Majlis Israelsson

Från: Bianca Byring
Skickat: den 31 augusti 2022 15:56
Till: Regionen
Kopia: Stina Karlgren
Ämne: VB: Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län
Bifogade filer: TFP 2023 beslutsdokument remissversion 2220-08-23.pdf; TFP 2023 planeringsdokument remissversion 2022-08-23.pdf; Missiv Remiss Trafikförsörjningsprogram.pdf; Bilagor Trafikförsörjningsprogram.pdf; Remissynpunkter ifyllnadsbar.pdf

---

Från: Iana Svanberg <iana.svanberg@rkmbd.se>
Skickat: den 23 augusti 2022 17:12
Till: Sundström Emil <emil.sundstrom@arjeplog.se>; peter.andersson@arjeplog.se <peter.andersson@arjeplog.se>; Erika Resin <Erika.Resin@arvidsjaur.se>; Linda Öhrvall <Linda.Ohrvall@boden.se>; Carola Medelid <carola.medelid@boden.se>; oskar.lehto@gallivare.se <oskar.lehto@gallivare.se>; Dan Johansson <Dan.Johansson@gallivare.se>; Göran Wigren <goran.wigren@haparanda.se>; Marietta Norlén <marietta.norlen@jokkmokk.se>; Per Nilsson <Per.Nilsson@kalix.se>; Timo Saarensilta <Timo.Saarensilta@kiruna.se>; Maria Nordgren <maria.nordgren@lulea.se>; Lena Ramström <lena.ramstrom@lulea.se>; Ida Persson <Ida.persson@lulea.se>; Johanna Alm <johanna.alm@pajala.se>; Ewa K Lassi <ewa.k.lassi@pajala.se>; Rebecca Granström <Rebecka.Granstrom@pitea.se>; Mathias Keisu <Mathias.Keisu@pitea.se>; Sofia Lundberg <sofia.lundberg3@alvsbyn.se>; Anna-Greta Brodin <anna-greta.brodin@overkalix.se>; Victoria Henriksson <victoria.henriksson@overtornea.se>; Jonas.VinbladvonWalter@llt.se <Jonas.VinbladvonWalter@llt.se>; Jonas.Johansson@llt.lulea.se <Jonas.Johansson@llt.lulea.se>; Ingela Karlsson <ingela.karlsson@ltnbd.se>; Bianca Byring <Bianca.Byring@regionvasterbotten.se>; mathias.sundin@dintur.se <mathias.sundin@dintur.se>; lizah.lund@norrbotten.se <lizah.lund@norrbotten.se>; Ulrika Nilsson <ulrika.b.nilsson@norrbotten.se>; micke.bostrom@norrbotten.se <micke.bostrom@norrbotten.se>; Ann-Christin Aspvik <ann-christin.aspvik@kfbd.se>; jimmy.bystedt@lansstyrelsen.se <jimmy.bystedt@lansstyrelsen.se>; nelli.flores.nilsson@lansstyrelsen.se <nelli.flores.nilsson@lansstyrelsen.se>; maria.oberg@trafikverket.se <maria.oberg@trafikverket.se>; eva.furmark@trafikverket.se <eva.furmark@trafikverket.se>; Maria Höglander <maria.hoglander@norrtag.se>; lotta.lestander@argentis.se <lotta.lestander@argentis.se>; thomas@bodenbusinesspark.se <thomas@bodenbusinesspark.se>; roger.hansson@gallivarenaringsliv.se <roger.hansson@gallivarenaringsliv.se>; louise@kirunalapland.se <louise@kirunalapland.se>; annika.fredriksson@swedishlapland.com <annika.fredriksson@swedishlapland.com>; marie.nordmark@regionjh.se <marie.nordmark@regionjh.se>; Jenny Mozgovoy <jenny.mozgovoy@norrbotten.se>; Jessica Wennberg <jessica@heartoflapland.com>; johan.sandstrom@llt.lulea.se <johan.sandstrom@llt.lulea.se>; annchristin.viklund@swedavia.se <annchristin.viklund@swedavia.se>; robert.pettersson@pajala.se <robert.pettersson@pajala.se>; ralf.lundberg@arvidsjaurairport.se <ralf.lundberg@arvidsjaurairport.se>; michael.gustafsson@gallivare.se <michael.gustafsson@gallivare.se>; andreas.fredriksson@swedavia.se <andreas.fredriksson@swedavia.se>; marita@bodenturism.se <marita@bodenturism.se>; info@luleabusiness.se <info@luleabusiness.se>; info@stfturist.se <info@stfturist.se>; jonas.aronsson@strukturum.se <jonas.aronsson@strukturum.se>; Sofia Söderberg <sofia.soderberg@dintur.se>; Michaela Strömberg <michaela@bodenbusinesspark.se>
Kopia: Mats Aspemo <mats.aspemo@rkmbd.se>; Viktoria Mettävainio <viktoria.mettavainio@rkmbd.se>; Info RKMBD <info@rkmbd.se>
Ämne: Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län

Hej!

MISSIV **Datum 2022-08-23** **RKM:s diarienummer 84:2022:071**

Inbjudan att komma med synpunkter på förslag till uppdaterat Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (RKM) bjuder härmed in till att komma med synpunkter på förslag till uppdaterat trafikförsörjningsprogram med sikte på 2030.

Förslaget har tagits fram i samrådsmöten med företagarföreningar, besöksnäringen, Trafikverket, tillgänglighetsråd, politiker och tjänstemän i Norrbottens kommuner samt Region Norrbotten. Vidare har en avstämning gjorts med övriga Norrlandslän. Trafikförsörjningsprogrammet har också beaktat kundenkäter genomförda i Kollbar och Anbaro samt tagit stora intryck av ett större projekt genomfört i länet under 2021-2022 benämnt ÅKERbär.

Programmet bygger utifrån sammanvägda synpunkter från dessa möten på en mellan kollektivtrafikaktörer i länet samordnad och utvecklad trafik.

Konsekvenser att beakta är att en samordning av trafik mellan aktörerna krävs i någon form, något som saknas idag där inblandade aktörer arbetar i stort sett oberoende av varandra. En annan konsekvens är att kollektivtrafiken netto kommer att kosta mer pengar under några år innan samordning och nya trafikupplägg ger effekter på kostnader och bedömt större biljettintäkter genom en ökad resenärsattrakivitet. Alternativ som inte beskrivs i programmet är en fortsättning enligt dagens fragmenterade upplägg med en trolig successiv utarmning av resenärsattraktiviteten på länsnivå alternativt en snabbare avveckling av trafik med anledning av under den senaste tiden eskalerande energipriser.

Målsättningar har arbetats fram utifrån Norrbottens regionala utvecklingsstrategi 2030 beslutad 2019 (RUS) samt genomförda samrådsmöten.

Dokumentet består av tre huvudsakliga delar:

1. Planeringsdokument med nulägesbeskrivningar och faktaunderlag
2. Beslutsdokument med mål och strategier
3. Bilagor

Regionala kollektivtrafiksmyndigheten Norrbotten

Postadress:	**Telefon:**	**E-post:**
Kungsgatan 23 B 972 31 Luleå	0920-23 38 32	info@rkmbd.se

RKM
REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN NORRBOTTEN

MISSIV **Datum 2022-08-23** **RKM:s diarienummer 84:2022:071**

Svar på remissen

Bifogat följer en mall där era svar läggs in. Vi är tacksamma om ni fyller i era svar i denna mall då det underlättar och snabbar upp hanteringen av inkomna svar.

Vi önskar att ni e-postar in era svar senast 2022-11-24 till info@rkmbd.se.

Ange i e-postens ärenderubrik: Remissvar regionalt trafikförsörjningsprogram Norrbotten, diarienummer 84:2022:071.

Vid remissvar vill vi särskilt be om synpunkter på följande:
1. Hur väl fångar dokumenten upp de utmaningar och behov som länet står inför när det gäller den framtida kollektivtrafiken?
2. Är mål och strategier tydliga?
3. Är roller och ansvar för det fortsatta arbetet tydliga?

Hur behandlas era svar?

Efter remissperioden sammanställer och behandlar RKM inkomna synpunkter.

Synpunkterna avhandlas på RKM:s arbetsutskotts möte den 29 november 2022 och eventuella förändringar arbetas in i programmet med mål att besluta nytt program vid RKM:s direktionsmöte den 20 december 2022.

Samtliga synpunkter sammanställs och återkopplas till alla remissinstanser.

Frågor?

Välkommen att kontakta kollektivtrafikstrateg Viktoria Mettävainio, e-post viktoria.mettavainio@rkmbd.se, telefon: 0920 23 38 32.

Med vänliga hälsningar
Mats Aspemo, Myndighetschef RKM

Bilagor:

Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län 2023-2030 – remissversion 2022-08-23 i 2 delar: beslutsdokument med mål och strategier och planeringsdokument med nulägesbeskrivningar och faktaunderlag, med bilagor.

Postadress:
Kungsgatan 23 B
972 31 Luleå

Telefon:
0920-23 38 32

E-post:
info@rkmbd.se

REMISSUNDERLAG
2022-08-23

Planeringsdokument

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län 2023–2030

RKM
REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
NORRBOTTEN

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län 2023–2030.
Beslutat i Direktionen 2022-xx-xx.

Foto: Johan Baggström, Per Pettersson, Peter Keisu,
Shutterstock med flera.

RKM
REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
NORRBOTTEN

Innehållsförteckning

PLANERINGSDOKUMENT:

Inledning 4

Summering nuläge 6

Bakgrund

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten 7

Trafikförsörjningsprogram 8

Finansiering av kollektivtrafiken 9

Trafikutbud 9

Tillgänglighet 11

Mål som påverkar kollektivtrafiken

Agenda 2030 14

Nationella transportpolitiska mål 15

Regionala transportpolitiska mål 15

Hållbarhet utifrån tre perspektiv 16

Nuläge och behovsanalys

Allmän nulägesbeskrivning 18

Omvärldsfaktorer 18

Regionens utmaningar 20

Teknisk utveckling 20

Demografi 21

Resandet i länet 28

Tillgänglighet 42

Trafikekonomi 43

Miljö 46

Färdtjänst och Riksfärdtjänst 48

Inledning

Detta är en uppdatering av det Regionala Trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län som beslutades den 27 februari 2018. Dokumentet gäller till år 2030, såvida inte beslut fattas om en uppdatering av Trafikförsörjningsprogrammet.

Programmet är uppdelat i ett planeringsdokument samt ett visions- och måldokument. I planeringsdokumentet finns en bakgrunds- och nulägesbeskrivning. Nulägesbeskrivningen är en bild av kollektivtrafiken i Norrbotten våren 2022 och kommer ständigt att ändras. I nulägesbeskrivningen har år 2019 använts i ett flertal jämförelser för att inte påverkas av tillfälliga pandemieffekter.

Programmet syftar till att beskriva mål och inriktning för hur den framtida kollektivtrafiken i Norrbottens län ska se ut. Samrådsmöten visar att förväntan finns om en utvecklad kollektivtrafik i länet där betydligt fler resor genomförs än idag. Det finns också utifrån ett resenärsperspektiv en önskan om en större samverkan mellan trafikbolag och trafikslag i länet som idag drivs på ett fragmenterat sätt. Utvecklings- och samverkanstanken finns därför med som en grund i detta uppdaterade trafikförsörjningsprogram.

En förutsättning för att klara av denna samordning är att organisationen och avtalen kring kollektivtrafikens utformning ses över och justeras där så krävs. Vidare kommer under en tid av omställning en större offentlig finansiering av trafiken att krävas.

En kollektivtrafiks utmaning är att man måste välja en minsta gemensam nämnare för att skapa en kollektivtrafik som upplevs så bra som möjligt för så många som möjligt för att få en större finansiering via biljettintäkter. Restposten som finansieras av det offentliga kan bedömas på ett ungefär beroende av tron på antalet resenärer och insatsvarors kostnader som t ex drivmedel inför varje verksamhetsår.

Besluten om finansiering av kollektivtrafiken i Norrbotten är kortsiktig, samtidigt som utvecklingen av kollektivtrafiken är långsiktig och tar många år att förändra. Ytterligare en utmaning är att avtalen med trafikoperatörerna oftast är mycket långa (mellan 5–10 år) vilket bidrar till svårigheter att göra snabba kostnadsförändringar i trafiken. En paradox är också att en neddragning av trafik kan innebära det offentligas finansieringsdel ökar då attraktiviteten att använda kollektivtrafiken kan minska.

Dessa utmaningar gör att prioriteringar behöver tydliggöras och det är den huvudsakliga anledningen till denna uppdatering.

Summering nuläge

Länet har under den senaste 70 årsperioden haft en stabil men åldrande befolkning. Befolkningen har trendmässigt ökat längs kusten medan stora delar av övriga länet minskat sin befolkning. Norrbotten står inför en grön omställning genom utvecklade befintliga samt nya industrietableringar. Denna omställning kräver ett högteknologiskt innehåll i produktionsprocess och produkt. För detta behöver länet en kraftig inflyttning av människor i yrkesverksam ålder som också har en hög utbildningsnivå. För att klara av den kraftiga inflyttningen krävs att samhällsstrukturen och så även kollektivtrafiken behöver ligga några år före i sin planering.

Nysatsningar har gjorts på tågtrafik för ett antal sträckor medan långväga busstrafik har sett en viss avveckling under de senaste åren. Trafiken har ett behov av översyn av linjesträckningar och effektivare restider generellt.

Utmaningar för kollektivtrafiken i dagsläget är:

- Samordning av trafik saknas. Bytespunkter mellan bolag och trafikslag saknas i stor utsträckning och biljettsystem, priser och tidtabeller är olika. Detta leder till svårigheter för resenären att göra genomgående resor från hemmet till målpunkten samt att möjligheter till kostnadsmässiga samordningsfördelar förbises.
- Länets kollektivtrafik har inte kommit så långt mot målet en fossilfri trafik. Vissa undantag finns.
- Fordonen har ett lågt teknikinnehåll både vad gäller planerbarhet för resenären och möjlighet att arbeta ombord.
- Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar är låg i den allmänna kollektivtrafiken.
- Finansieringen av kollektivtrafiken är under ständiga diskussioner vilket leder till svårigheter att bygga ett långsiktigt hållbart trafiksystem. Utmaningen ökar med kraftigt ökade bränslepriser.
- Landsbygdstrafiken bygger på skolresor vilket ger sämre möjlighet för övriga resandebehov.
- Antalet resor har till skillnad mot övriga riket varit tämligen stabilt. En viss ökning i antal har skett av antalet tätortsresor vilket till del motverkats av färre kommungränsöverskridande resor med kollektivtrafik.
- Punktligheten för kollektivtrafikens bussar upplevs näst sämst i landet. Även tåget har utmaningar med punktligheten och särskilt under vintertid då störningarna är stora.

Resandet i länet är givet detta lågt jämfört med riket i övrigt och en frågeställning är om behoven är annorlunda eller om kollektivtrafiken inte motsvarar de förutsättningar som behöver finnas för en större attraktivitet.

Antal resor per person ligger på plats 19 av 21 län med ett genomsnitt om 38 resor per person och år.

Resenärsnöjdheten är dock relativt riket sammanvägt bra där Luleå Lokaltrafik ligger högt medan Länstrafiken Norrbotten ligger i mellanskiktet 2021. Generellt är allmänhetens nöjdhet lägre och särskilt så för Länstrafiken.

För att lyckas nå en högre marknadsandel av det motoriserade resandet som idag är långt under 10% krävs att ovan beskrivna utmaningar åtgärdas till delar eller i sin helhet. Vid skrivande stund pågår också ett projekt benämnt ÅKERbär vilket syftar till att ge möjlighet öka antalet resor kraftigt samtidigt som kostnadstäckningsgraden ökar.

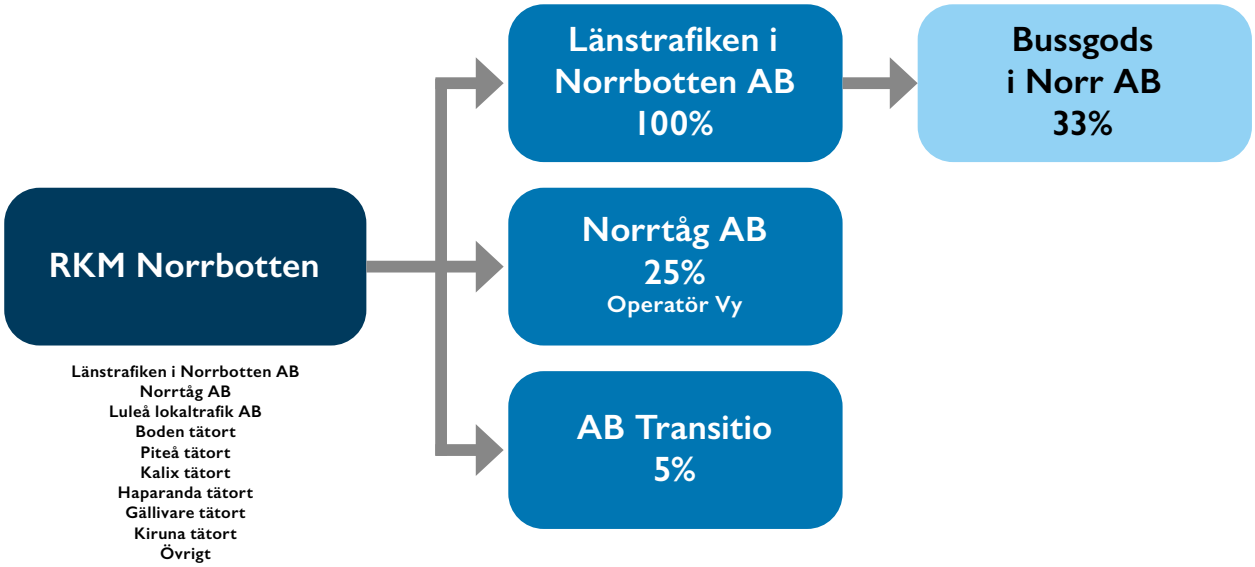
Bakgrund

REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN I NORRBOTTEN

Regional kollektivtrafikmyndighet är i Sverige den myndighet som i ett län ansvarar för regional kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana enligt Lag om kollektivtrafik. Lagen trädde i kraft 1 januari 2012 och är baserad på EU-förordning 1370/2007.

Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (i text benämnt RKM) är i Norrbotten organiserat som ett kommunalförbund. Kommunalförbundets medlemmar är länets 14 kommuner samt Region Norrbotten.

RKM styrs av en direktion bestående av 28 folkvalda politiker ur medlemmarnas respektive fullmäktigen.



Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (RKM) ansvarar för den strategiska planeringen av länets kollektivtrafik samt för färdtjänst och riksfärdtjänst. RKM ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras. RKM ansvarar också för att upprätta och besluta det Regionala trafikförsörjningsprogrammet samt om allmän trafikplikt och taxor. Kommersiell trafik ska informeras RKM tre veckor innan trafikstart och tre veckor innan avveckling av denna trafik.

Länstrafiken i Norrbotten AB har delegerats ansvar att planera, upphandla och följa upp busslinjer mellan kommuner och inom kommuner förutom tätortstrafiken där sådan finns. Bolaget hanterar även beställning av färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor för de kommuner i länet som man har avtal med. Länstrafiken hanterar även sjukresor men detta har avtalats direkt med Region Norrbotten.

Norrtåg AB ägs av de Regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Norrbotten och Västernorrland samt av Regionerna i Västerbotten och Jämtland Härjedalen. Norrtåg upphandlar regional tågtrafik inom ramen för ett mellan parterna slutet konsortialavtal.

AB Transitio ägs gemensamt av 20 regioner i Sverige. Bolaget köper, finansierar och förvaltar spårfordon åt sina ägare.

Bussgods i Norr AB ägs till 33 procent av Länstrafiken i Norrbotten AB medan 67 procent ägs av Länstrafiken i Västerbotten AB. Bolaget har sitt säte i Umeå och hyr huvudsakligen utrymme av Länstrafikbolagen ombord på deras bussar för att kunna transportera gods. Hyran består av en rörlig ersättning utifrån fakturerade frakter.

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är RKM:s och länets viktigaste strategiska styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. En väsentlig del av programmet utgörs av de långsiktiga målen, som ska vara styrande för utformningen av trafiken.

Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av:

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Det finns många viktiga avvägningar som behöver ske i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. En sådan är omfattningen av trafiken vilket är en känd faktor för att göra den attraktiv, i relation till de offentliga aktörernas möjlighet att finansiera önskad trafik. Avvägningen mellan hur nära varje individs bostad det är möjligt att ha en hållplats och samtidigt ha korta restidskvoter som attraherar fler resenärer är ytterligare ett exempel på ett strategiskt vägval. Dessa avvägningar och prioriteringar behöver ett trafikförsörjningsprogram ta hänsyn till och beskriva.

Vidare behöver trafikförsörjningsprogrammet beakta hållbarhet avseende miljö- och sociala aspekter. I motsatt vågskål finns den ekonomiska hållbarheten som behöver vägas in i ett trafikförsörjningsprogram. De ekonomiska förutsättningar påverkar hur snabbt kollektivtrafiken kan ställa om för att möta de identifierade hållbarhetsbehoven.

En viktig del att behandla i trafikförsörjningsprogrammet är hur personer med funktionsvariationer har möjlighet att resa med kollektivtrafiken. En avvägning behöver också göras avseende vilka funktionshinder den allmänna kollektivtrafiken ska kunna hantera och när den särskilda kollektivtrafiken behöver träda in för att möta unika och individuella behov.

Samråd och dialog för skapande av trafikförsörjningsprogrammet

Inför uppdateringen av länets trafikförsörjningsprogram har samrådsmöten genomförts. Minnesanteckningar från dessa samrådsmöten bifogas som bilagor. Generellt kan sammanfattas att den absoluta majoriteten samrådsmöten efterfrågat en bättre sammanhållen kollektivtrafik i länet för att öka dess attraktivitet.

