad användarcentrerad design. Den har användaren som utgångspunkt och främsta fokus i alla steg av utvecklingsprocessen. Det så kallade resenärsperspektivet har varit centralt i kollektivtrafikbranschen i Sverige i många år och betyder delvis samma sak. Vägverkets utredning KOLLFramåt konstaterade år 2008 att resenärsperspektivet är för svagt och att sektorns produktionsstänkande måste ändras till service tänkande.
- Mobilitet som tjänst (MaaS). I Sverige och hela världen pågår en utveckling där kollektivtrafikbegreppet diskuteras och breddas, och det sprids och utvecklas tjänster där kollektivtrafiken ingår i ett totalabonnemang innehållande olika typer av mobilitet som abonnenten kan behöva i sin vardag för olika resor (till exempel cykel, hyrbil, taxi).
- Nya mobilitetstjänster sprider sig i större städer till exempel elskوترar och stadscyklar, kan ingå som en del i mobilitetsabonnemang
- Automatisering – både möjlighet och risk för hållbart resande. En möjlighet är att förarlös kollektivtrafik kan vara något billigare och möjlig att trafikera på platser med lågt resandeunderlag. En risk är att kollektivtrafikens fördelar jämfört med automatiska bilar kommer vara mindre än jämfört med ordinära bilar.
- Informationssäkerhet, med ökade digitala informationsflöden följer också ökad sårbarhet.

Bilaga B. Programmets förhållande till mål och program på olika nivåer

Trafikförsörjningsprogrammet har koppling till flera strategiska mål och dokument där andra aktörer behandlar kollektivtrafik och hållbart resande, till exempel till Sveriges Transportpolitiska mål, till det övergripande jämställdhetsmålet, till Regeringens klimatpolitiska handlingsplan, till Trafikverkets Nationella infrastrukturplan och till Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi Tillsammans för klimatet. Hierarkin här nedan fokuserar på Region Västerbotten och de bolag Region Västerbotten äger helt eller delvis.

- Regionala utvecklingsstrategins vision för länets utveckling. En vision som kollektivtrafiken och det hållbara resandet har betydelse för att uppnå. RUS är under arbete 2019–2020 och arbetet med trafikförsörjningsprogram har samordnats med detta. Det finns i dagsläget ingen vision att hänvisa till i trafikförsörjningsprogrammet utan utgångspunkten är att den nya visionen kommer vara likartad den befintliga: Från kust till fjäll skapas en hållbar attraktiv region med det strategiska vägvalet En tillgänglig och utåtriktad region.
- Målområdet/motsvarande för kommunikationer, transporter, trafik, i RUS. Är styrande för trafikförsörjningsprogrammet. RUS är under arbete 2019–2020 så det målområde som hänvisas till i Trafikförsörjningsprogrammet kan behöva justeras.
- Västerbottens regionplan är ett politiskt styrdokument som anger inriktningen för organisationen Region Västerbotten det kommande året. Planen utgår från den politiska viljan, de statliga uppdragen, befolkningens behov, de förutsättningar som råder i länet och landet samt lagar och förordningar.
- Trafikförsörjningsprogram. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet hänvisar till vision och mål i RUS samt innehåller mål för utveckling av den regionala kollektivtrafiken i sitt större sammanhang. Region Västerbottens egna aktiviteter för att uppnå målen innefattar också samverkan för att påverka och stödja andra enheters och organisationers arbete. För att uppnå trafikförsörjningsprogrammets mål krävs insatser inom flera områden och av flera organisationer. De egna aktiviteterna fastställs inom Näringsliv och Samhällsbyggnads verksamhetsplan (den enhet på Region Västerbotten där kollektivtrafikmyndigheten är organiserad). Andra enheter och organisationer har sin årsplanering och beroende på insatsens omfattning kommer deras respektive verksamhetsplaner innehålla aktiviteter som bidrar till det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål.
- Länstransportplan. Region Västerbottens planinsatser för

kollektivtrafikens infrastruktur har betydelse för uppfyllelse av Trafikförsörjningsprogrammets mål. Länstransportplanen är precis som trafikförsörjningsprogrammet underställt den regionala utvecklingsstrategin. Här har Region Västerbotten rådighet över statliga medel för regional infrastruktur.