Även i arbetet med projekt ÅKERbär, som syftar till att ta fram en ny kollektivtrafikkarta för en sammanhållen kollektivtrafik i länet, har en bred representation från länet deltagit i olika typer av samrådsmöten.

Fortsatt arbete med trafikförsörjningsprogrammet

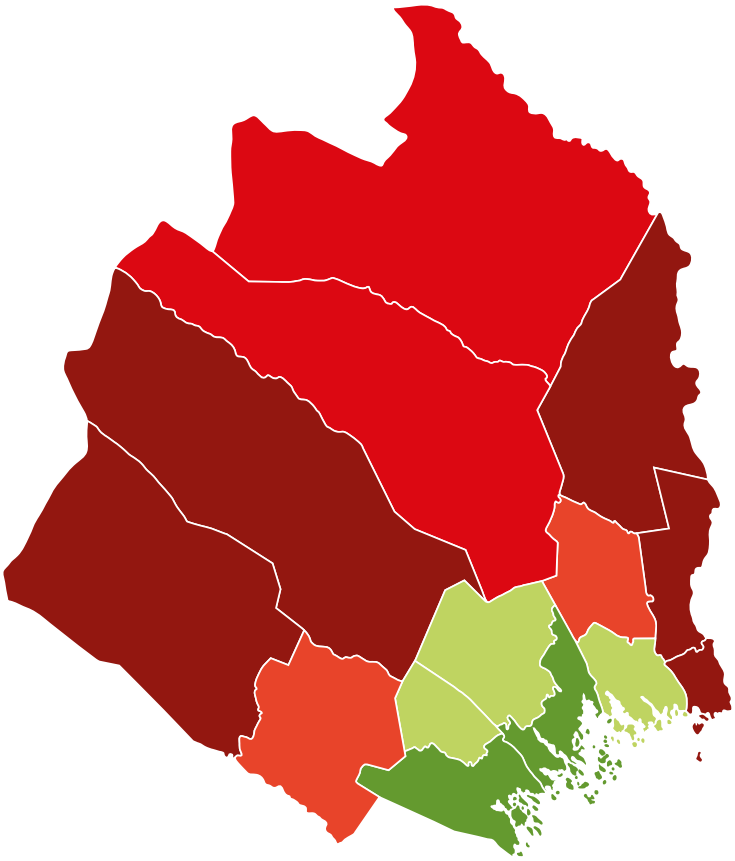
Årligen beslutas en verksamhetsplan (VEP) för RKM för den närmaste treårsperioden. Denna verksamhetsplan ska ha grunden i de beslutade målen och strategierna i detta program. Årligen följs arbetet upp av direktionen för RKM samt sammanfattas i löpande delårs- och helårsrapportering.

En historisk svårighet har varit att arbeta sammanhållet med länet som helhet då kollektivtrafiken varit och fortsatt är fragmenterat uppbyggd. Det visar sig i olika prissystem, avsaknad av bytespunkter och synkroniserade tidtabeller mellan tåg, regional- och tätortsbussar. Vidare behöver finansieringsformen för länets kollektivtrafik ses över för att möjliggöra en mer sammanhängande trafik vilket är starkt efterfrågat och identifierat som en nyckelfaktor för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken.

FINANSIERING AV KOLLEKTIVTRAFIKEN

Den totala kostanden för all kollektivtrafik i Norrbotten är 609 mkr inklusive Norrtåg. Kostnadstäckningsgraden som är ett allmänt begrepp i branschen kan bara räknas för busstrafik då biljettintäkterna är okända för tåget genom dess upphandlade avtal där operatören tar hand om intäkterna. Kostnadstäckningsgraden räknar inte med övriga kostnader och uppgår till 44%. Det innebär att av trafikkostnaderna finansieras 44% av resenärsintäkter (Trafikanalys år 2019). Övrig finansiering sker från Region Norrbotten, länets kommuner samt Trafikverket med statliga bidrag.

Det statliga bidraget utgår från en geografisk tillgänglighetsanalys med ett antal fastställda kriterier, som exempelvis möjligheten att resa till/från Stockholm, till/från en internationell flygplats, någon storstad, regionsjukhus, universitet och högskolor och andra närliggande större orter.



Källa: Trafikverket, Tillgänglighetsmodell Reskoll

Kartan visar att ju mörkare grönt ett område är desto bättre tillgänglighet och ju mörkare rött desto sämre tillgänglighet. I Norrbotten visar analysen på bristande tillgänglighet, vilket skapar möjligheter för fortsatt statlig finansiering på vissa sträckor.

TRAFIKUTBUD

Allmän trafikplikt

Beslut om allmän trafikplikt är en av hörnstenarna i lag om kollektivtrafik och ett strategiskt verktyg för att utveckla kollektivtrafiken i enlighet med kollektivtrafiklagen. Det mål som ställdes upp i samband med RKM:s bildanden i riket var att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Den gemensamma visionen var att se kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Alla beslut om trafikplikt ska kunna härledas till det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik menas med allmän trafikplikt de krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Stomlinjer

Stomlinjetrafiken är trafik med trafik över en eller flera kommungränser och finansieras av Region Norrbotten. Både tåg och buss räknas som stomlinjetrafik.

Lokala linjer

Inom kommunerna finns busslinjer som trafikeras av Länstrafiken och finansieras av respektive kommun.

- **Fjällinjer**
  Linjer anpassade till förutbestämda ankomst/avgångstider för tåg och flyg. Ger möjlighet att resa till fjällvärlden.
- **Anropsstyrd trafik**
  I Norrbotten finns det 50 linjer som benämns anropsstyrd trafik. Trafik har upprättats efter dialog och samråd med kommunerna och utförs enligt fastställd tidtabell. Trafik utförs endast om någon beställt en resa. Resenären måste beställa sin resa dagen före resdagen. Trafiken utförs i huvudsak med taxi.

Lokaltrafik/tätortstrafik

Trafik som bedrivs inom en kommun, trafikeras i kommunal regi och finansieras av en kommun. Sju kommuner i Norrbotten har tätortstrafik som upphandlats av respektive kommun; Boden, Gällivare, Haparanda, Kalix, Kiruna, Piteå samt Luleå som bedriver lokaltrafik i egen regi via dotterbolaget Luleå lokaltrafik (LLT).

Interregional trafik

Interregional trafik är trafik som passerar minst en länsgräns eller landsgräns.

Kommersiell trafik

Kommersiell trafik bedrivs av ett trafikföretag, eller på uppdrag av ett kommersiellt företag, utifrån rent marknadsmässiga bedömningar och utan det offentligas inblandning. Kommersiella aktörer har i och med inträdet av lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1056) möjlighet att inom den så kallade 21-dagarsregeln anmäla till den regionala kollektivtrafikmyndigheten att man avser att starta upp kollektivtrafik som inte omfattas av beslut om allmän trafikplikt. Tillika ska avanmälan ske med 21 dagars varsel.

Flygbilar

Anropsstyrd kollektivtrafik från Haparanda, Kalix, Övertorneå, Överkalix, Jokkmokk och Älvsbyn som är anpassad till/från ett antal utvalda flygankomster och avgångar på Luleå Airport samt från Arjeplog till Arvidsjaurs Flygplats. Flygbilarna är ett pågående projekt som delfinansieras av Trafikverket och Region Norrbotten. Projektet avslutas 31 december 2022.

Busstaxi

Busstaxi kan beställas till ett fast pris per person upp till 15 km till/från busstationerna i länets kommuncentra. Busstaxi är ett samarbete mellan Länstrafiken och ett flertal av länets taxibolag.

Tågtrafik

I Norrbotten trafikerar Norrtåg sträckorna Luleå–Umeå, Luleå–Kiruna samt Luleå–Haparanda. Därutöver finns tre dagliga nattågsturer Stockholm–Riksgränsen som styrs och upphandlas av Trafikverket.

Sjötrafik

Den sjötrafik som finns i länet är skärgårdstrafik som trafikerar Luleå, Haparanda och Piteå Skärgård under sommarperioden samt anropsstyrd pendlartrafik i Luleå på sträckan Hindersöstallarna till Junkön och de norra öarna under den isfria tiden på året.

TILLGÄNGLIGHET

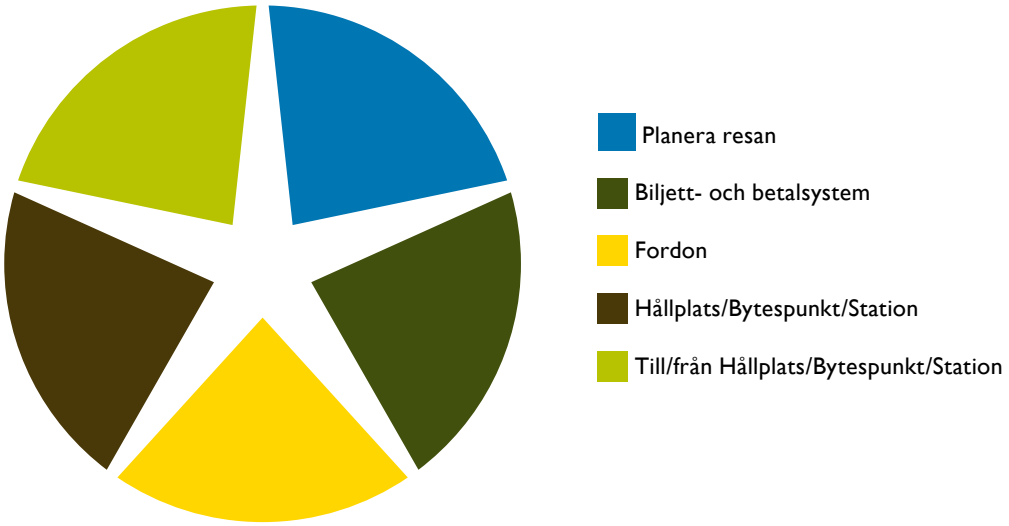
På både global och nationell nivå uttrycks förväntningar om ett transportsystem som ska vara tillgängligt för alla. Nedan följer ett resonemang kring grundläggande tillgänglighet, geografisk tillgänglighet samt tillgänglighet för personer med funktionsvariationer. Detta är tre tillgänglighetsaspekter som man behöver ta fortsatt hänsyn till vid utvecklingen av kollektivtrafiken i Norrbotten.

Befolkningstätheten och resandet i länet skiljer sig markant, vilket innebär att det inte är möjligt att ha samma tillgänglighet till kollektivtrafiken för alla i Norrbotten. En nivåindelning med tydliga krav på tillgänglighet bör därför arbetas fram och beslutas om för att vara ett stöd vid den framtida trafikplaneringen.

Grundläggande tillgänglighet

För att uppnå en grundläggande tillgänglighet och för att kollektivtrafiken ska tilltala så många som möjligt bör man utgå från Hela-resan-perspektivet, d v s ta hänsyn till alla faktorer som påverkar möjligheten att nyttja kollektivtrafiken. Det inkluderar reseplanering och köp av biljetter, möjligheten att ta sig till/från hållplatser och bytespunkter, möjligheten att komma ombord/ta sig av ett fordon, möjligheten att göra byten mellan olika färdmedel och olika linjer. Hela-resan-perspektivet handlar också om tillgång till tillförlitlig information innan, under och efter resan.

Kriterier för tillgänglighet



Figur ovan visar vad som är viktigt för att alla resenärer ska kunna resa med kollektivtrafiken i länet. Alla (själv eller med ledsagare) ska kunna planera hela sin resa, betala och köpa en biljett och veta hur denna används, ta sig till och från kollektivtrafiken, hitta sin hållplats på resecentrat/busstationen/stationsområdet och att fordonet är tillgänglighetsanpassat.

Vid utformningen av kollektivtrafiksystemet är användarperspektivet av yttersta vikt då det är användarna som slutligen avgör om kollektivtrafiken är tillgänglig eller ej. Eftersom olika målgrupper har olika förutsättningar och behov kommer det ändå att vara svårt att tillfredsställa alla. Social hållbarhet, i form av analyser av olika målgruppers behov, bör därför fortsättningsvis integreras i hela trafikplaneringsprocessen från ett tidigt stadie med ständig utvärdering och justering. Det kommer på sikt att leda till att människors olika förutsättningar, behov och livsvillkor synliggörs och beaktas vid uppbyggnaden av infrastrukturen och planeringen av kollektivtrafiken för en ökad tillgänglighet.

Kollektivtrafiken ska underlätta och ge alla oavsett socioekonomisk bakgrund möjlighet att resa. En viktig aspekt för att uppnå detta är att kollektivtrafiken är ett prisvärt alternativ i förhållande till bil. En översyn och kartläggning av biljettprismodellerna i länet bör därför göras som en grund för eventuella framtida förändringar.

Geografisk tillgänglighet

Geografisk tillgänglighet beskriver hur lätt det är att fysiskt nå olika servicepunkter och aktiviteter, såsom arbete, skola, samhällsservice, kultur och natur. Ofta mäts den geografiska tillgängligheten genom att använda ett fysiskt avstånd eller restid. Det enklaste sättet att beskriva tillgängligheten till kollektivtrafiken är avståndet till närmaste hållplats. Ytterligare ett mått som beskriver tillgängligheten i kollektivtrafiken är hur många gånger per dag eller vecka som det är möjligt att nå definierade servicepunkter/kommuncentra.

En viktig utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin är att det ska finnas goda möjligheter till utveckling och tillväxt i hela länet, både i städer och på landsbygden. Norrbotten är Sveriges största län och utgör ca 25% av landets yta med endast 249 693 invånare (enligt SCB 2021-12-31) varav majoriteten bor längs kusten. Stora delar av det övriga länet är glest befolkad, men totalt bor ca 83% av norrbottningarna i en tätort vilket är en mycket hög urbaniseringsgrad jämfört med de övriga norrlandslänen.

Förutsättningarna för att leva och bo skiljer sig därmed åt mellan olika delar av länet. Vid samrådsmötena har det framkommit att behoven av kollektivtrafik skiljer sig till viss del - det finns stråk med en omfattande arbets- och studiependling och andra stråk där behovet av kollektivtrafik främst handlar om att kunna resa till samhällsservice, fritid och kultur. För samtliga norrbottningar finns dock behovet att kunna resa till kusten och residensstaden Luleå för studier, möten, shopping, sjukhusbesök etc.
De olika behoven är viktiga att analysera och ta hänsyn till vid trafikupplägg för att få en så anpassad trafik som möjligt och därmed en upplevd tillgänglighet.

I de mest glest befolkade områdena i länet kan anropsstyrd trafik vara det mest kostnadseffektiva alternativet för att säkerställa en god tillgänglighet för medborgarna. För närvarande finns ungefär 50 linjer med anropsstyrd trafik som nyttjas till ca 10 000 resor årligen.

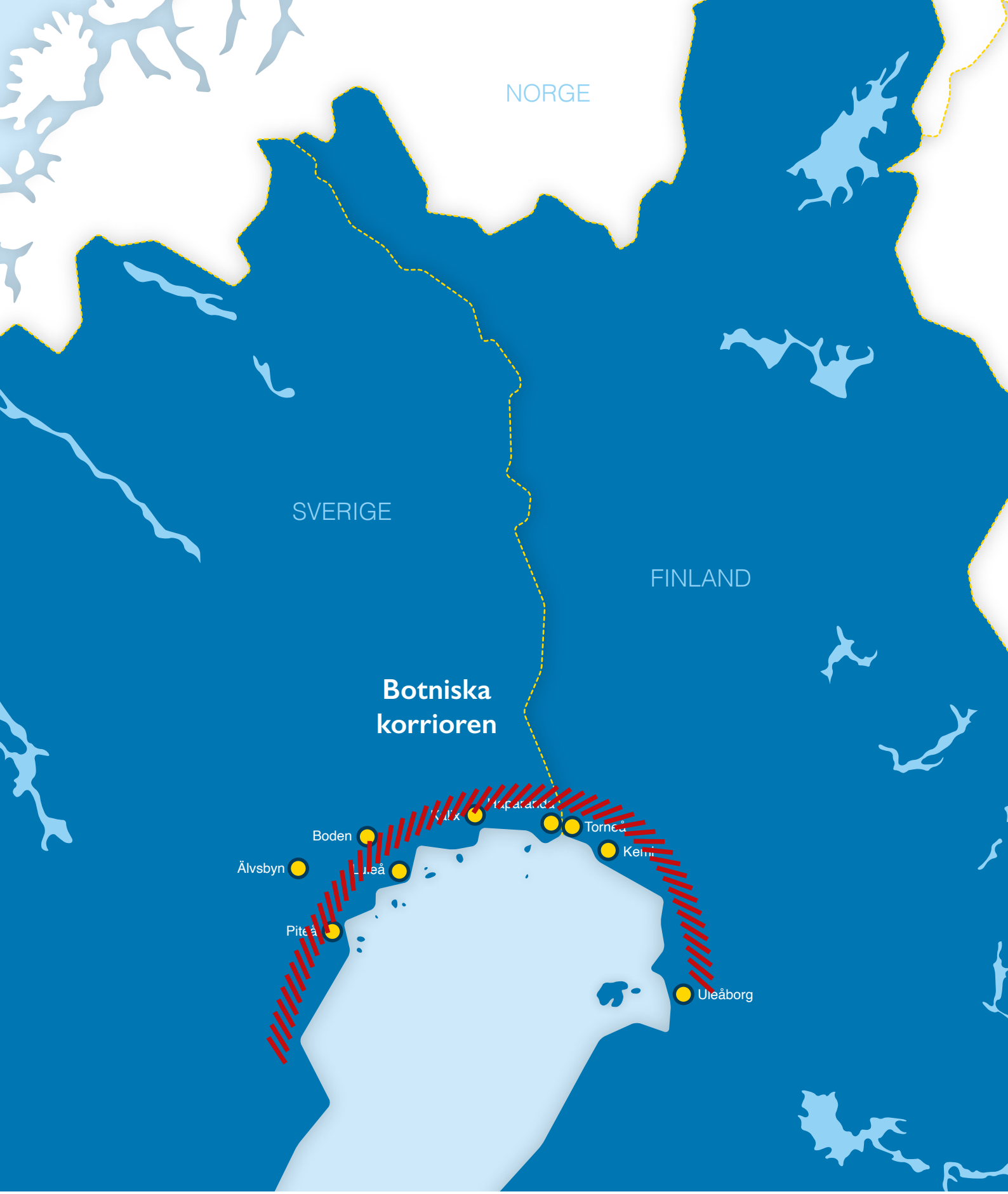
Tillgänglighet för personer med funktionsvariationer

Tillgänglighet i all samhällsservice är en förutsättning för personer med funktionsvariationer att leva självständigt och på lika villkor delta fullt ut i samhället. Funktionsvariationer är mycket vanligare än vad man kan tro, i rapporten ”Kollektivtrafikens barriärer - kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning” (2019) bedömer Trafikanalys att ungefär en tredjedel av Sveriges befolkning har minst en funktionsvariation som påverkar deras vardag. Det kan vara personer med nedsatt rörelseförmåga, syn- eller hörselskada, nedsatt kognitiv förmåga, till exempel dyslexi, ADHD eller demens, eller personer med varaktigt nedsatt fysisk eller psykisk hälsa, till exempel kronisk värk, mag- och tarmbesvär, allergier, överkänslighet, stress, oro eller ångest.

I sin rapport konstaterar Trafikanalys att personer med funktionsvariationer genomför färre resor än den genomsnittliga befolkningen på grund av barriärer och hinder i den allmänna kollektivtrafiken. De konstaterar vidare att det är ett fragmenterat regelverk och ansvar avseende tillgängligheten för personer med funktionsvariationer, och att det därmed krävs en förbättrad styrning och samordning mellan parterna för att säkerställa ”Hela-resan-perspektivet”.

Med tanke på att det är många huvudmän i Norrbotten som ansvarar för kollektivtrafiken samt för väghållningen blir en förbättrad samordning mellan regionala och lokala aktörer av yttersta vikt för att säkerställa tillgängligheten för personer med funktionsvariationer.

Kollektivtrafiken ska kunna möta de särskilda behov som resenärer med funktionsvariationer har, och en målsättning är att kollektivtrafiken ska utformas på ett sådant sätt att den kan användas av alla utan behov av anpassning eller specialutformning i så stor utsträckning som möjligt. Målet är att den allmänna kollektivtrafiken i Norrbotten ska kunna hantera de särskilda behoven från personer med syn-, hörsel- och rörelsenedsättning. Den särskilda kollektivtrafiken ska kunna hantera resenärer med unika behov då den allmänna kollektivtrafikens utformning inte klarar det. En kontinuerlig dialog bör ske mellan berörda aktörer för att på ett klokt sätt kunna hantera gränssnittet mellan den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.



Norrbotten angränsar till länderna Norge och Finland samt till Västerbottens län. I gränskommunerna finns redan idag ett nära samarbete med de angränsande länderna/länet vilket bidrar till att det finns ett behov av kollektivtrafik över gränserna. I den senaste nationella planen finns medel avsatta för att påbörja bygget av Botniabanan mellan Skellefteå och Luleå. I Finland pågår ett arbete med att elektrifiera järnvägen mellan Laurila och Torneå. Upprustning av järnvägsbron mellan Sverige och Finland pågår och ska vara färdigställd i slutet av år 2024. Sammantaget skapar detta goda förutsättningar för en ökad tillgänglighet av persontågstrafik.

Mål som påverkar kollektivtrafiken

Kollektivtrafikens utformning påverkas och styrs på en strategisk nivå av de globala målen i Agenda 2030, de nationella transportpolitiska målen och den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

AGENDA 2030

Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling syftar bl a till att förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De globala målen är integrerade och balanserar den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga dimensionen av hållbar utveckling. Region Norrbotten, Länsstyrelsen och Norrbottens kommuner har skrivit på en avsiktsförklaring om att bidra till att Agenda 2030 kan genomföras vilket innebär att de globala målen ska vara styrande i RKM:s arbete att utveckla och samordna kollektivtrafiken i Norrbottens län.