- Det är under övervägande om det tidigare landstingets, nuvarande Region Västerbottens kollektivtrafikplan och så kallade planeringsförutsättningar kommer kvarstå som dokument, och vilken funktion de kommer ha. Förutom kollektivtrafikmyndighet med ansvar för att utveckla kollektivtrafiksystemet som helhet, är Region Västerbotten också finansiär av kollektivtrafik med huvudsaklig trafikuppdrag mellan kommuncentra. Planeringsförutsättningar och kollektivtrafikplan styr den egna finansieringen av kollektivtrafik, med olika detaljeringsgrad. Från och med 2020 är Region Västerbotten finansiär av det som benämns "Gemensamma kostnader" vilket innebär ett behov en kommunikation för inriktningen av de satsningar som bör göras och hur medlen används.
- Näringsliv och samhällsbyggnad verksamhetsplan. Då regionala trafikförsörjningsprogrammet inte innehåller aktiviteter, så fastställs Region Västerbottens egna aktiviteter gällande framtagande, samverkan och genomförande av program för riktade förbättringar och samordning (se längre fram), inom Näringsliv och Samhällsbyggnads verksamhetsplan.
- Länstrafiken verksamhetsplan. Länstrafikens verksamhetsplan kan ses som en plan för att bidra till uppfyllandet av målen i trafikförsörjningsprogrammet och visionen för regionens utveckling i RUS. Länstrafikbolagets arbete har en framstående betydelse för uppfyllelse av Trafikförsörjningsprogrammets mål. En övervägande del av länets kollektivtrafikresor sker med Länstrafiken i Västerbottens trafik (där Umeå lokaltrafik ingår). För många människor representerar bolaget kollektivtrafiken som helhet. Länstrafikbolagets aktiviteter för att bidra till uppfyllelse av Trafikförsörjningsprogrammets mål beslutas i dess verksamhetsplaner som fastställs av styrelsen.
- Bussgods verksamhetsplan. Bussgods verksamhet har också betydelse för den regionala kollektivtrafiken och inte minst för den regionala utvecklingen. Även Bussgods aktiviteter beslutas av dess styrelse. Bussgods ägs i sin tur av länstrafikbolaget.
- Norrtåg verksamhetsplan. Region Västerbotten är delägare i Norrtåg AB, tillsammans med tre andra kollektivtrafikmyndigheter. Norrtågs verksamhetsplaner har koppling till flera olika läns regionala trafikförsörjningsprogram.

Bilaga C. Åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till personer med funktionsnedsättning

Målet Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för de flesta personer med funktionsnedsättningar¹² år 2030 mäts genom test av hjälpmedel i fordon år 2022, genom att följa upp utbyggnad av ledsagning och genom att följa upp antalet bytespunkter som är anpassade efter en minimistandard (se kapitel 2). Det förutsätter fortsatt dialog, samverkan och tester kring hjälpmedel i fordon och standardtexter vid upphandling. Målet förutsätter tidsbegränsade externt finansierade projekt, utveckling av tågtrafikens tillgänglighet, utbyggnad av ledsagning, och samverkan mellan de aktörer som ansvarar för olika delar som möter resenärerna vid resecentrum, stationer och hållplatser. Detta dels på regional nivå, dels lokalt vid och kring respektive bytespunkt.

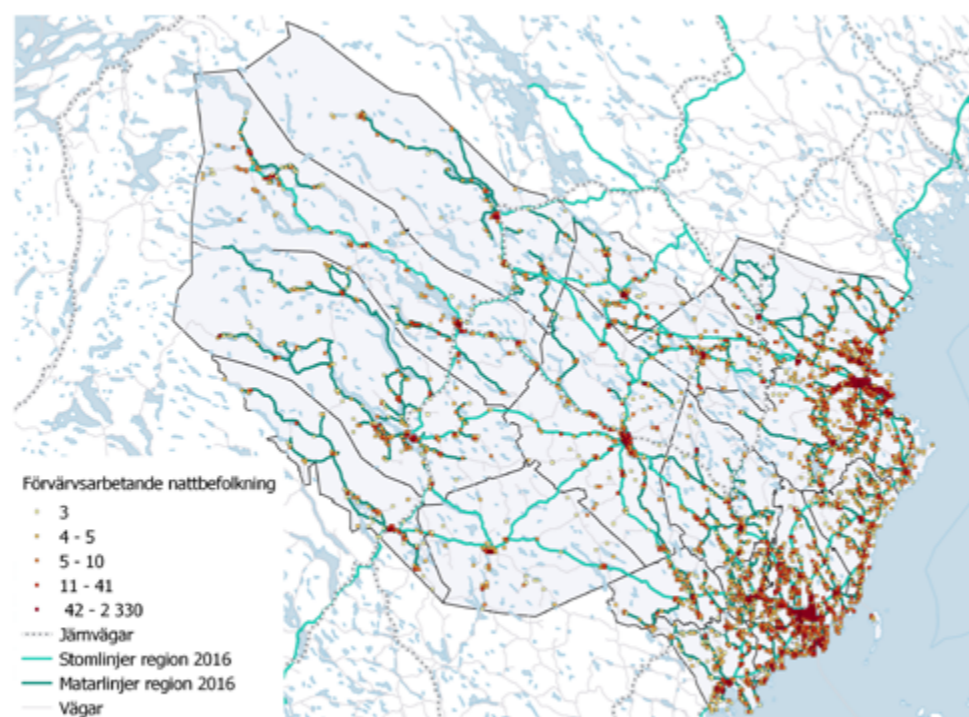
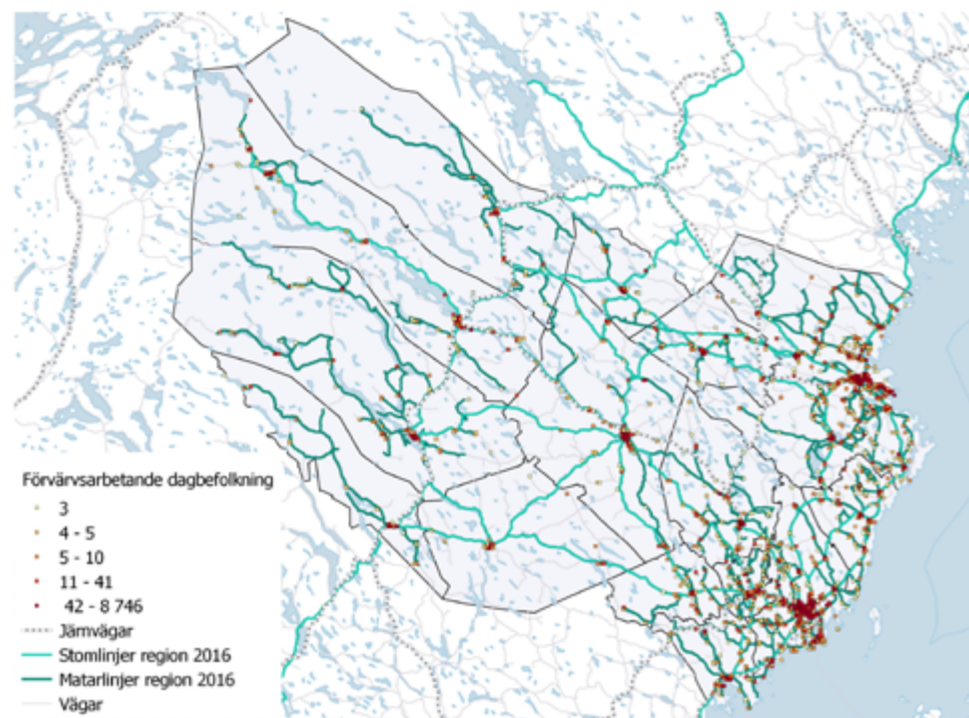
Region Västerbotten ska också utifrån sin uppbyggda kunskap och erfarenhet verka nationellt för bättre nationella standarder för tillgänglighetsanpassning av fordon, upphandlingar och bytespunkter.

Bilaga D. Åtgärder för att skydda miljön

Kollektivtrafik är en hållbar form av motoriserat resande och dess viktigaste bidrag till miljön är att möjliggöra bil- och flygnått liv för många, och att vara ett komplement till personbil och flyg där dessa fortsättningsvis är oundgängliga för många. Kollektivtrafiken behöver också vara miljö- och klimatvänlig i sig. Det gäller både avgas- och bullerutsläpp lokalt, och växthusgasutsläpp som påverkar nationellt och globalt. Kollektivtrafikens aktörer har olika roller i arbetet att minska kollektivtrafikens egna utsläpp. Länstrafiken i Västerbotten, som ägs av Region Västerbotten ska fortsätta ha rollen som miljörådgivare i kollektivtrafiken. Bolaget ska ha en tydlig roll som påverkanspart och kompetensspridare vad gäller miljöpåverkan i kollektivtrafiken. Region Västerbotten kommer fortsätta arbeta för en full elektrifiering av den regionala tågtrafiken, vilket i Västerbotten förutsätter att Tvärbanan Hällnäs-Storuman elektrifieras och en fossilfri lösning för Inlandsbanan.

12. I programmet används uttrycket personer med funktionsnedsättning eftersom det uttrycket används i Lag om Kollektivtrafik.

Bilaga G. Den förvärvsarbetande dag- respektive nattbefolkningens fördelning i fyra kilometers rutor i Västerbotten 2016



Bilaga H. Bakgrund till Mål 3

Målet är avgränsat till mellankommunalt trafikutbud eftersom den mellankommunala trafikens målgrupp är bred med pendlare, service- och fritidsresenärer samt elever. Den inomkommunala regionbusstrafiken är, med vissa undantag, kopplad till elevantal i olika skolor. Trafikutbudet kommer sannolikt förbättras i stadstrafik och vissa inomkommunala stråk vilket är positivt, och effekten av dessa förbättringar är inräknade i marknadsandelsmålet. Många kommuners ekonomiska läge och tillgängliga verktyg medger inte ny trafik för pendling, service- och fritidsresor.

Av de olika sätt som finns att mäta ger ingen en fullständig bild av den tillgänglighet och de resmöjligheter kollektivtrafikutbudet skapar. Indikatorn antalet enkelturer är enkel att räkna fram och ger en god indikation på kollektivtrafikutbud mellan platser. Tillgänglighetsanalyser av befolkningens tillgång till platser och funktionen inom vissa restider och tidsfönster är tidskrävande. Sådana är motiverade för att följa upp att förbättringar i trafikutbud som förväntas ge mätbart utslag på regional nivå faktiskt ger det. Sådana analyser kan ge en bättre men inte fullständig bild av tillgängligheten. Målet i det här programmet är bibehållen eller bättre tillgång till kollektivtrafik och därför är det mer tidskrävande sättet att mäta inte motiverat.