Figur 1: De globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030

Utifrån Agenda 2030 bör delmål 11:2 särskilt beaktas vid utvecklingen av kollektivtrafiken i Norrbottens län, men även de övriga delmål som redovisas nedan:

Delmål 11.2 - Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla.

- Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behov hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.

Delmål 5 - Uppnå jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt.

- Det ingår också i Sveriges funktionsmål om tillgänglighet och handlar om att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Delmål 9.1 - Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet

- Kollektivtrafiken bidrar genom att vara aktiv aktör i samhällsplaneringen till exempel i ett tidigt skede i planering av nya bostadsområden.

Delmål 10.2 - Alla oavsett ålder, kön, etnicitet och funktionsnedsättning ska inkluderas i det sociala, ekonomiska och politiska livet

- Kollektivtrafiken minskar ojämlikheter gällande transportmöjligheter och möjliggör människors förflyttning oberoende av socioekonomisk bakgrund.

Delmål 13.2 - Integrera klimatåtgärder i politik, strategier och planering på nationell nivå

- Kollektivtrafiken bidrar genom att integrera klimatåtgärder i styrande dokument, till exempel i kommande Trafikförsörjningsprogram

NATIONELLA TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Från nationell nivå styrs kollektivtrafiken bland annat av det transportpolitiska övergripande målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet preciseras i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet innebär att 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 vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

REGIONALA TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Regionala utvecklingsstrategin (RUS) är framtagen av Region Norrbotten och gäller till år 2030. De effektmål som är formulerade i RUS avseende det prioriterade insatsområdet ”Hållbara transporter och tillgänglighet” är;

- Norrbotten ska bli bättre på att möta förväntningarna på tillgänglighet
- Norrbotten ska ställa om transporterna för ett mer hållbart samhälle, vilket även inkluderar en omställning mot ett mer hållbart resande

HÅLLBARHET UTIFRÅN TRE PERSPEKTIV

Både offentliga och privata aktörer har ett viktigt uppdrag att åstadkomma en hållbar utveckling i all sin verksamhet för att nå de överenskomna målen enligt Agenda 2030. Hållbar utveckling är utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov (Bruntlandkommissionens rapport ”Vår gemensamma framtid”, 1987).

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Samhällsnyttan återspeglas dock sällan i kollektivtrafiken, utan i andra samhällssektorer.

De flesta av hållbarhetsdefinitioner utgår kring de tre perspektiven samhälle, miljö och ekonomi. Hållbarhetsperspektiven är därför viktiga att analysera och ta hänsyn till i det framtida arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

Socialt hållbar utveckling: Det saknas en allmänt vedertagen definition av socialt hållbar utveckling, men övergripande kan det sägas att det handlar om att belysa och hantera de befintliga sociala ojämlikheterna. Den sociala hållbarhetsdimensionen handlar till stor del om välbefinnande, rättvisa, makt, rättigheter och individens behov. Grunden i social hållbarhet är fördelning av resurser vilket innebär att man behöver kartlägga och analysera vem/vilka som gynnas respektive missgynnas av olika satsningar.

Jämställdhet bör särskilt beaktas vid kartläggning och analys av social hållbarhet vid kollektivtrafikplaneringen och innebär då att;

- kvinnors och mäns resvanor väger lika tungt i planeringen
- mäns och kvinnors inställning (attityder och värderingar) till utformning av transportsystemet tillmäts lika stor vikt.
- både kvinnors och mäns förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen – från problemformulering via alternativgenerering till fastställande av planer

I enlighet med FN:s Barnkonvention måste också barnperspektivet särskilt beaktas för att ta hänsyn till vilka konsekvenser trafikeringsbeslut får för barn och unga.

Miljömässigt hållbar utveckling: En miljömässig hållbar utveckling avseende kollektivtrafiken handlar om att bibehålla människors tillgänglighet och samtidigt begränsa transporternas klimatpåverkan. Det handlar om att kunna skapa robusthet i transportsystemet och samtidigt skapa förutsättningar för goda livsmiljöer. Hållbar upphandling underlättar omställningen till ett fossilfritt samhälle och skapar förutsättningar för tekniska innovationer inom miljöområdet.

Ekonomiskt hållbar utveckling: I Agenda 2030 handlar ekonomisk hållbarhet om hållbar konsumtion och produktion vilket förutsätter en effektiv resursanvändning. Sveriges Allmännytta beskriver att den ekonomiska dimensionen av hållbarhetsarbetet innefattar ekonomisk tillväxt och handlar om att skapa värden och hushålla med resurser.

Vad styr kollektivtrafiken?	Social hållbarhet	Miljömässig hållbarhet	Ekonomisk hållbarhet
Agenda 2030	**Delmål 11.2** Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla **Delmål 5** Uppnå jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt **Delmål 9.1** Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet **Delmål 10.2** Alla oavsett ålder, kön, etnicitet och funktionsnedsättning ska inkluderas i det sociala, ekonomiska och politiska livet	**Delmål 13.2** Integrera klimatåtgärder i politik, strategier och planering på nationell nivå	Ramen för all verksamhetsutveckling som kollektivtrafiken behöver förhålla sig till
Nationella transportpolitiska mål	**Funktionsmålet** Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra med utvecklingskraft i hela landet. **Funktionsmålet** Transportsystemet ska vara jämställt, d v s likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.	**Hänsynsmålet** Bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmål nås **Hänsynsmålet** Bidra till en ökad hälsa	
Regionala transportpolitiska mål	**RUS Effektmål** Norrbotten ska bli bättre på att möta förväntningarna på tillgänglighet	**RUS Effektmål** Norrbotten ska ställa om transporterna för ett mer hållbart samhälle, vilket även inkluderar en omställning mot ett mer hållbart resande **RUS Effektmål** Begränsad miljöpåverkan	

Den ekonomiska hållbarheten finns som ett ramverk för all verksamhet som kollektivtrafiken i Norrbotten bedriver. Vid utformningen av kollektivtrafiknätet samt vid genomförandet av detta behöver hänsyn alltid tas till de ekonomiska förutsättningarna. Varje satsad krona ska ge så stor samhällsnytta som möjligt. De tre hållbarhetsaspekterna skapar sinsemellan ett flertal målkonflikter som behöver värderas och hanteras. Ett exempel är länets geografiska storlek med stora områden som är glest befolkade vilket innebär en konflikt mellan den sociala hållbarheten i form av tillgänglighet och det ekonomiska perspektivet då det är kostsamt att försörja hela länet med en tillgänglig kollektivtrafik. Det finns även ett antal målkonflikter inom det sociala hållbarhetsperspektivet eftersom olika målgrupper har olika behov. Ett sådant exempel är en snabb trafik som innebär raka trafikeringslinjer kontra en närhet till busshållplatser vilket innebär fler stopp och en längre restid.

Nuläge och behovsanalys

ALLMÄN NULÄGESBESKRIVNING

Kollektivtrafiken i Norrbotten är uppdelad och fragmenterad bland flera av varandra oberoende trafikhuvudmän till skillnad mot merparten av rikets län där val gjorts att regionalisera den. Norrtåg AB, som ägs av de fyra nordligaste regionerna, driver den regionala tågtrafiken medan Trafikverket ansvarar för nattågen till/från Stockholm. Regiontrafiken med buss drivs av Länstrafiken medan tätortstrafiken i de orter där sådan finns styrs av respektive kommun. Fördelar med detta finns i form av närhet till finansiär och resenär i respektive kommun med tätortstrafik. Nackdelen är att trafiken i länet inte ses som en sammanhållen enhet eftersom enhetliga biljettyper, priser, bytespunkter och sammanhållna tidtabeller saknas. En annan nackdel är att mindre enheter har svårare att dra nytta av synergieffekter än den större enheten har.

Diskussioner har förts under senare år om att dra ned på den mellankommunala trafiken med buss för att minska nettokostnaden för denna. Resenärsattraktivitet och besparingar är inte alltid förenliga med varandra. En förutsättning för en god trafikekonomi är att resandet är högt och därmed till så stor del som möjligt självfinansierar trafiken. Risk som behöver beaktas vid besparingar är resenärsattraktiviteten för att en besparing i trafik inte ska leda till lika stor nettokostnad som innan besparing vidtogs. En annan aspekt som inte tillräckligt väl beaktats i dagens diskussioner kring kollektivtrafiken är dess samhällsekonomiska nyttoeffekter som inte mäts och således inte heller diskuteras.

Utifrån dessa diskussioner har ett projekt benämnt ÅKERbär igångsatts för att definiera den framtida kartan av en sammanhållen kollektivtrafik med mål att öka antalet resor med 50% samtidigt som nettokostnaden att driva kostnaden minskar med 20%. Mål som är mycket svåra att nå om inte ett djupare samarbete mellan trafikbolag och trafikslag genomförs.

Målet som ställs upp i den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är en ökning av marknadsandelen för kollektivtrafiken från dagens 5–10% av antalet motoriserade resor till 25%, för att uppnå det krävs fler insatser än endast en ny samordnad kollektivtrafikkarta. Det kan komma att kräva en översyn av biljettpriser, större och samordnade aktiviteter kring marknadsföring samt andra stimulanser för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Denna marknadsandel beräknas utifrån andel av det motoriserade resandet. Det innebär att cykelturer och promenader inte ska ersättas av kollektivtrafiken.

OMVÄRLDSFAKTORER

De megatrender som finns definierade i RUS och som påverkar vårt framtidsarbete är;

- **Klimat och miljöutmaningar,** som en direkt konsekvens av våra konsumtions- och produktionsmönster
- **Demografiska förändringar och urbanisering,** där människor blir allt äldre och allt fler bor i städer
- **Digitaliseringen,** av i stort sett alla varor, tjänster och relationer
- **Globalisering** med en ökad rörlighet av människor, tjänster, kapital och information över alla landsgränser
- **Individualismen går före gruppen,** vilket skapar behov av skräddarsydda lösningar för varje individ, men samtidigt ställer krav på individens förmåga att ta ansvar och fatta egna beslut.

Även om man kan identifiera ett antal megatrender måste vi också ständigt vara beredda på att anpassa oss till en omvärld med snabba förändringar. Det har blivit särskilt tydligt sedan de senaste två åren då pandemin starkt har påverkat hela världen, främst sjukvården, men även arbetsmarknaden, handeln och kollektivtrafiken.

Enligt omvärldsbevakning från Kairos Future år 2022 ser de följande trender som på olika sätt kan komma att påverka kollektivtrafiken.

- **Globalisering på reträtt,** deglobalsiering efter en hyperglobaliserande epok. Tunga drivkrafter är klimatförändringar, digitalisering och automatisering. Vi behöver röra oss mindre och vill röra oss mindre för att värna miljön. Det sker en ökad nationalism och gränsernas återkomst. Det finns större incitament att producera i närområdet.
- **Urbanisering med nyansering,** i rika länder växer kransbygderna snabbare än städerna. Redan pre-corona minskade storstäderna sett till inrikes flyttnetto. Coronapandemin har gett mer perifera områden en chans. Vid fråga om var man vill bo svarar lika många att man vill bo på landsbygd som i stor stad förutsatt att det finns jobb och är lätt att pendla. Mellanvarianterna är det färre som väljer. Större stadssystem ger längre pendling då folk brer ut sig.
- **Åldrande befolkning.** 2050 kommer 80+ att vara dubbelt så många som idag. Det sätter ett effektiviseringstryck på det offentliga samtidigt som samhället behöver anpassas efter äldres behov tex avseende infrastruktur och kollektivtrafik. Det innebär att viktig kompetens och erfarenhet lämnar arbetslivet.
- **Från yttre till inre resultat,** tillverkningsindustrin handlade om geografiska tillgångar. Tjänste- och kunskapsekonomin bygger på agglomerationsfördelar (kluster av kunskap) vilket kräver befolkningssamlingar och smidiga pendlingsmöjligheter. För att resan ska upplevas så behaglig och snabb som möjligt ställs höga krav på en bra nätaccess, ju höge hastighet på uppkoppling desto kortare upplevs resan.
- **Teknik,** teknikutvecklingen går snabbt framåt och självkörande fordon samt elfordon tas fram vilket gör att skälen för att välja kollektivtrafiken inte är lika stora utifrån ett miljömotiv. Men fortfarande kvarstår dock det faktum att antal bilar skapar behov av utrymme och kan innebära ett trängselproblem, framförallt i storstäderna. Ytterligare en faktor som kan påverka resandet med kollektivtrafiken är digitaliseringen som innebär att vi går in i Metaversum och ett ökat distansarbete framöver.
- **Attityder,** arbetet bland den yngre generationen blir allt mindre viktigt för att skapa mening i livet. Ungdomar sparar mer än äldre, och har starka drivkrafter för att sluta arbeta tidigt vilket kan påverka framtida arbetspendling.

REGIONENS UTMANINGAR

Det pågår en omfattande industriell utveckling i norra Sverige kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering. Ett flertal nya gröna industrier etablerar sig i Norr- och Västerbotten och över tusen miljarder planeras att investeras i regionen. I Norrbotten sker investeringarna främst i Malmfälten och i Bodens kommun. För att klara dessa stora industrietableringar finns ett omfattande behov av kompetens som förutsätter en kraftfull inflyttning till länet. I berörda kommuner sker en satsning på samhällsservice och nya bostadsområden byggs. För att skapa attraktiva bostadsområden och möjliggöra en arbetspendling för alla är en välutvecklad kollektivtrafik en viktig faktor.

I den fastställda RUS:en finns en målsättning att kraftsamla aktörer i länet för att nå målet, minst 260 000 norrbottningar till år 2030. Men om de nya industrietableringarna ska kunna genomföras kommer det att kräva att norrbottningarna har blivit ännu fler än så.

Under ett långt tag har många människor valt att lämna gles- och landsbygd för att flytta till städerna. Detta har lett till att en stor del av Norrbotten har avfolkats med undantag från kusten som visar en försiktig positiv befolkningsökning. Det är dock möjligt att skönja en viss inbromsning av urbaniseringen från vissa inlandskommuner under det senaste året. Under pandemins två år har vi fått en mer generös syn på distansarbete och vi har tagit ett rejält språng i vår förmåga att använda digitala lösningar, bl a i vårt arbete. Detta sammantaget kan innebära att det ställs utökade och nya krav på kollektivtrafiken för att skapa förutsättningar för en levande gles- och landsbygd.

Enligt RUS är länets viktigaste målgrupp kvinnor och män upp till 35 år eftersom de är då människor är mest rörliga för att välja ny bostadsort och bilda familj, och många blir kvar där man har bosatt sig. En av Norrbottens största utmaningar är att få unga kvinnor att stanna i eller flytta till länet.

TEKNISK UTVECKLING

Utvecklingen av ny digital teknik går fort och medborgarnas förväntningar på digitala lösningar ökar ständigt. Kollektivtrafiken i Norrbotten har till stora delar halkat efter i denna utveckling. Den snabba digitaliseringen i samhället öppnar nya möjligheter för operatörerna och skapar förväntningar hos resenärerna. Det kan vara förväntningar på digitala biljettlösningar som fungerar för alla resenärer oavsett trafikslag och operatör, realtidsuppdateringar om trafikläget och eventuella trafikstörningar etc. Framtidens resenärer kommer att ha höga förväntningar på information och digitala lösningar.

Länstrafiken Norrbotten och Luleå lokaltrafik driver tillsammans med Länstrafiken Västerbotten, Länstrafiken Jämtland, Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län och Skellefteå buss projektet Snowracer med målet att införa ett gemensamt biljett- och betalsystem i Norrland. Övrig lokaltrafik har möjlighet att ansluta till systemet när det är implementerat. Projektet handlar bland annat om att hitta gemensamma lösningar för en resenärsapp, ombordutrustning, försäljningsställen och skolkorthantering – allt för att underlätta för resenärernas planering och köp av resor. Det pågående projektet är ett viktigt steg i rätt riktning för att följa med i den digitala utvecklingen och möta medborgarnas förväntningar vad gäller möjligheten att på ett enkelt sätt genomföra sina resor.

För närvarande saknas ett realtidssystem på Länstrafiken och Norrtågs trafik. Ett realtidssystem skulle bidra till en ökad tillgänglighet och service för resenärerna, bland annat genom information om var bussen befinner sig och trafikinformation.

DEMOGRAFI

Norrbotten är till ytan Sveriges största län med 25% av landytan. Av befolkningen har det varit en omflyttning mot kusten över tid och idag bor ca 70% av befolkningen på en yta motsvarande 13% av länets. I inlandet är urbaniseringsgraden bland de högsta i landet då de flesta bor inom kommunhuvudorternas gränser. Till ålder är Norrbottens läns befolkning äldre än det svenska genomsnittet.

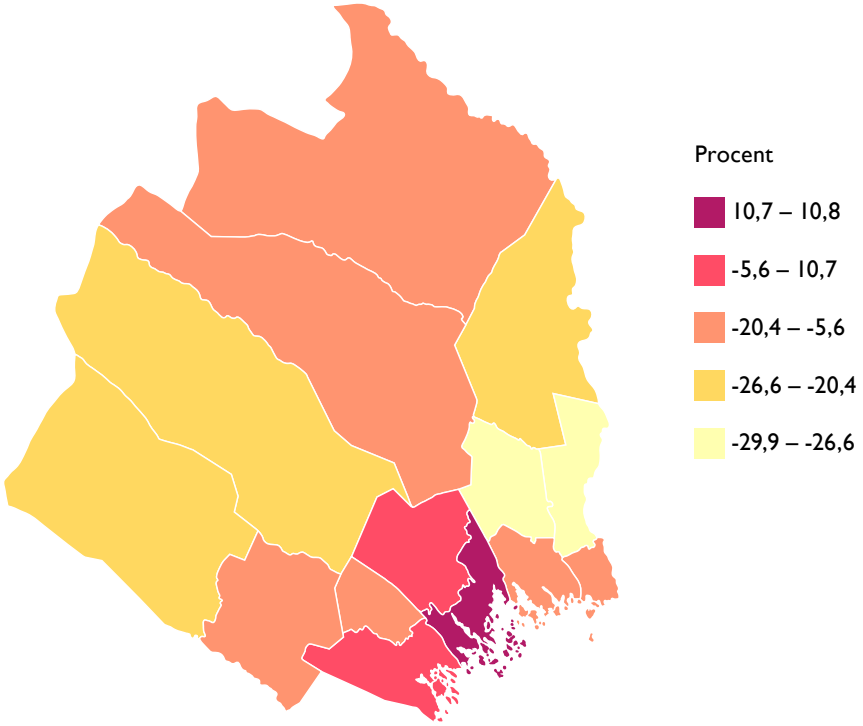
Befolkningsmängd

Sammanfattningsvis har Norrbottens befolkningsmängd varit stabil över de senaste 70 åren. Under de senaste 25 åren har befolkningstillväxten i länet skett i Luleå kommun med 10,7%. De största minskningarna har skett i kommunerna Jokkmokk, Överkalix och Övertorneå. Norrbottens län som helhet har minskat sin folkmängd med 5,5% under de senaste 25 åren samtidigt som genomsnittet för riket har ökat med 18,2%.

Länet står inför en omfattande grön industriomställning vilket ger behov av en omfattande inflyttning. Enligt SCB:s prognos förväntas befolkningsmängden i länet minska med ca 5% till år 2040. Ingen hänsyn är då tagen till alla de planerade industrietableringar som pågår i länet och som kommer att påverka befolkningsmängden i länet. Norrbottens kommuner har därför beställt en ny prognos av SCB som tar hänsyn till de förändringar som har skett och kommer att ske i länet. Denna prognos finns inte tillgänglig än, och kan därför inte redovisas här.

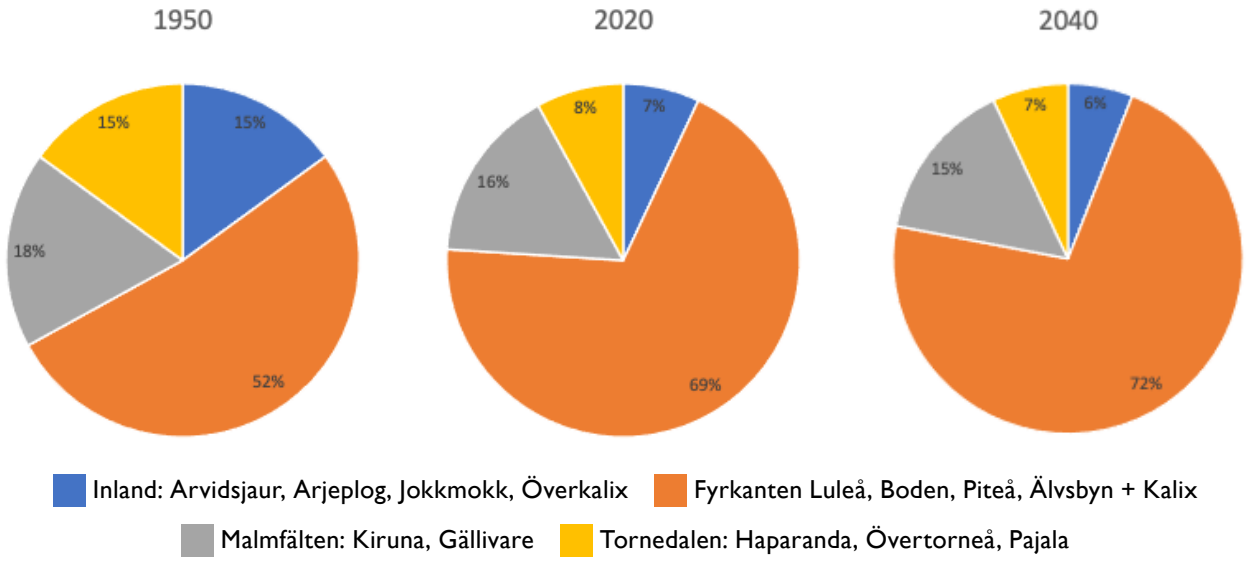
Gapet mellan den historiska utvecklingen och en bedömd framtid behöver hanteras. Infrastruktur behöver byggas utifrån prognoser för att stå färdig när den behövs. Kollektivtrafiken har långa tidscykler och är svår att parera uppåt eller nedåt med annat än några års framförhållning. Felaktiga prognoser leder till under- eller överkapacitet.

Förändring av folkmängden under 25 år, 1996–2021, Norrbottens län



Källa: Statistiska centralbyrån

Befolkningsmängd Norrbottens län
Andel per kluster - prognos SCB

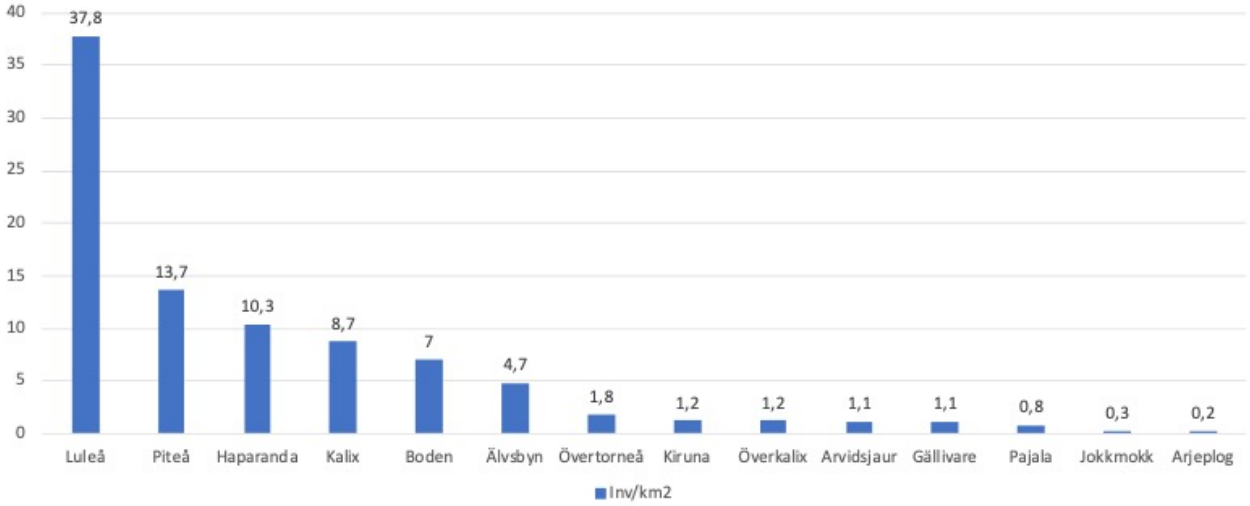


SCB beskriver fortsatt ett scenario där kustens relativa andel av länets befolkning ökar. Kommunernas prognos är en befolkningstillväxt även i inlandet med anledning av nya etableringar inom ”grön” industri.

Befolkningstäthet

Norrbottens befolkning är tätast i kustregionen. Inlandskommunerna är per ytareal glest befolkade men har en hög urbaniseringsgrad med de flesta boende i kommunens centralort. Gällivare och Kiruna har en mycket hög urbaniseringsgrad med den absoluta majoriteten av invånarna bosatta i tätort. Övriga större kommuner med en landareal över 10 000 kvadratkilometer har relativt små invånarantal.

Befolkningstäthet Norrbottens kommuner



Åldersstruktur i länet

Procentuell fördelning Norrbottens kommuner

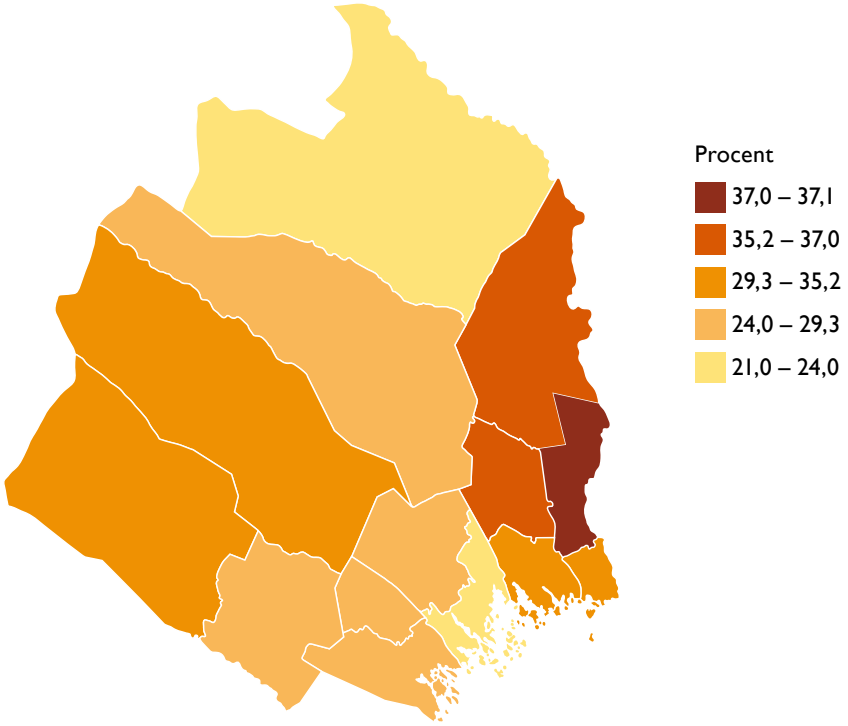
Kommun/Region	0-15	16-24	25-44	45-64	65-	Totalt
Arjeplog	14,6	7,6	20,8	26,7	30,2	100
Arvidsjaur	16,3	8,6	22,4	25,1	27,7	100
Boden	16,2	9,9	23,3	25,2	25,3	100
Gällivare	16,5	8,0	24,5	25,5	25,5	100
Haparanda	16,7	8,5	18,8	25,2	30,7	100
Jokkmokk	14,0	7,8	21,8	26,5	29,9	100
Kalix	15,3	8,4	20,1	26,8	29,3	100
Kiruna	17,5	9,5	25,4	26,0	21,4	100
Luleå	16,7	11,8	25,6	24,9	21,0	100
Pajala	15,2	8,7	16,7	24,0	35,3	100
Piteå	17,3	9,6	23,7	25,4	24,0	100
Älvsbyn	16,2	9,8	21,9	25,6	26,5	100
Överkalix	12,7	7,9	18,8	25,4	35,2	100
Övertorneå	13,2	7,6	16,5	25,7	37,0	100
Norrbottens län	16,5	10,0	23,5	25,4	24,7	100
Riket	18,8	10,0	26,5	24,5	20,3	100

Källa: Statistiska centralbyrån

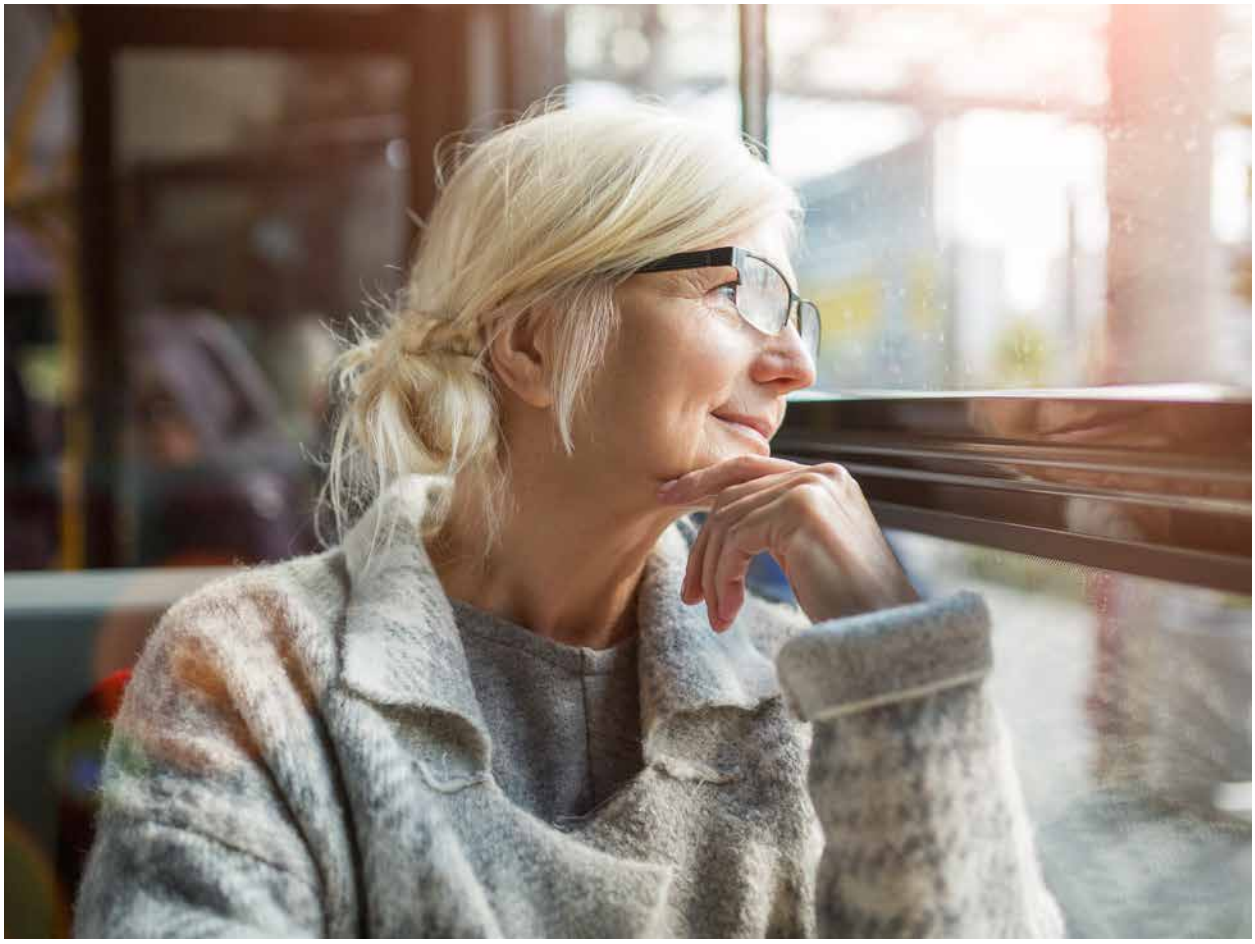
Äldre

Som helhet har Norrbottens län en befolkningsstruktur där andelen äldre är 4,7 procentenheter högre än riket. Men betraktar man kommunerna separat finns stora skillnader. Högsta andelen ålderspensionärer av befolkningen har Pajala, Övertorneå och Överkalix kommuner. Genomsnittet för länet är 24,7% och för riket 20,3%.

Andel personer 65 år och äldre av befolkningen, Norrbottens län



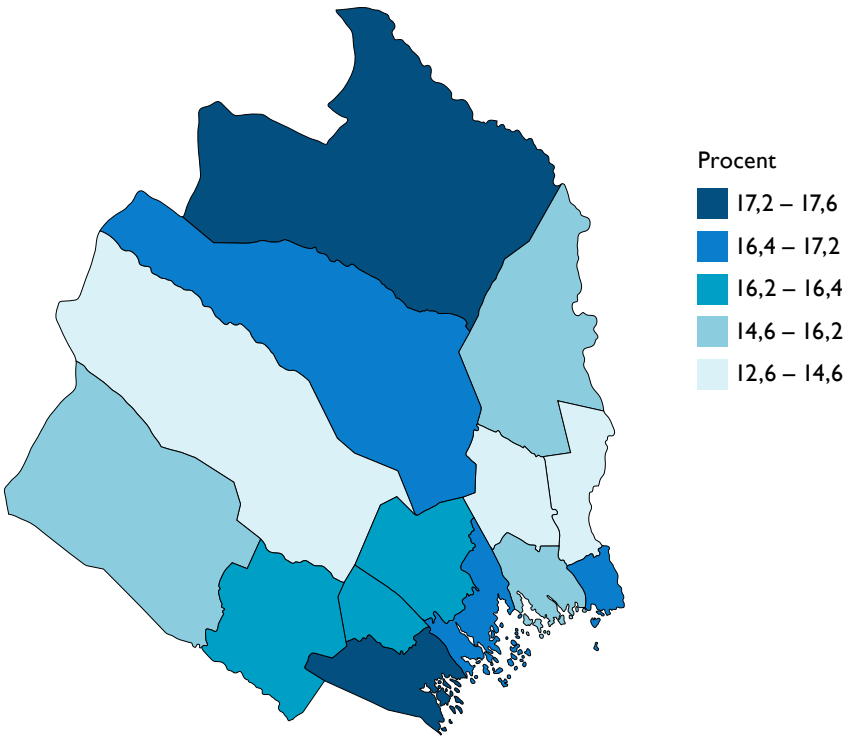
Källa: Statistiska centralbyrån



Barn och ungdomar

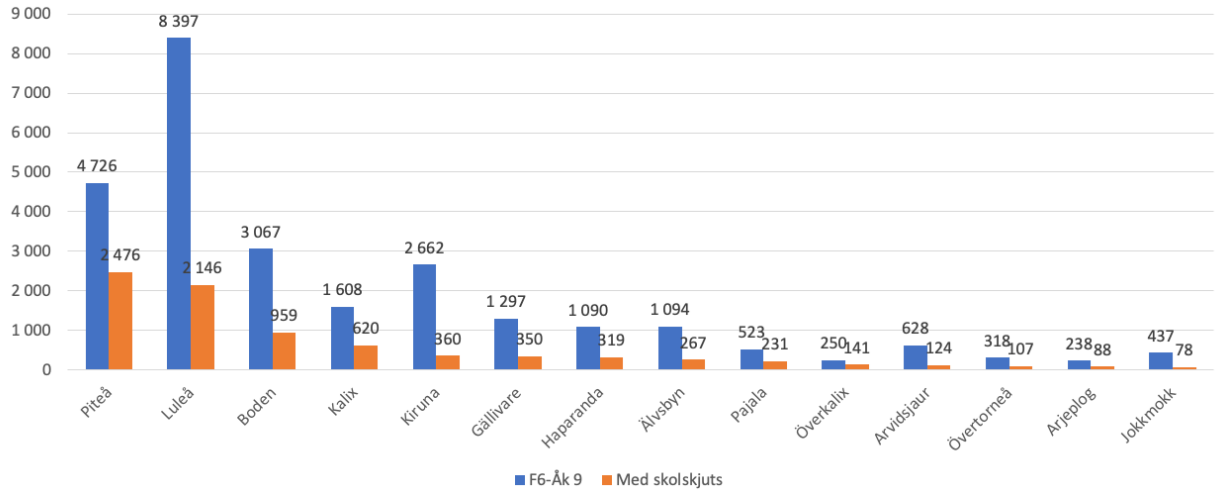
Andelen barn 0-15 år i Norrbottens län är 16,5% av befolkningen. Högsta andelen barn återfinns i Kiruna kommun, 17,5%. Lägsta andelen, 12,7% finns i Överkalix kommun. Genomsnittet för riket är 18,8%.

Andel barn 0-15 år av befolkningen, Norrbottens län



Källa: Statistiska centralbyrån

Antal elever i grundskola samt de med skolskjuts, Norrbottens län år 2022



Källa: Norrbottens kommuner

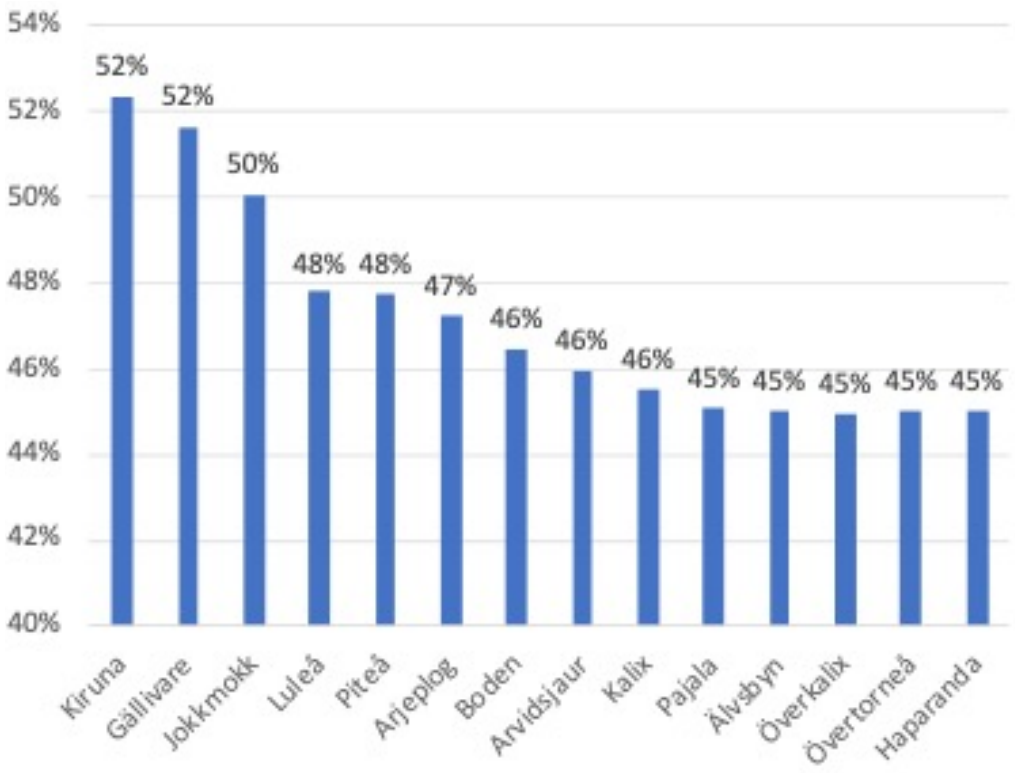
Elever i gymnasieskolan har inte rätt till skolskjuts men ett flertal kommuner erbjuder ändå detta till de som har behov. Ett antal kommuner har även valt att subventionera studiependling med kollektivtrafiken mellan bostadsorten och Luleå för att stimulera att invånare väljer att bo kvar i hemkommunen när de studerar på Luleå tekniska universitet.

Förvärvsarbetande

Andelen förvärvsarbetande enligt den uppställda statistiken i länet är 47%. Denna siffra underskattas något då arbeten i andra län, förutom Skellefteå samt andra länder inte ingår i statistikunderlaget. Uppskattningsvis är den reella siffran för förvärvsarbetande ca 48%.

Högst förvärvsfrekvens har man i Malmfälten med 52% och lägst enligt statistik i Haparanda med 37%. Gränskommunernas arbetspendling till andra länder vilken i Haparandas fall är omfattande fångas inte upp i statistiken vilket gör att förvärvsfrekvensen underskattas. Den reella siffran för Haparanda bör vara mellan 43–45% inräknat arbetspendling till Finland och för Övertorneå något högre än den siffra som framkommer av denna statistik. Övriga kommuner har en förvärvsfrekvens mellan 45–48%. I grafen längre ned visas justerade värden för Haparanda och Övertorneå med ett antagande om att den reella förvärvsfrekvensen är 45%.

Andel förvärvsarbetande, Norrbottens län



RESANDE I LÄNET

Antal resor

Tabellen visar att pandemieffekterna av Covid -19 varit stora under 2019 och 2020 med minskat antal resor till följd. Det ökar det finansiella underskotten i den allmänna kollektivtrafiken då åtgärder på kort sikt är svåra att göra samtidigt som staten uttryckligen önskat att kollektivtrafiken hålls öppen för att ge tillgänglighet och undvika trängsel.

Jämförs perioden 2015 till 2019 går det att utläsa att några tätorter ökat antalet resor inom lokaltrafiken, särskilt märkbart är det till antalet i Luleå och Boden. Länstrafiken har under perioden tabellen visar varit stabil, går vi däremot längre bak ses en minskning av antalet resenärer i Länstrafikens regi. Ett antal linjer har lagts ned och flygbussar Luleå till Luleå flygstation har övergått till Luleå lokaltrafik vilket förklarar en del av minskningen som totalt är ungefär 0,3 miljoner färre resor. Under samma period har antalet skolresor ökat från ca 0,3 miljoner till 0,4 miljoner resor. Betalande resenärer har således över tidsperioden minskat till skillnad mot övriga Sverige där resandet ökat.

Tabellen nedan visar resenärsutvecklingen sedan 2015 uppdelat på de olika trafikoperatörerna som finns i länet.

Antal påstigande totalt per år (inklusive skolkort).

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda (ringlinjen)	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Norrtåg	Piteå
2015	2 280 685	406 905	344 488	20 959	76 665	402 506	4 757 368**	82 051*	351 342
2016	2 356 062	492 071	343 234	20 984	72 480	480 223	5 123 534**	66 759*	390 492
2017	2 241 056	572 229	324 144	24 850	76 800	487 569	5 207 000**	82 414*	407 575
2018	2 299 299	568 108	278 451	24 588	75 323	503 783	5 353 000**	90 682*	408 207
2019	2 246 009	530 445	250 625	23 048	76 594	465 545	5 462 687**	118 661*	414 011
2020	1 654 238	410 897	149 405	19 122	59 143	116 326***	3 279 158**	69 636*	341 750
2021	1 536 170	412 958	78 380	20 903	49 641	89 378****	3 432 037**	84 474*	296 906

**** *Validering av biljetter oktober - december* *** *Ingen validering av biljetter i Kiruna sedan covid-19-pandemin*
** *Siffror från LLT (inklusive skolkort)* * *Siffror från Norrtåg*

Faktorer som driver kollektivt resande

Enligt Kollektivtrafikbarometern (KollBar) är nöjdheten bland de som reser mest med kollektivtrafikbolagen lägre än de som reser mer sällan. Detta indikerar att det är andra faktorer som påverkar resefrekvensen, bland annat de egna förutsättningarna att resa kollektivt. Det innebär att en fokusering på att öka nöjdheten med varumärket inte nödvändigtvis leder till ett ökat resande.

Enligt KollBar är de faktorer som i högst grad driver resandet med kollektiva färdmedel:

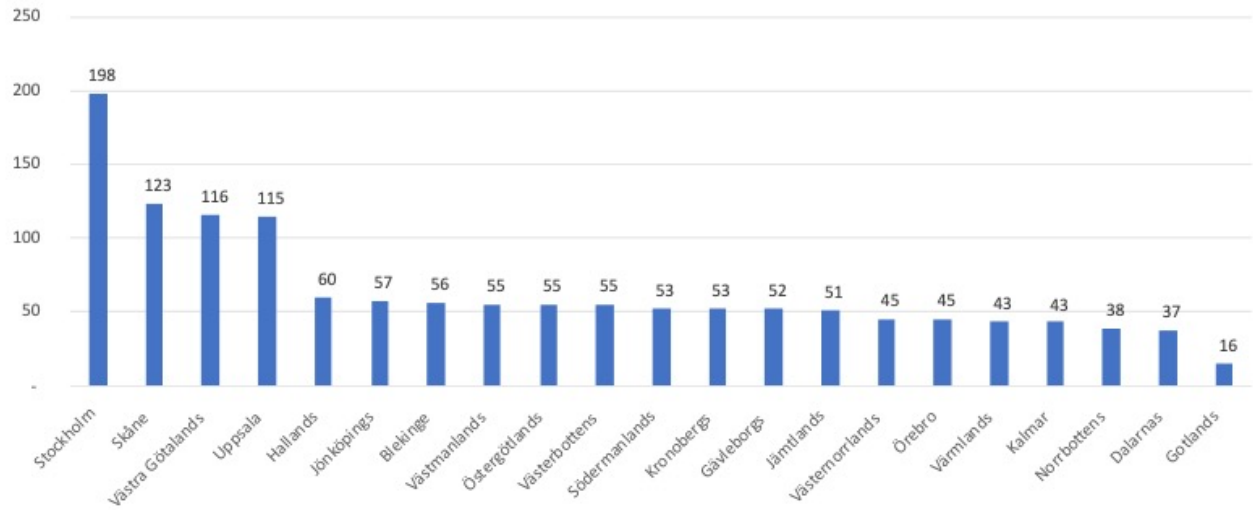
RELEVANS	AVGÅNGS-TIDERNA PASSAR MINA BEHOV	KUNSKAP	PRODUKT-FÖRDEL
Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör	Det är enkelt att resa med bolaget	För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka med bolaget	Jag sparar tid genom att resa med bolaget

De enskilda frågor i KollBar som påverkar resefrekvensen mest är ”Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör” (48%*) och ”Avgångstiderna passar mina behov” (52%*).
**Nationellt snitt*

	Länstrafiken Norrbotten		Luleå lokaltrafik	
År	Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör	Avgångstiderna passar mina behov	Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör	Avgångstiderna passar mina behov
2017	30%	32%	58%	63%
2018	30%	27%	61%	62%
2019	32%	27%	58%	65%
2020	28%	27%	51%	62%
2021	28%	25%	49%	56%

Källa: KollektivtrafikBarometern

Antal resor per invånare år 2019



Källa: Trafikanalys

Antal resor med kollektivtrafik per invånare och år uppgår i Norrbotten till 38 stycken. De övriga jämförda Norrlandslänen har 18–45% fler antal resor per invånare. Dalarnas och Gotlands län har färre antal resor jämfört med Norrbotten med hela Sverige som jämförelseobjekt.

Marknadsandel

Buss

Pandemin har påverkat resandet negativt med start mars 2020 och helåret 2021. Länets resande med kollektiva alternativ är bland de lägsta i Sverige med Dalarna och Gotland i närheten. Mätningen görs månadsvis genom att fråga 200 respondenter om vilket fordonsalternativ de använt vid resa.

Marknadsandel totalt

År	Sverige	Länstrafiken Norrbotten	Luleå lokaltrafik
2017	27%	7%	22%
2018	31%	6%	22%
2019	32%	10%	22%
2020	21%	7%	17%
2021	20%	4%	13%

Källa: KollektivtrafikBarometern

Tåg

Norrtågs mätning görs per linje genom att använda Telia mobilmaster för att mäta förflyttningar mellan orter i jämförelse med antal tågresor på aktuell sträcka.

Luleå–Gällivare–Kiruna

År	Resor	Norrtågs resande	Marknadsandel
2019	1 430 517	85 492	5,98%
2020	1 140 833	44 900	3,94%
2021	1 103 528	43 469	3,94%

Luleå–Kalix–Haparanda (trafikstart 2021-04-01)

År	Resor	Norrtågs resande	Marknadsandel
2019	3 923 867	0	0
2020	3 164 695	0	0
2021	3 126 075	17 298	0,55%

Luleå–Umeå

År	Resor	Norrtågs resande	Marknadsandel
2019	373 875	60 152	16,09%
2020	267 432	36 042	13,48%
2021	261 665	37 771	14,43%

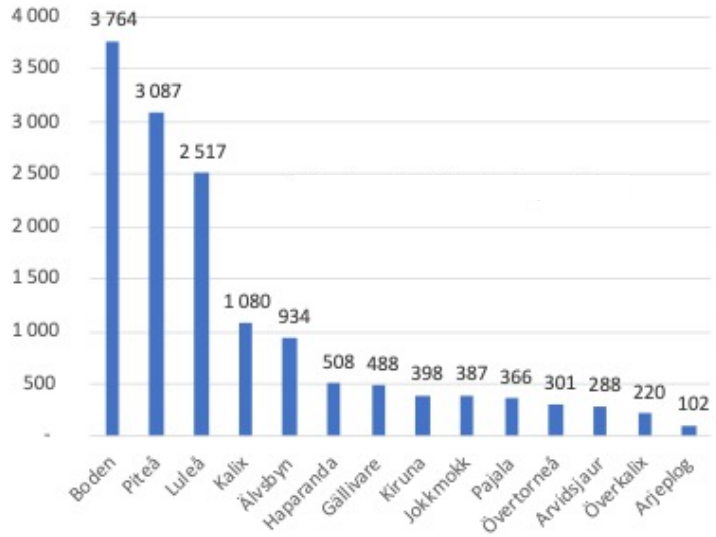
Arbetspendling

Av länets 249 000 invånare är 47% yrkesarbetande, dvs 118 000 personer. Av dessa pendlar ca 14 000 personer över kommungränser i länet vilket är ca 12% av de yrkesarbetande. Därutöver tillkommer arbetspendling till andra länder, framförallt från Tornedalskommunerna men som idag inte mäts på något tillförlitligt sätt.

I bilden nedan visas antalet personer som bor i en kommun och arbetar i en annan. För en attraktiv kollektivtrafikpendling behövs i allmänhet en hög turtäthet.

För att lyckas med de planerade industrietableringarna krävs en inflyttning av personer i yrkesverksam ålder. Det finns även ett antal yrkesverksamma som pendlar från andra delar av Sverige eller andra länder och vistas i länet under de industrietableringar som är igång, men siffror på detta antal fly in/fly out saknas. Sammantaget borde det innebära att underlaget för kollektivtrafiken är större än vad siffrorna nedan visar.

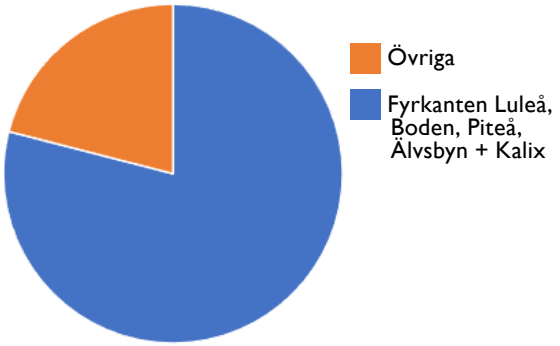
Antal arbetspendlare till annan kommun
Norrbottens län



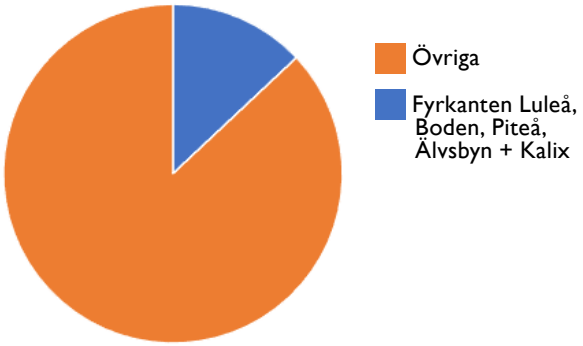
Ca 79% av arbetspendlare över kommungräns bor i fyrkantenområdet samt Kalix vilket motsvarar ca 11 400 personer. Det innebär att merparten av arbetspendling sker inom ett område som är 13% av länets yta. 70% av resorna görs mellan Luleå–Boden samt Luleå–Piteå.

Övriga pendlingsstråk, med över 200 personer bosatta i en kommun och yrkesverksamma i den andra kommunen, är Haparanda–Kalix (344 pers), Gällivare–Luleå (335), Gällivare–Kiruna (295), Kiruna–Luleå (255), Pajala–Kiruna (233) och Jokkmokk–Gällivare (230). I övrigt finns pendlingsstråk av stor betydelse för mindre kommuner som Arjeplog–Arvidsjaur, Övertorneå–Pajala m.fl.

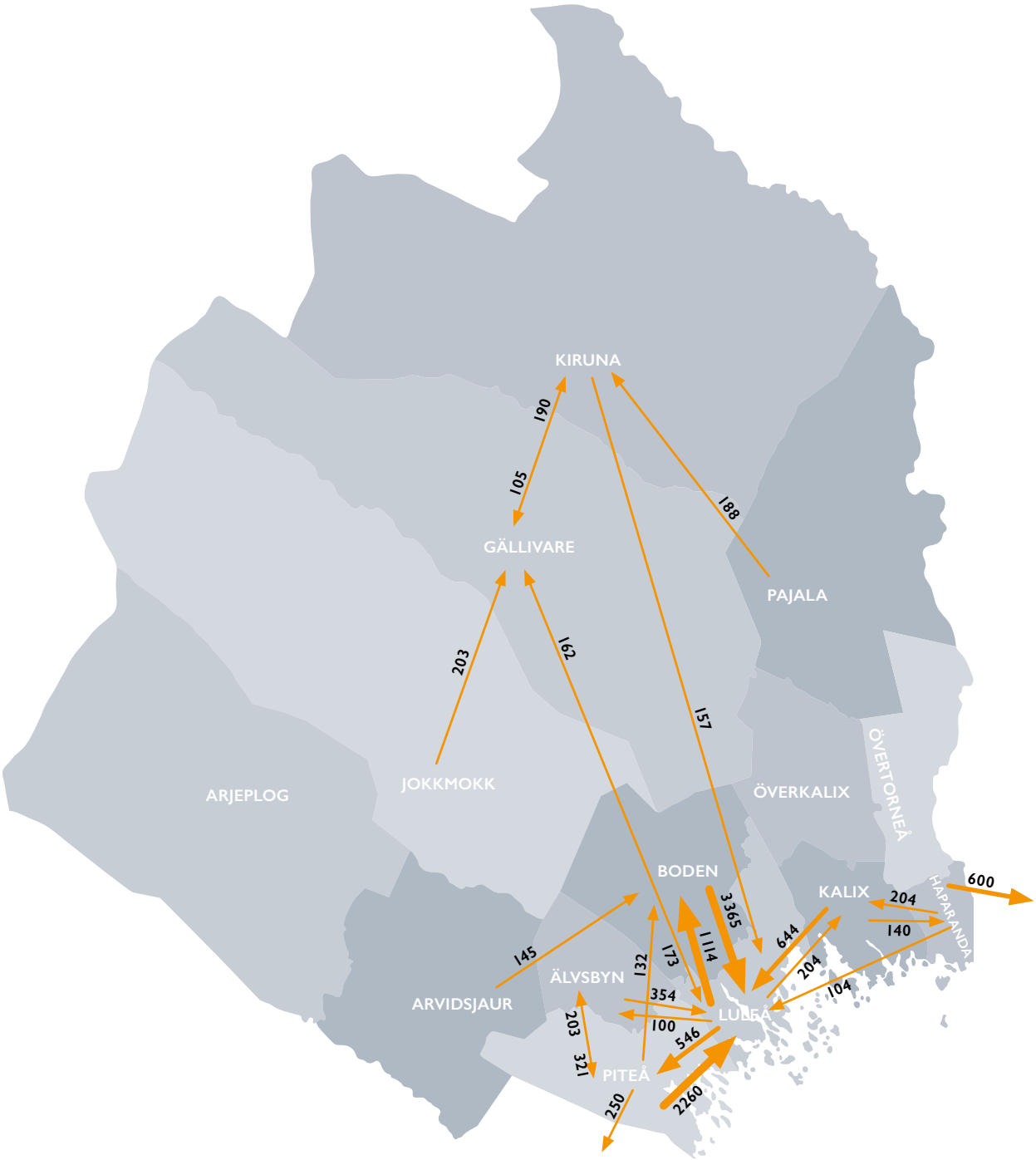
Arbetspendling



Landareal km²



Karta över reseströmmar av arbetspendlare över kommungräns efter bostadskommun >100 personer Norrbotten, år 2020, män och kvinnor



Övrig arbetspendling mellan kommunerna, antal personer >50 personer

Älvsbyn–Arvidsjaur	*99*	*Kalix–Boden*	*70*	*Kalix–Överkalix*	*58*
Luleå–Kiruna	*98*	*Jokkmokk–Luleå*	*66*	*Haparanda–Övertorneå*	*57*
Arvidsjaur–Arjeplog	*88*	*Övertorneå–Luleå*	*66*	*Piteå–Gällivare*	*55*
Älvsbyn–Boden	*87*	*Pajala–Gällivare*	*66*	*Pajala–Luleå*	*54*
Luleå–Skellefteå	*85*	*Övertorneå–Pajala*	*65*	*Arvidsjaur–Skellefteå*	*53*
Boden–Piteå	*82*	*Boden–Älvsbyn*	*64*	*Boden–Kiruna*	*51*
Överkalix–Luleå	*70*	*Haparanda–Kiruna*	*60*	*Luleå–Överkalix*	*50*

Besöksnäring

Besöksnäringen är en näring som växer i Norrbotten och får en allt större betydelse för tillväxten i länet. Antalet gästnätter har stadigt ökat under sedan början av 2000-talet fram till och med 2019 innan pandemin slog till, enligt SCB (se bild nedan). En ökning av antalet besökare och gästnätter ökar förväntningen på att det finns en tillgänglig kollektivtrafik till och inom länet.

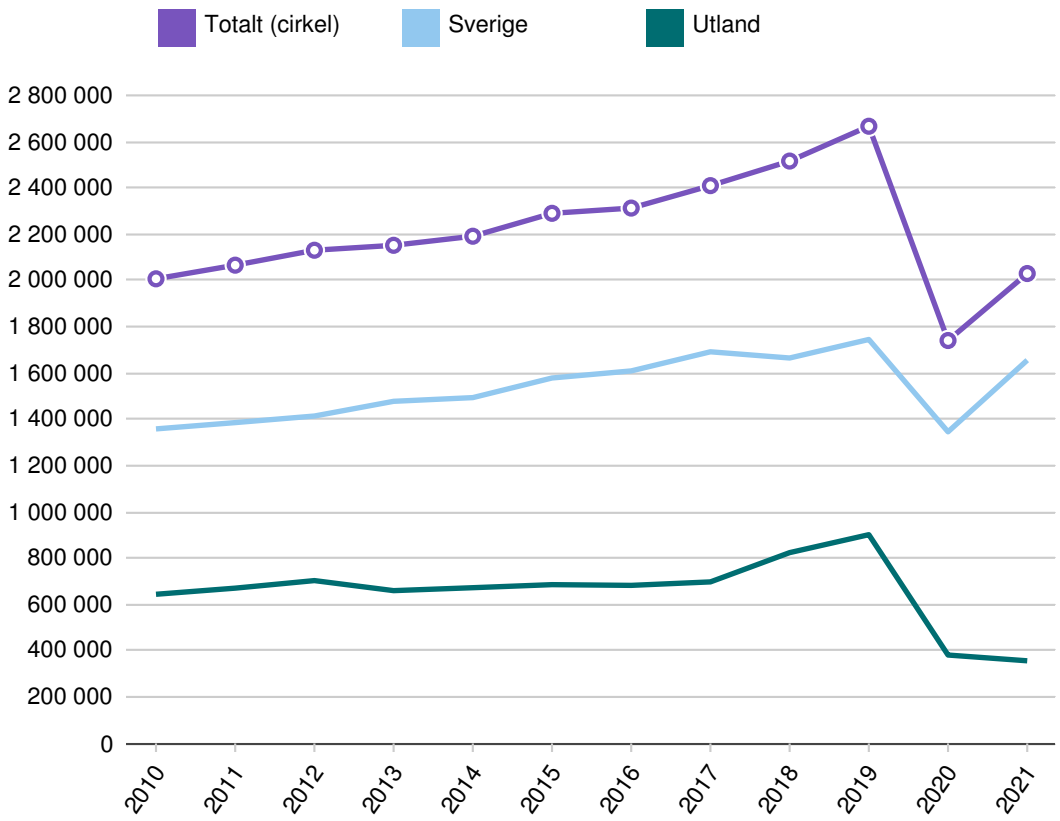
Enligt en enkätundersökning som gjordes år 2021 bland besöksföretagen i länet var transporter till och inom destinationen Swedish Lapland det största hindret för företagen för att utvecklas. Att förbättra transporterna till och inom destinationen pekas därför ut av besöksnäringen som det viktigaste området att arbeta med.

Förväntningarna på transporter/kollektivtrafik förändras genom att det finns en rörelse inom besöksnäringen då besöksmål tillkommer och andra avvecklas samt att allt fler destinationer utvecklar sin verksamhet till att omfatta fler säsonger. Transporterna ingår för de besökare som har köpt en paketresa, men det finns även resenärer som reser till och inom länet på egen hand och dessa är beroende av den allmänna kollektivtrafiken.

Besöksnäringen ser att resenärerna blir alltmer miljömedvetna och ställer högre krav på möjligheten att kunna välja miljövänliga transportmedel i samband med sin resa för att minska sitt klimatavtryck.

För de framtida scenarier som besöksnäringen beskriver efterfrågas är en välfungerande kollektivtrafik en viktig faktor för att kunna möta resenärernas önskemål om hållbara transportlösningar när de besöker länet. Vid framtida planeringen av kollektivtrafiken i länet behöver hänsyn tas till utvecklingen av besöksnäringen.

Gästnätter per år, Norrbotten



Källa: Tillväxtverket

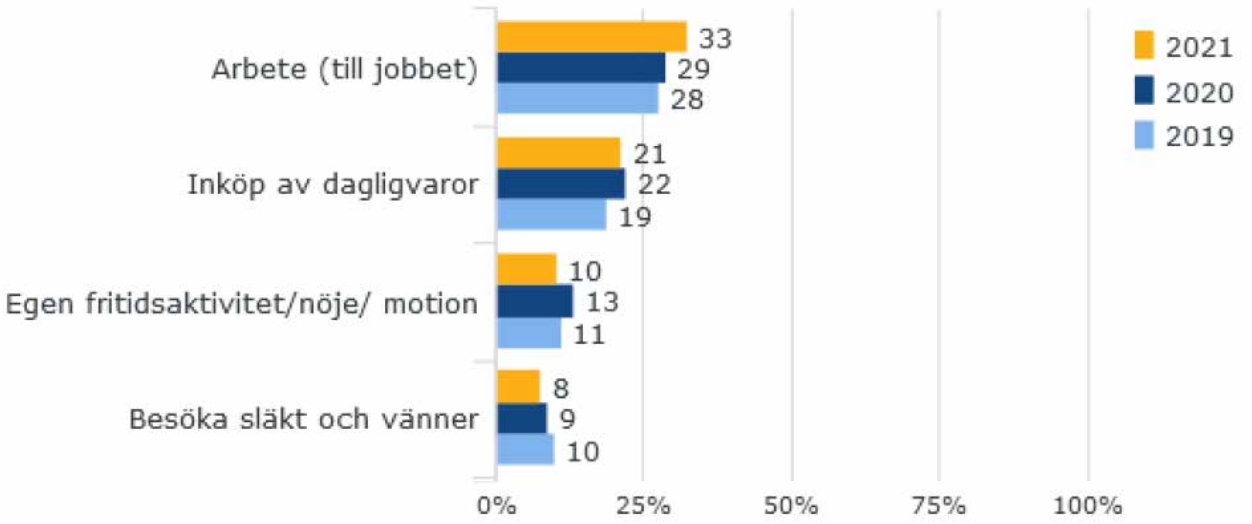
En genomsnittlig gästnatt motsvarar 1 800 kr i omsättning, vilket för år 2021 motsvarar en total omsättning på ca 3,6 mdkr.

Resvanor

Resans ärende

Med undantag för hemresor så är arbete fortsatt det vanligaste ärendet för resa. Det har skett en ökning av andelen som haft arbete som syfte med resan sedan 2019. Trolig förklaring är att pandemieffekter gjort att många ärenden prioriterats bort.

De fyra vanligaste ärendetyperna för resor senaste resdagen (hemresor inkluderat)
Norrbotten år 2019–2021



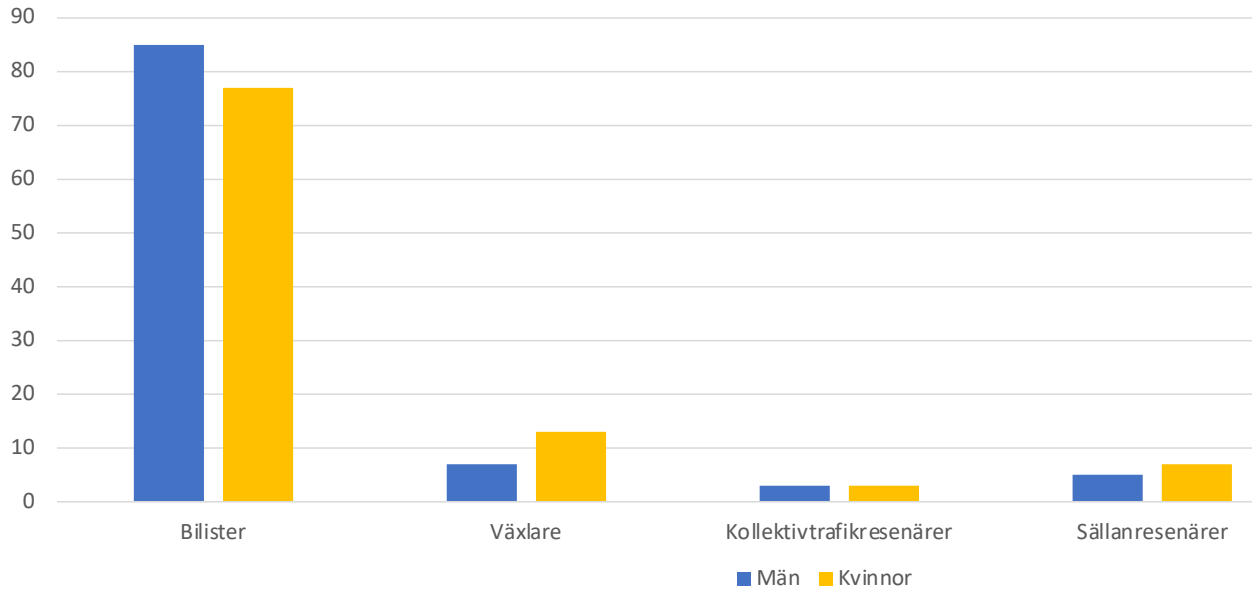
Källa: KollektivtrafikBarometern

Resenärstyper

BILISTER	VÄXLARE	KOLLEKTIVTRAFIK-RESENÄRER	SÄLLAN-RESENÄRER
Reser minst en gång i månaden med bil och reser någon gång per kvartal eller mer sällan med kollektivtrafiken.	Reser minst en gång i månaden med såväl bil som kollektivtrafik.	Reser minst en gång i månaden med kollektivtrafik, och reser någon gång per kvartal eller mer sällan med bil.	Reser någon gång per kvartal eller mer sällan med såväl bil som kollektivtrafik.

Den vanligaste resenärstypen i Norrbotten är bilister och minst vanlig är kollektivtrafikresenärer. Män är i högre grad än kvinnor bilister medan kvinnor oftare klassas som växlare. Bland studerande har andelen bilister ökat de senaste åren medan andelen växlare minskat. Samma trend återfinns bland övriga kategorier resenärer men då i mindre utsträckning. Det ökade bilanvändandet kan troligen förklaras av pandemieffekter.

Resenärstyper, män och kvinnor
Norrbotten år 2021

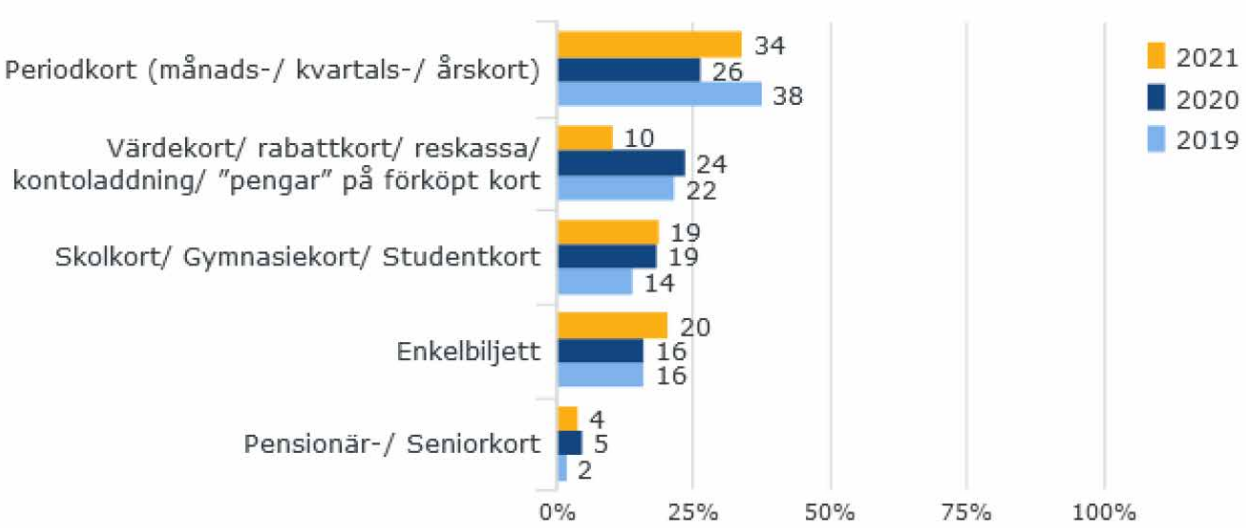


Källa: KollektivtrafikBarometern

Typ av biljett

De flesta resor med kollektivtrafik sker med rabatterade periodkort. Andelen icke rabatterade enkelbiljetter har ökat under pandemiperioden jämfört med 2019.

Biljettyp för resor senaste resdagen (hemresor inkluderat)
Norrbotten år 2019–2021

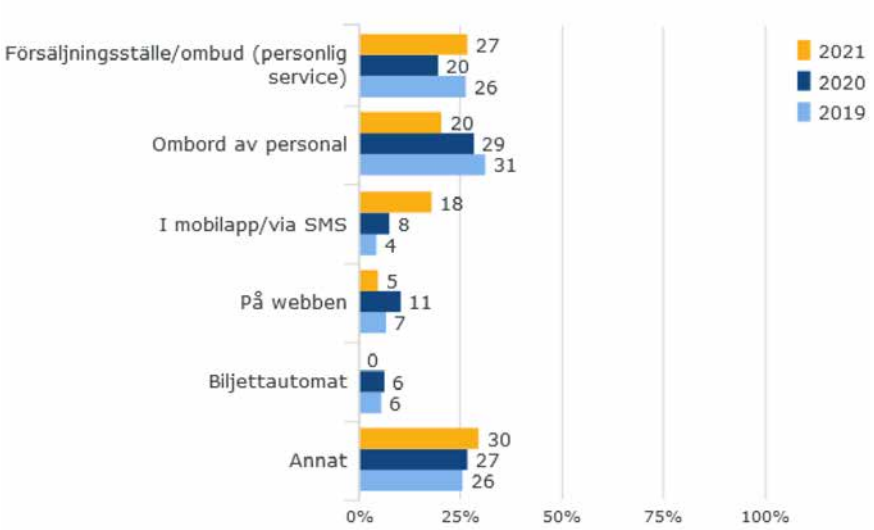


Källa: KollektivtrafikBarometern

Inköpsställen

Andelen som köper sin biljett med personlig service uppgår till nästan hälften i Norrbotten. Andelen via app har ökat kraftigt men är ändå inte högre än 18% jämfört med t. ex. Region Skåne, Kalmar och Halland där andelen är 59–64%. Det finns ingen tydlig analys vad skillnaden beror på, men faktorer som kan påverka är relativt begränsad marknadsföring av appen samt en bristande användarvänlighet.

Inköpsställe för resor senaste resdagen
Norrbotten år 2019–2021



Källa: KollektivtrafikBarometern

Resenärsupplevelse allmän kollektivtrafik

Buss

Tabellen nedan visar nöjdheten med Länstrafiken Norrbotten samt Luleå lokaltrafik under perioden 2017-2021. Särskilt märkbart är att nöjdheten bland allmänheten har sjunkit för båda bolagen under den redovisade perioden.

Nöjdhet med bolaget (NKI)

	Länstrafiken Norrbotten		Luleå lokaltrafik	
År	Kunder*	Allmänhet**	Kunder*	Allmänhet**
2017	64%	60%	75%	73%
2018	61%	51%	79%	73%
2019	65%	52%	79%	72%
2020	67%	55%	78%	71%
2021	60%	47%	78%	67%

**Kunder (de som reser regelbundet, minst en gång varje månad) **Allmänheten (de som reser sällan eller aldrig)*
Källa: KollektivtrafikBarometern

Kommentar:
Faktorer som i hög grad driver den sammanfattande nöjdheten med kollektivtrafikbolagen (NKI) är:

RELEVANS
Det är enkelt att resa med bolaget
Avgångstiderna passar mina behov

KVALITET/ PUNKTLIGHET
Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget

TRYGGHET
Det känns tryggt att resa med bolaget

PRISVÄRDHET
Det är prisvärt att resa med bolaget

De enskilda frågor i KollBar som påverkar NKI mest är ”Det är enkelt att resa med bolaget” (60%*) och ”Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget” (45%*). **Nationellt snitt*

Tilliten för att komma fram i tid har sjunkit rejält för Länstrafiken Norrbotten samtidigt som den är ganska stabil för Luleå lokaltrafik. Upplevelsen för hur enkelt det är att resa med bolaget har dock sjunkit för både Länstrafiken Norrbotten och Luleå lokaltrafik.

	Länstrafiken Norrbotten		Luleå lokaltrafik	
År	Det är enkelt att resa med bolaget	Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget	Det är enkelt att resa med bolaget	Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget
2017	50%	67%	77%	70%
2018	46%	65%	77%	70%
2019	46%	62%	79%	73%
2020	45%	61%	76%	72%
2021	42%	53%	72%	69%

Källa: KollektivtrafikBarometern

Tåg

År 2019 gjorde Trafikverket den senaste NKI-undersökningen på Norrtåg, därefter har det varit ett uppehåll på grund av pandemin. I NKI- undersökningen efterfrågas resenärernas totala omdöme liksom delkomponenterna komfort, bemötande, trygghet ombord, information och punktlighet.

Totalt har index för helhetsintrycket varit på en jämn nivå och uppgick år 2019 till 84% för hela Norrtågs trafik. Punktlighet värdesättes högt, och trafikstörningar i kombination med bristande information var faktorer som drog ned omdömet. Operatören har vidtagit ett flertal åtgärder för att tillhandahålla en bättre och snabbare information till resenärerna, operatören har även ökat tillgängligheten till servicecenter. Ytterligare arbete behöver dock göras för att förbättra punktligheten.

Resenärer på sträckorna som trafikeras i Norrbotten påtalade att kvaliteten gällande komfort, värme och toalett bör öka för att förbättra helhetsintrycket. Trafikföretaget har kontinuerligt vidtagit ett flertal åtgärder för att tillhandahålla högre komfort ombord.

Tågvärdarna ombord på alla linjer i Norrtågssystemet fick genomgående ett mycket högt betyg.

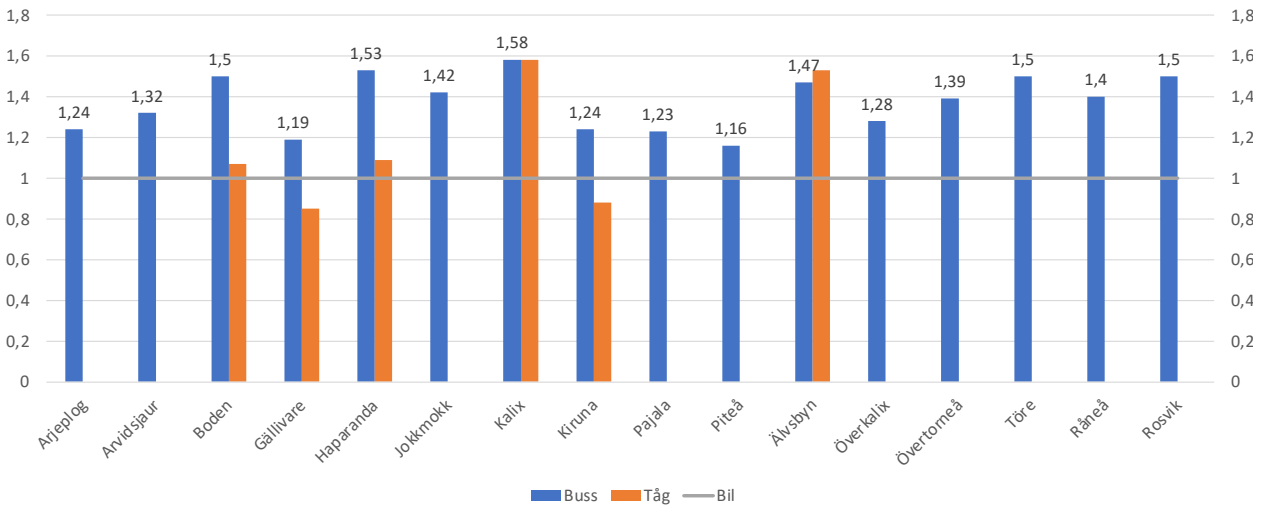
Restidskvot

Restiden med kollektivtrafik upplevs i regel som längre än den verkligen är. Detta beror på den tid som går till väntan vid hållplats, eventuella byten och anslutande resa till och från hållplats. Bilister upplever att restiden med bil är kortare än vad den i verkligheten är då de glömmer den tid som går åt för att gå till och från bilen, att söka efter parkeringsplats. Beaktat detta blir jämförelser av tidsåtgången för resan till kollektivtrafikens nackdel.

10 procents minskning av åktiden ger 4 till 6 procent fler resenärer på kort sikt (UrbanetAnalyse 2012a). Efter 5–10 år kan effekterna bli 50% högre, dvs 6-9 procent fler resenärer.

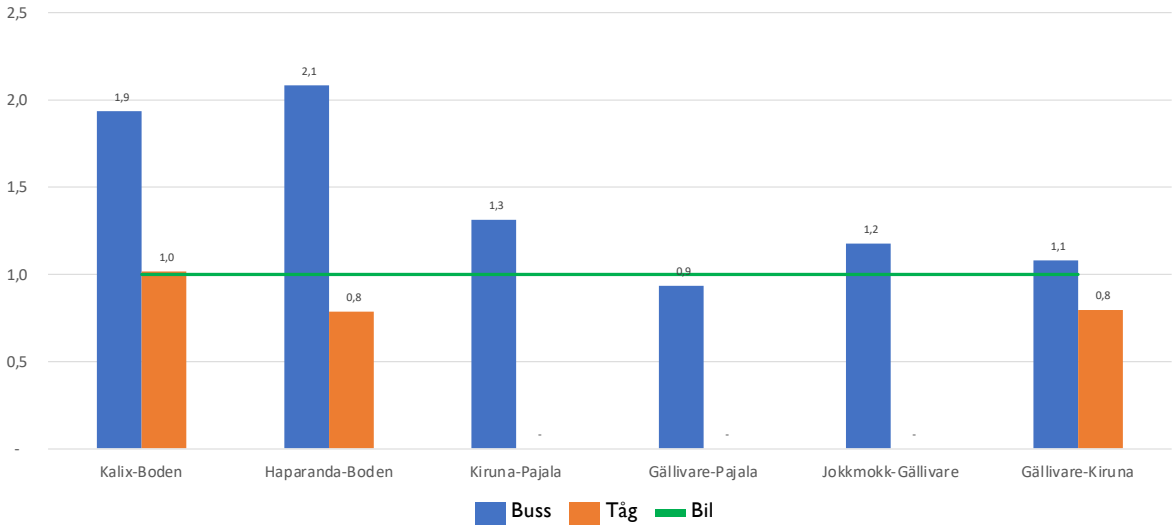
I bilden ses att Gällivare och Kiruna har bättre restidskvoter med tåg än bil till/från Luleå. Tåg från Boden och Haparanda har jämförbara restidskvoter med bil medan Kalix värde för tåg är jämförbart med buss och 1,5 gånger bilens restidskvot.

Jämförelse restidskvoter Norrbotten , till/från Luleå



Källor: Google maps för bil. Resrobot för buss och tåg.

Jämförelse restidskvoter några övriga destinationer Norrbotten



Källor: Google maps för bil. Resrobot för buss och tåg.

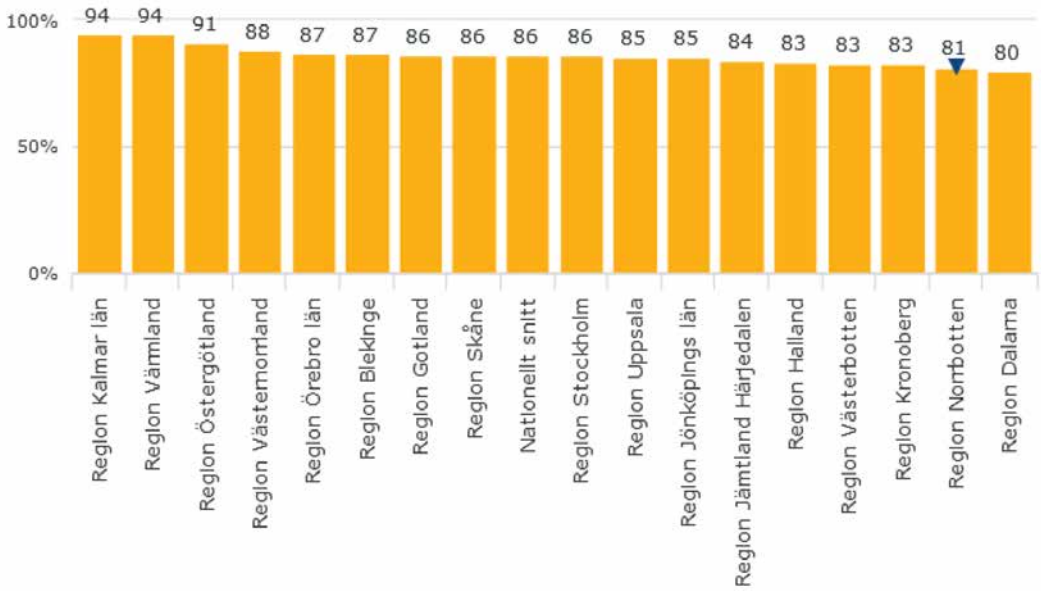
Utifrån sammanställningen kan man se att kollektivtrafiken med buss/tåg har en konkurrenskraftig restidskvot på vissa sträckor, men att man på andra sträckor behöver undersöka möjligheterna till genare linjer för att tidsmässigt kunna konkurrera med bilen.

Punktlighet

Buss

Den upplevda punktligheten för bussresenärer i Norrbotten, enligt Kollbar, uppgår till 81% vilket är näst sämst i landet. Sämst är Region Dalarna med 80% och bäst är Region Kalmar med 94%. Det sker dock ingen exakt mätning av punktligheten för den regionala busstrafiken i Norrbotten då ett realtidssystem saknas och det saknas bra alternativ för att göra en sådan mätning. Avsaknaden av detta försvårar ett systematiskt förbättringsarbete för bussarnas punktlighet då det inte finns en analys över orsakerna till förseningar.

Kollektivtrafikens punktlighet för resor senaste resdagen per samtliga regioner anslutna till KollBar år 2021



Källa: KollektivtrafikBarometern

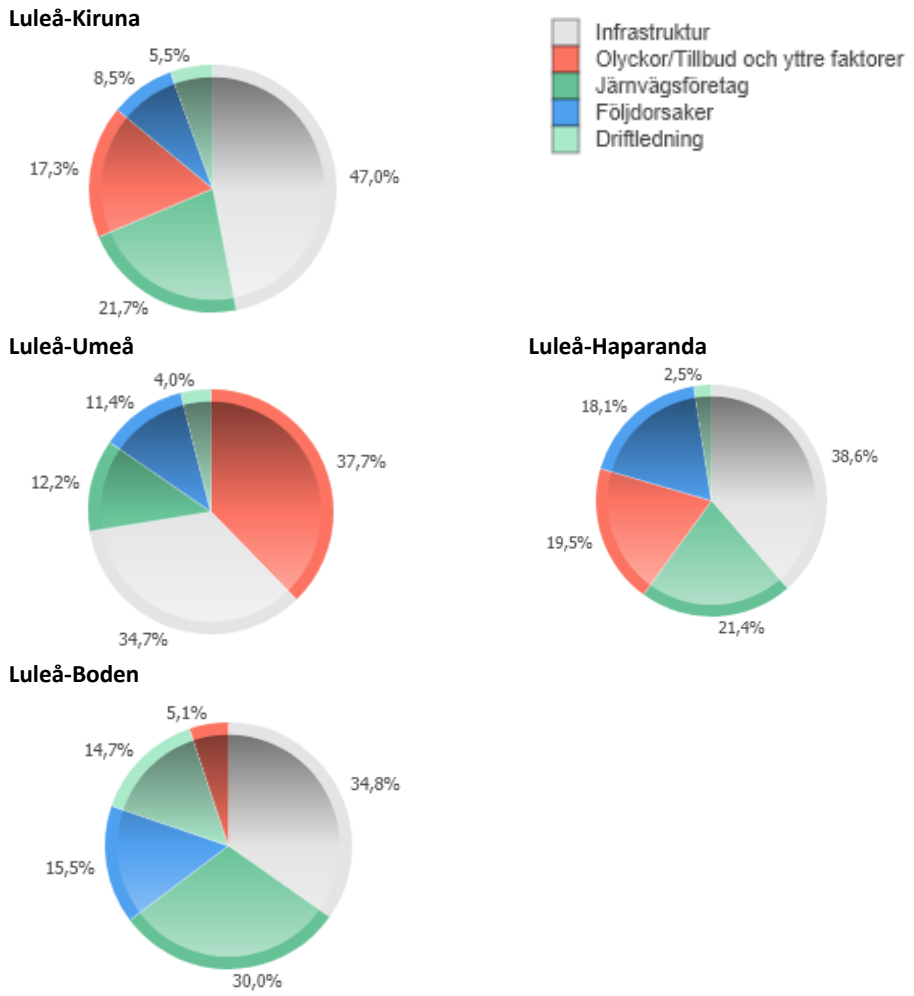
Tåg

Punktligheten och regulariteten mäts och sammanställs månadsvis för varje avgång/ankomst på samtliga av Norrtågs linjer.
Den sammanvägda resenärsupplevda punktligheten avseende Norrtågs linjesträckningar i länet har under 2021 varit låg. Den sammanvägda punktligheten mäts utifrån att regularitet multipliceras med i tid på stationen. Ett inställt tåg och ett inställt tåg med bussersättning minskar mätvärdet för regularitet.

	Punktlighet RT + 5 min År 2021	Regularitet År 2021	Upplevd punktlighet för resenären
Umeå–Luleå	76%	91%	69%
Luleå–Kiruna	79%	82%	65%
Luleå–Haparanda	60%	94%	57%

Det nationella målet för tågtrafikens punktlighet är RT (tid för beräknad ankomst) + 5 min =95%, vilket ingen av sträckorna i länet når upp till.

Orsaker till förseningar i % per sträcka, år 2021.



Orsakerna till förseningarna skiljer sig till viss del beroende på vilken sträcka som avses. För sträckan Luleå–Kiruna, som trafikeras av många och tunga malmtåg, är det främst infrastrukturen som är den största anledningen till förseningarna. Sträckan mellan Luleå–Haparanda har också mycket bekymmer med infrastrukturen, vilket främst kan härledas till utmaningar med det nya signalsystemet ERTMS.

TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighetsanpassade fordon

Länstrafiken har i nuläget 64 fordon som är tillgänglighetsanpassade. Enligt definitionen är ett tillgänglighetsanpassat fordon utrustat med ramp/lift, rullstolsplats och har audiovisuellt utrop. Länstrafiken har prioriterat rullstolsramp och ramp/lift, 97% av fordonen i Länstrafikens linjenät har ramp/lift. 92% har rullstolsplats. Av fordonen har 33,1% audiovisuellt utrop, vilket motsvarar de fordon som går på stomlinjerna.

I Norrbotten trafikeras tågtrafiken på sträckorna Luleå–Kiruna, Luleå–Umeå och Luleå–Haparanda av X52 Regina. Samtliga av dessa tåg har tillgänlighetsanpassad WC, insteg i perronghöjd och rullstolslift, hörslinga, invändiga informationstavlor samt både invändiga och utvändiga utrop.

Andel tillgänglighetsanpassade fordon år 2017–2021

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå	Norr-tåg
2017	32,6%*	0	0	0	0	0	93%	0	-
2018	32,6%*	0	0	0	0	0	93%	0	-
2019	33,1%*	0	0	0	0	0	93%	0	-
2020	33,1%*	0	0	0	0	0	94,7%	0	-
2021	33,1%*	0	0	0	0	0	94,7%	100%**	100%

** Enligt definitionen är ett tillgänglighetsanpassat fordon utrustat med ramp/lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop.*
***Fr o m 1 juli 2021 är alla fordon inom Piteå lokaltrafik tillgänglighetsanpassade.*
Källa: ANBARO

Tillgänglighetsanpassade hållplatser

För närvarande saknas en gemensam sammanställning av nuläget och behov av åtgärder för hållplatser på det kommunala och statliga vägnätet i länet. En gemensam kartläggning skulle vara ett stöd för resenärer vid planering av sin resa.

För den regionala busstrafiken finns 2 559 fysiska hållplatser med någon form av utrustning vilket varierar med väderskydd, plattform, belysning, hållplatsstolpe m.m. Det finns fler hållplatser som nyttjas men dessa hållplatser har ingen fysisk utrustning. Vad gäller stationer på det statliga vägnätet så har RKM och Trafikverket tillsammans kartlagt och prioriterat områden och hållplatser inför ombyggnationer/ förbättringsåtgärder och har på så sätt en samsyn på tidsplan och prioritering av hållplatsåtgärder. Vid dessa ombyggnationer kommer även tillgänglighetsperspektivet för olika funktionsvariationer att beaktas.

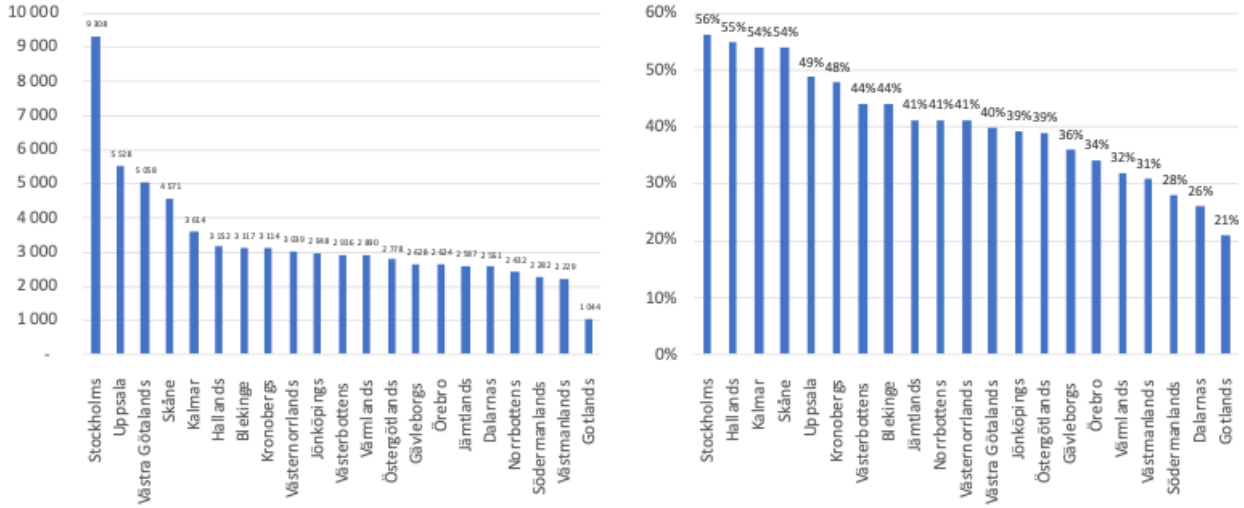
Kommunerna är väghållare av det kommunala vägnätet och respektive kommun har information och fakta om nuläget avseende tillgänglighet och behovet av hållplatsåtgärder på deras vägnät, dessa redovisas ej i detta dokument.

Många stationer inom Norrtågs trafikområde har nybyggda stationshus med god tillgänglighet med bland annat hissar och väl disponerade plattformsytor. Alla stora och medelstora stationer har information i form av text och ljud. Det finns även taktila informationstavlor med tåginformation. På stationsområdena finns sinus- och kupolplattor för den med nedsatt syn. På www.norrtagab.se finns fullständig information om tillgängligheten på varje station som Norrtåg trafikerar.

TRAFIKEKONOMI

En jämförelse med Sverige

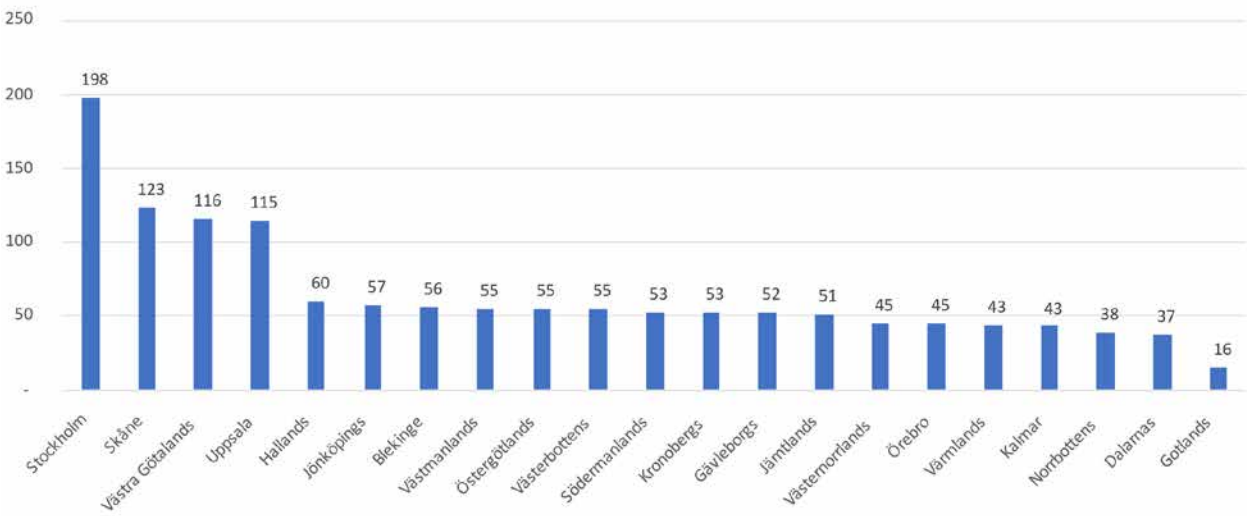
Bruttokostnader (kr/invånare) och kostnadstäckningsgrad (%) allmän kollektivtrafik per län år 2019



Källa: Trafikanalys

Tabell visar att Norrbotten 2019 lägger 2 432 kr i bruttokostnader per invånare för kollektivtrafik. Värdet innefattar all kollektivtrafik, dvs regional- och tätortsbuss samt regional tågtrafik. Jämtlands trafik kostar 6% mer per invånare än i Norrbotten medan Västerbottens motsvarande värde är 19% högre och Västernorrlands är 25% högre. Efter att resenärsintäkter avräknas är kostnadstäckningsgraden i Norrbotten 41% och ligger i mellanskiktet i Sverige. Även Jämtland och Västernorrland har en kostnadstäckningsgrad på 41% medan Västerbotten ligger på 44%.

Antal resor per invånare och år, Sveriges län



Antal resor per invånare och år uppgår i Norrbotten till 38 stycken, samtidigt som de övriga Norrlandslänen har mellan 18–45% fler antal resor per invånare. Endast Dalarnas och Gotlands län har ett färre antal resor jämfört med Norrbotten samt med hela Sverige som jämförelseobjekt.

Ett försök till analys av värdena ovan börjar i erfarenheter inom branschen som säger att en attraktiv kollektivtrafik i grund handlar om att det ska vara enkelt att resa och att trafiken ska vara tillgänglig. Det går att konstatera att tillgänglig trafik mätt i utbudskilometer per invånare är ca 30% högre i Västerbottens och Jämtlands län medan Västernorrlands utbud är ca 14% mindre. Västernorrlands mindre geografiska yta ger dock att utbudskilometer per ytareal är 400% högre än i Norrbotten. Tillgängligheten skulle på så sätt kunna sägas vara lägst i Norrbotten. Med tanke på att ytan på länen skiljer sig åt är det svårt att utifrån nyckeltal göra jämförelser och dra några säkra slutsatser kring tillgängligheten.

Attraktiviteten är som tidigare nämnts beroende av dess tillgänglighet och att det är enkelt att åka. Samordningen av trafiken i respektive län är större i de övriga länen jämfört med Norrbotten. Det innebär att det är enklare för resenären att använda kollektivtrafiken i övriga län om man vill göra resor med någon form av byte längs resvägen. I Norrbotten saknas samordning av varumärken, biljettpriser och produkter, tidtabeller och bytespunkter.

Tågtrafik

Tågtrafiken som bedrivs i Norrtågs regi finansieras huvudsakligen av Region Norrbotten med en betydande andel av Trafikverket. Tåglinjen mellan Luleå och Haparanda utgör ett undantag och finansieras till del av kommunerna längs linjen. Totalt finansieras Norrtåg 2023 med 52,0 mkr av aktörer från Norrbottens län varav 48,3 mkr av Region Norrbotten och 3,7 mkr av kommunerna Luleå, Boden, Kalix och Haparanda.

Finansiering Norrtåg

	Budget 2023
Kostnader Norrtåg	508 mkr
Regionernas finansiering *)	-256 mkr
Resenärsintäkter	-155 mkr
Statlig medfinansiering	-98 mkr
Norrtågs resultat	0 mkr
*) Respektive regions andel	-256 mkr
Västernorrland	-87 mkr
Västerbotten	-74 mkr
Norrbotten	-52 mkr
Jämtland	-43 mkr

Sjötrafik

Den sjötrafik som finns i länet finansieras av respektive kommun.

Busstrafik

Länstrafiken

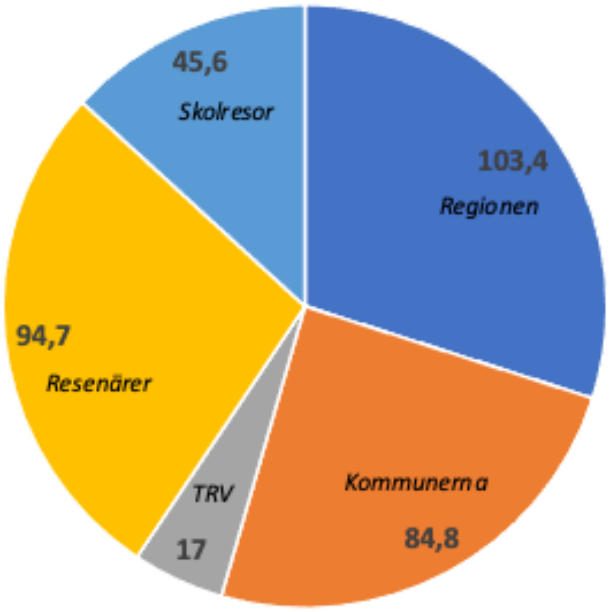
Stomlinjer är den busstrafik som utförs av Länstrafiken och finansieras av Region Norrbotten samt till viss del av Trafikverket. Trafikverkets finansiering har över tid minskat och förflyttats till tågtrafik. Inomkommunala linjer är den busstrafik som utförs av Länstrafiken och finansieras av respektive kommun samt till viss del av Trafikverket. Länstrafikens upphandlade trafik i länet består totalt av 99 linjer fördelat på 29 stomlinjer, 68 lokala linjer samt två fjällinjer.

Tabellen nedan visar Länstrafikens kostnader 345,6 mkr (år 2019) och hur det finansieras. Notera att sammanställningen även innefattar kostnader för nedläggning av Bussgods i Norrbotten AB (21 mkr).

Nettokostnaden (resenärsintäkter frårdragna) inklusive gemensamma kostnader 2019 var 205,2 mkr varav Trafikverket stod för 17,0 mkr. Nettokostnaden för medlemmarna i RKM att finansiera fördelades i exemplet 2019; Region Norrbotten 103,4 mkr och Norrbottens kommuner stod för 84,8 mkr.

Mellan kommunerna finns ett avtal om fördelning av kostnader vilket ger en mindre justering av de faktiska kostnaderna för att driva trafiken.

Finansiering av bruttokostnad Länstrafikens linjer samt gemensamma kostnader 2019 (mkr)



Tätortstrafiken

Tätortstrafik med buss finansieras av respektive kommun. Tätortstrafik finns i Kiruna, Gällivare, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda kommuner. Totalt kostar tätortstrafiken ca 260 mkr varav biljettintäkterna är ca 80 mkr. Den genomsnittliga kostnadstäckningsgraden är 31% men varierar från 4 till 41 procent mellan kommunerna. Sifforna gäller år 2019 och utgår från vad som är inrapporterat till Trafikanalys.

MILJÖ

Allmän beskrivning bränslen och drivmedel

Energi generellt och fossila bränslen har ökat kraftigt i pris dels genom kriget i Ukraina samtidigt som en större andel biodrivmedel blandas in i fossila bränslen i Sverige (reduktionsplikten) vilket ger priserna en extra skjuts uppåt nationellt jämfört med andra länder. Diesel har som exempel ökat i pris med 80% från januari 2021 till mars 2022. Diesel är ännu det dominerande drivmedelslaget för bussar samtidigt som en utfasning pågår, kortsiktigt kommer därför trafiken i länet att bli dyrare att driva. Vad som händer med energipriserna på lång sikt är svårt att ge någon prognos om.

En stor osäkerhet råder också i skrivande stund gällande långsiktiga val av drivmedel. Den tekniska utvecklingen går fort inom detta område vilket gör att det som är sant idag mycket väl kan ha förändrats till i morgon. För transportköparen innebär det därför att löpande följa den tekniska utvecklingen inom området för att hamna någorlunda rätt i stunden då fossila bränslen ska ersättas på relativt kort tid och förväntan på livslängden på ett fordon är långt över tio år.

Fossila bränslen

Fossila bränslen är olja, naturgas och kol. De har under mycket lång tid bildats av gammalt organiskt material som döda växtdelar och små djur på havsbotten och i marken. Fossila bränslen är icke-förnybara energikällor som är skadliga för miljön och så småningom kommer att ta slut. Bensin är det vanligaste drivmedlet för bilar i Sverige.

Förnybara drivmedel

De vanligaste förnybara drivmedlen är:

- Etanol E85 som i Sverige främst framställs från grödor.
- Biogas som framställs ur slam på avloppsreningsverk men också från matavfall, gödsel och andra rötbara organiska rester.
- Vätgas
- El, om det är förnybar el såsom sol, vind- eller vattenkraft.
- Biodiesel är ett samlingsnamn för flytande biodrivmedel som kan blandas med fossil diesel eller användas utan inblandning i dieselmotorer, vanligast i Sverige är:
  - RME (Rapsmetylester) som framställs genom omförestring av rapsolja.
  - HVO (Hydrerade vegetabiliska oljor) är en syntetisk diesel.

Alternativa drivmedel

Alternativa drivmedel används oftast som ett alternativ till bensin och dieselolja och innefattar alla drivmedel (utom bensin och diesel) och behöver inte vara förnybar energi. Till exempel naturgas, som är ett fossilt drivmedel men som förbättrar närmiljön genom mindre utsläpp av partiklar. El, kan vara både förnybar (från till exempel vind- och vattenkraft) eller från fossila eller andra ändliga källor (från till exempel kol- respektive kärnkraftverk).

Andel fordonskilometer som drivs med förnybara bränslen

All linjetrafik i Norrbotten förutom Norrlandskustens bussar, linje 26 Arjeplog–Arvidsjaur–Skellefteå, Boden tätort och Piteå tätort drivs enbart med MK1-diesel. Linje 26 (from december 2021) och Norrlandskusten drivs med HVO/RME. Boden tätort kör fordon med biogas/fordonsgas. Piteå tätort kör sedan 1 juli 2021 fordon med el. Luleå lokaltrafik (LLT) kör fordon med el, diesel mk1, biogas och HVO.

Andel fordonskilometer med förnybart bränsle

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2015	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		0 %
2016	8,9 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	29 %	0 %
2017	18,5%	50%	0%	0%	0%	0%	100%	0%
2018	21,1%	37%	0%	0%	0%	0%	65%	0%
2019	19%	54%	4,7%	4,7%	4,6%	4,7%	34,4%	4,3%
2020	20,2%	74%	4,7%	4,7%	4,7%	4,7%	33,8%	4,4%
2021*	35,5%	80,6%	20,4%	22,1%	22,6%	22,4%	35,7%	48,9%

Värden från databasen FRIDA.

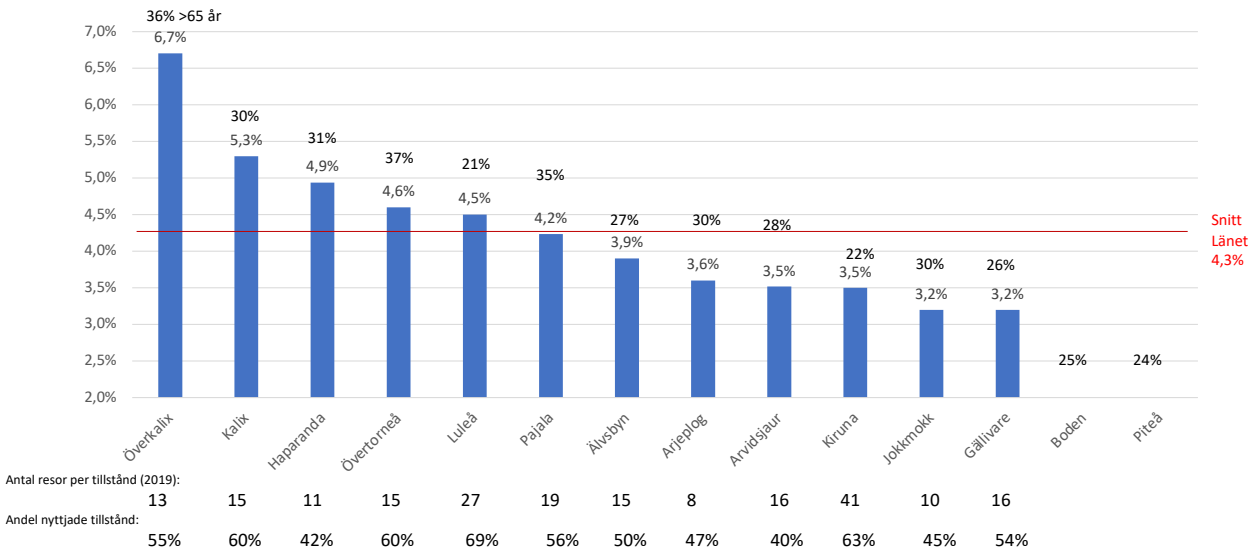
** Mätmetoden är ändrad från år 2021 och framåt, värdet för den procentuella inblandningen förnybart i diesel MK1 är förändrad. Tidigare har 5% inblandning av RME rapporterats men fr o m år 2021 anges den procentuella inblandningen förnybart enligt reduktionsplikten.*

Ett mer relevant mått att mäta är utsläpp antal kg koldioxid per passagerarkilometer. Mätdata saknas dock för tillfället för samtliga bolag.

FÄRDTJÄNST OCH RIKSFÄRDTJÄNST

Färdtjänsten är en transportform för de som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. För att resa med färdtjänst behövs ett tillstånd. Frågor om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst prövas av folkbokföringskommunen. Kommunen kan också överlåta sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. I Norrbottens län har tretton av fjorton kommuner överlåtit dessa uppgifter till RKM. Till och med 2020 hanterades tolv kommuner i länet av RKM. 2021 tillkom Piteå kommun. Bilden nedan visar statistik för färdtjänsttillstånd för de tolv kommuner som RKM hanterade år 2020.

Andel färdtjänsttillstånd Norrbottens län år 2020
(andel jämförd med befolkningsmängd)



I landet i övrigt har lite drygt hälften av landets kommuner lämnat över utfärdandet av färdtjänsttillstånd till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Lokala eller regionala reglementen kompletterar lagstiftningarna i tillståndsgivningen.

Tillstånden kan tidsbegränsas, gälla tills vidare och/eller begränsas till antalet.

Den som har tillstånd till färdtjänst kan åka inom den egna kommunen, samt 50 km in i angränsande kommun/län från kommungränsen räknat. Haparanda, Pajala och Övertorneå kommun har ett tillägg i regelverket som innebär att resa även kan göras in till bestämda orter som är närmaste angränsande kommun i Finland. Den färdtjänstberättigade har även möjlighet att åka 24 enkelresor per år, från en kommun till en annan inom länet, så kallad länsfärdtjänst. Att tillhandahålla Länsfärdtjänst är inte tvingande enligt färdtjänstlagen, men medför att resorna kan samordnas på ett mer kostnadseffektivt sätt tillsammans med exempelvis sjukresor.

Om resa gäller från en kommun i länet till/från en annan kommun utanför länet, men inom landet, prövas ansökan om riksfärdtjänst. Riksfärdtjänst är en ersättning för reskostnader för den som på grund av stor och varaktig funktionsnedsättning måste resa på ett särskilt kostsamt sätt och ändamålet med resan är rekreation, eller fritidsverksamhet eller annan enskild angelägenhet.

Resa inom annan kommun gäller om den färdtjänstberättigade har sökt särskilt tillstånd för att resa i annan kommun inom det egna länet eller utanför länet. Inom länet är egenavgiften densamma som i hemkommunen. För resa inom annan kommun utanför länet kan resenären får 50% ersättning i efterhand för sina taxiresor, tillstånd för detta måste dock sökas innan resan ska göras. Tillstånd till resa inom annan kommun är utöver lagstiftning och inte tvingande enligt färdtjänstlagen.

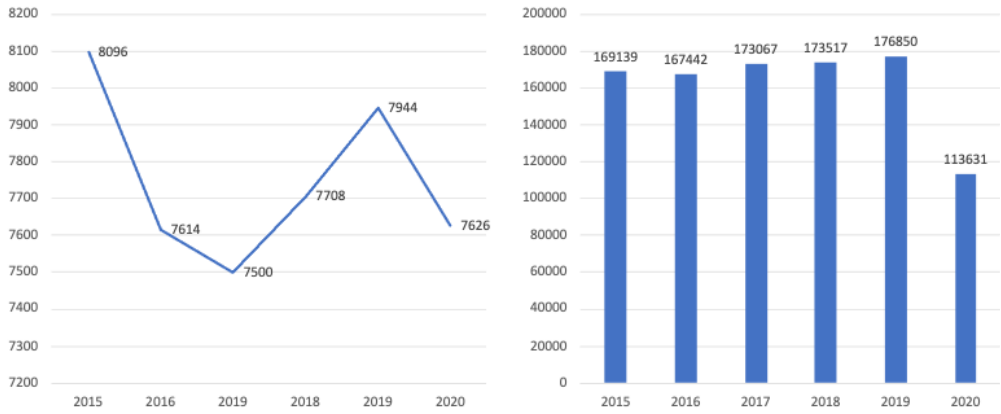
Den nuvarande lagen om färdtjänst infördes 1998 och sedan dess betraktas färdtjänst huvudsakligen som en transportpolitisk fråga.

I mars 2022 gav Regeringen ett uppdrag till Trafikanalys att göra en analys och bedömning av om det finns behov att förtydliga vilka kriterier som ska beaktas vid prövning av rätt till färdtjänst. Trafikanalys ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 mars 2023. Beroende på vad som framkommer i uppdraget kan eventuella förändringar ske vid prövning av färdtjänsttillstånd.

Antal resor

För de 12 kommuner som ingick i RKM:s system gjordes ungefär 177 000 färdtjänstresor år 2019, vilket kan sägas vara ett relevant basår. Kostnaden för dessa färdtjänstresor samt kommunernas kostnad för administration uppgick till totalt 37 mkr. Boden och Piteå ingår ej i denna statistik. Piteå tillkom år 2021, vilket kommer att innebära att antalet resor blir fler inom RKM avtal. År 2020 påverkades kraftigt av pandemin med ett mycket lägre resande. Om vi antar att de kommuner som sköter färdtjänst i egen regi har samma andel resande som de som ingår i RKM statistik skulle det innebära ca 70 000 resor ytterligare eller totalt ca 250 000 resor, vilket motsvarar lite drygt 2% av länets totala kollektivtrafikresande.

Antal färdtjänsttillstånd och resor, Norrbottens län



Med en högre andel äldre torde behovet av färdtjänst vara större i länet än riket i genomsnitt.

Antal beviljade och nyttjade färdtjänsttillstånd i Norrbotten (exkl Boden) år 2021

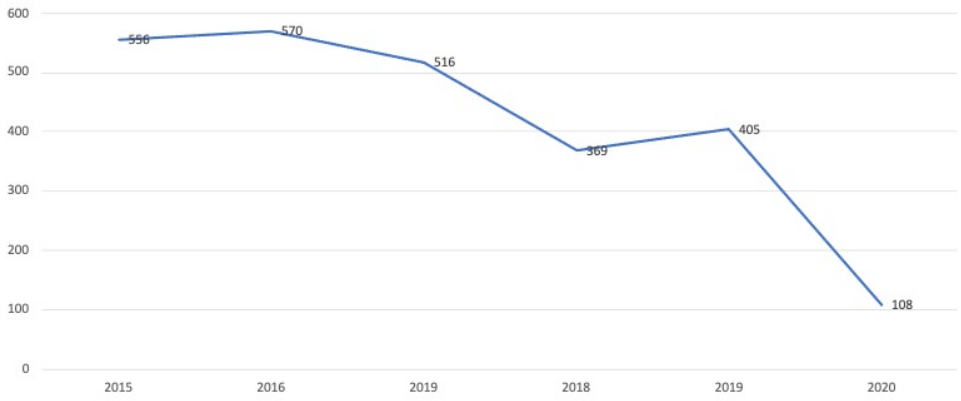
Född år	Antal tillstånd		Nyttjat	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
–1941	1 497	3 665	787	1 820
1942–1956	1 003	1 397	587	842
1957–1976	453	534	309	371
1977–2001	312	274	197	188
2002–	57	43	41	27

Antal resor och resenärer i Norrbotten (exkl Boden) år 2021

	Antal
Enkelresor	163 755
Varav kvinnor	90 417
Varav män	73 338
Antal resenärer	5 169

Antalet resor med färdtjänst i riket har minskat betydligt under senare år möjligen en följd av att kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgänglig för funktionshindrade. Samma minskning kan inte ses i Norrbotten.

Antal resor riksfärdtjänst, Norrbottens län



Luleå kommun står för mellan 50–70% av alla riksfärdtjänstresor årligen, övriga kommuner har en handfull vardera.

Taxor i färdtjänsten

Av §11 Färdtjänstlagen framgår att avgifterna ska vara skäliga och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader. Varje kommun har frihet att själv bestämma avgifterna, men i avtal mellan de kommuner som anslutit sig till RKM framgår att RKM ska arbeta för att harmonisera regelverket i länet.

Egenavgiften för färdtjänst grundas på Länstrafiken Norrbottens ordinarie enkelbiljettpris på buss, med ett tillägg på 75%. Egenavgiften regleras när Länstrafiken justerar sina biljettpriser. I sällskap med färdtjänstberättigad förälder åker barn under 7 år gratis och barn/ungdomar 7–19 år betalar halv färdtjänstavgift.

För den som gör många färdtjänstresor, exempelvis studieresor eller arbetsresor, kan RKM efter särskild prövning erbjuda den färdtjänstberättigade rabatterade resor. Att tillhandahålla rabatterade resor är inte tvingande enligt färdtjänstlagen. Några olika varianter av rabatter för färdtjänstresor till och från arbete, studier och dagverksamhet förekommer i RKM Norrbottens 13 kommuner. Den rabatterade egenavgiften för resenärer i Kiruna och Luleå är drygt hälften av vad den är i övriga kommuner.

Resenärsupplevelse särskild kollektivtrafik

ANBARO 2021 visar att majoriteten av färdtjänstresenärerna överlag är mycket nöjda med sina resor. 94% av färdtjänstresenärerna i Norrbotten jämfört med 92% i riket anger att de är nöjda med beställningen och resan sammantaget. Det sammanfattande betyget för beställning visar att 91% är nöjda i Norrbotten. Nivån är i princip lika hög i Norrbotten som i riket, där den är 92%. 94% av färdtjänstresenärerna tyckte att väntetiden vid beställning via telefon var rimlig, både i Norrbotten och i riket. Nöjdheten med bemötandet av samtalsmottagaren vid beställning ligger på 94%, både i Norrbotten och i riket. 94% är nöjda med förarens bemötande i Norrbotten, nöjdheten i riket ligger på 92%. Andelen resenärer som kom fram i tid enligt branschens definition på försening (max 5 minuter sen) är 96%, både i Norrbotten och i riket. Av samtliga resenärer, är det 57% i Norrbotten och 54% i riket som reser minst varje vecka.

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten
Kungsgatan 23B, 972 31 Luleå

www.rkmbd.se

RKM
REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
NORRBOTTEN

REMISSUNDERLAG
2022-08-23

Beslutsdokument

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län 2023–2030

RKM
REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
NORRBOTTEN

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län 2023–2030.
Beslutat i Direktionen 2022-xx-xx.

Foto: Johan Baggström, Per Pettersson, Peter Keisu,
Shutterstock med flera.

RKM
REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
NORRBOTTEN

Innehållsförteckning

BESLUTSDOKUMENT

Vision och mål 53
Inledning 53
Norrbotten - Sveriges mest välkomnande och nytänkade län 53
Målgrupper och deras behov 54
Övergripande mål 55
Strategiska val 61
Strategier för tillgänglighet av kollektivtrafik 61
Övriga strategier vid trafikplanering 61
Ordlista 62
Bilagor 63

Vision och mål

INLEDNING

Detta är visions- och måldokumentet av det uppdaterade Regionala trafikförsörjningsprogrammet i Norrbottens län som beslutades den 27 februari 2018. Dokumentet gäller till år 2030, såvida inte beslut fattas om en uppdatering av Trafikförsörjningsprogrammet innan dess.

Nuläges- och behovsanalysen samt genomförda samrådsmöten kring trafikförsörjningsprogrammet och i projekt ÅKERbär har utmynnat i följande mål, strategier och ramverk för hur framtida arbete inom kollektivtrafiken ska genomföras.

NORRBOTTEN - SVERIGES MEST VÄLKOMNANDE OCH NYTÄNKANDE LÄN

I Norrbottens regionala utvecklingsstrategi år 2030 (RUS), som beslutades av regionfullmäktige år 2019, är visionen att Norrbotten ska bli Sveriges mest välkomnande och nytänkande län!

För att nå den visionen finns fyra prioriterade insatsområden fastställda;

- Hög livskvalitet i attraktiva livsmiljöer
- Hållbara transporter och tillgänglighet
- Flexibel och väl fungerande kompetensförsörjning
- Smarta, hållbara innovationer och entreprenörskap

Samtliga insatsområden berör och styr kollektivtrafikens framtida inriktning. För de två insatsområdena en hög livskvalitet i attraktiva livsmiljöer samt hållbara transporter och tillgänglighet har kollektivtrafiken en väsentlig roll för att bidra till att uppnå de effektmål och indikatorer som är beslutade i RUS. Men en väl fungerande kollektivtrafik har även en betydande roll för att möjliggöra en flexibel och väl fungerande kompetensförsörjning genom att skapa möjligheter till arbets- och studiependling i länet. Smarta, hållbara innovationer och entreprenörskap behöver också ständigt vara en ledstjärna i utvecklingen av kollektivtrafiken.

Målsättningen, enligt RUS, är att öka marknadsandelen för kollektivtrafikresor till 25% av det motoriserade resandet.

VISION FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I NORRBOTTEN:

Kollektivtrafiken ska ge förutsättningar för ett hållbart resande och vara ett starkt alternativ i valet av resandetyp för den som lever och/eller vistas i länet

MÅLGRUPPER OCH DERAS BEHOV

Som grund för kollektivtrafiken i länet finns lagstadgad skoltrafik. För att uppnå en högre marknadsandel räcker det inte med att öppna upp denna trafik för andra målgrupper då denna trafik inte är attraktiv nog för dessa resenärer.
Dagens bilister behöver stimuleras att använda kollektivtrafiken och dessa har andra förväntningar på trafiken avseende turtäthet och kortare restidskvoter än vad skoltrafiken kan erbjuda.
Barn och ungdomar som använder skoltrafiken idag är en viktig målgrupp att bibehålla i kollektivtrafiken efter att de har tagit körkort.
Kollektivtrafiken ska vidare vara ett bra alternativ och ge tillgänglighet i länet för socialt utsatta grupper samt de personer/grupper som tillfälligt vistas i länet under kortare eller längre perioder samt de personer som har behov av fritidsresor vilket ställer krav på både helg- och kvällstrafik.

Kollektivtrafiken ska ge goda möjligheter för att möta målgruppernas behov av:

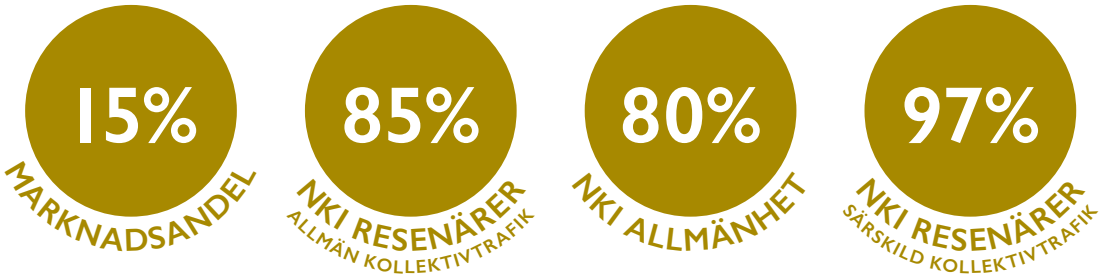
- Arbets- och studiependling över dagen
- Arbets- och studiependling för längre sträckor med sällanpendling
- Fritidsresor för invånare och besökare, även under kvällar och helger
- Samhällsservice
- Skolresor

ÖVERGRIPANDE MÅL

De övergripande målen för kollektivtrafiken i Norrbotten är formulerade i fyra målområden; Resenär, Tillgänglighet, Miljö och Ekonomi. Dessa fyra målområden skapar målkonflikter mellan varandra och någon given prioritering mellan dessa är svår att göra. För att göra en korrekt utvärdering inför framtida trafikbeslut måste analyser alltid innefatta en balansering av dessa fyra målområden.

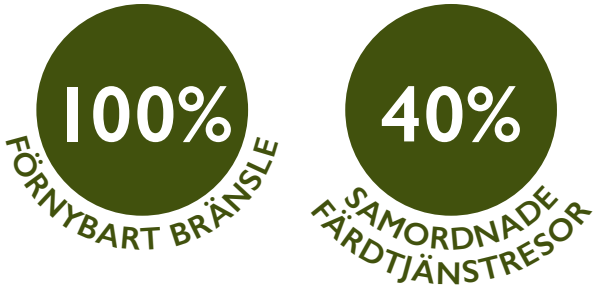
Målformuleringar som följer har tidshorisonten 2030 om inget annat sägs.

RESENÄR

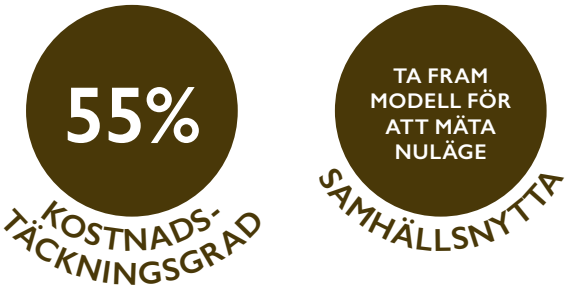


TILLGÄNGLIGHET

MILJÖ



EKONOMI



MÅLOMRÅDE RESENÄR

Kollektivtrafiken ska upplevas relevant och passa för de flesta resor som görs, avgångstiderna ska passa resenärens behov, det ska vara enkelt att hitta kunskap för att kunna åka och resenären ska se en produktfördel i att spara tid vid resa.

Mål:

1. Marknadsandel av det motoriserade resandet

Marknadsandelen ska uppgå till minst 15% av det motoriserade resandet. På längre sikt är målet att nå minst 25% marknadsandel.

2. Nöjdhet

Allmän kollektivtrafik:
Resenärers nöjdhet ska uppgå till minst 85%.
Allmänhetens nöjdhet ska uppgå till minst 80%.

Särskild kollektivtrafik:
Resenärers nöjdhet ska uppgå till minst 98%.

Kort beskrivning av prioriterade strategiska val för att uppnå målen:

Marknadsandelen av det motoriserade resandet är intressant att mäta för att se hur väl kollektivtrafiken konkurrerar med i första hand bilåkning. Nöjdhet, både bland resenärer och allmänhet, är ytterligare en indikator som visar på kollektivtrafikens attraktivitet.

För att attrahera fler resenärer att välja kollektivtrafiken krävs att utbudet överensstämmer med efterfrågan. Som tidigare har beskrivits är efterfrågan av trafiken olika beroende på var i länet man bor, men även beroende på vilket syfte som resenären har med resandet. För att trafiken ska vara användbar behöver målgruppernas olika behov kontinuerligt analyseras och synliggöras vid beslut om vilken trafik som ska finnas var, omfattningen av trafik samt vilka tidslägen som bäst matchar efterfrågan.

Ytterligare en viktig faktor för att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken är att förenkla resandet genom att arbeta med ”Hela resan-perspektivet”, t ex underlätta för resenären att planera sin resa, köpa sin biljett, ta sig till/från hållplatser och göra eventuella byten mellan olika trafikslag. Därutöver är informations- och marknadsföringsåtgärder samt insatser för att stimulera beteendeförändringar viktiga verktyg för att öka marknadsandelen av det motoriserande resandet.

Upplevelsen av prisvärdhet i relation till att resa med bil bidrar också starkt till om man väljer att resa med kollektivtrafiken eller ej. Med tanke på att resmönstret till viss del har förändrats efter pandemin bör en översyn göras av de olika prismodellerna i länet. I det arbetet bör det även tas hänsyn till hur prissättningen kan attrahera olika målgrupper.

Nöjdheten påverkas av upplevelsen före, under och efter resan. Upplevelsen av trygghet är en viktig faktor för NKI och påverkas främst av säkerheten innan resan (d v s gång- och cykelvägar samt vägar till hållplatsen), under resan samt punktligheten. Jämställdhetsperspektivet bör särskilt belysas i trygghetsarbetet. Enligt den senaste kollektivtrafikbarometern har risken om förseningar en stark negativ påverkan på upplevelsen av trygghet. Utifrån det nuläge som tidigare har presenterats bör ett omfattande arbete avseende en förbättrad punktlighet göras för att öka tilliten för kollektivtrafiken bland medborgarna i länet. Förutom arbetet med att förbättra punktligheten krävs en utveckling av en realtidsinformation till resenärerna om punktlighet och ankomsttider för att bidra till en trygghet för resenären och därmed öka nöjdheten.

Förares och tågvärdarnas bemötande och fordonens komfort och utformning bidrar också till hur nöjda resenärerna är med sin resa. Olika målgruppers behov bör beaktas och utvärderas vid köp och upphandling av nya fordon.

Uppföljning av mål

Uppföljning av mål sker en gång per år genom att jämföra NKI bland kunder och allmänhet samt marknadsandelen i Kollektivtrafikbarometern som årligen redovisas av Svensk kollektivtrafik. För att kunna följa upp ovanstående mål på samma sätt för all kollektivtrafik i länet behöver RKM utöka sin beställning av Kollektivtrafikbarometern till att även omfatta all tätortstrafik och tågtrafiken.

MÅLOMRÅDE TILLGÄNGLIGHET

Kollektivtrafiken ska vara jämlik och på olika sätt upplevas tillgänglig för alla som vistas i länet, som boende eller som besökare.

Mål:

1.

Restidskvot för kollektivtrafiken i jämförelse med bil

a. < 1,3 x bil från respektive kommuncentra till Luleå

b. 80 % av stråken för arbets- och studiependling ska ha en restidskvot på <1,2 x bil

2.

100% av hållplatser/bytespunkter/stationer ska vara fullt tillgänglighetsanpassade för resenärer med syn-, hörsel- och rörelsenedsättning vid

a. Buss- och järnvägsstationer

b. Sjukhus

c. Bytespunkter mellan trafikbolag

3.

100% av fordonen som trafikerar alla linjer ska vara fullt tillgänglighetsanpassade för resenärer med syn-, hörsel- och rörelsenedsättning.

4.

100 % av resenärerna ska uppleva att kollektivtrafiken är jämställd och erbjuder kvinnor och män lika möjligheter utifrån deras behov.

Kommentar: Detta mäts inte idag, men kommer att komplettering via Kollektivtrafikbarometern

Kort beskrivning av prioriterade strategiska val för att uppnå målen:

Målområdet tillgänglighet är nära sammankopplat med det nationella funktionsmålet. För att göra kollektivtrafiken tillgänglig för så många som möjligt är analyser av olika målgruppers behov av största värde. Behoven av kollektivtrafiken skiljer sig bland olika resenärsgrupper beroende på var i länet man är bosatt, vad syftet med resan är samt vilka eventuella funktionsnedsättningar som individer har. I de dialogsamtal som genomförts har möjligheten till en välfungerande arbets- och studiependling tydligt efterfrågats från kustområdet, medan inlandskommunerna i en större utsträckning har poängterat vikten av en fungerade kollektivtrafik för samhällsservice.

För vissa målgrupper, t ex arbetspendlare, är restidskvoten en avgörande faktor för att välja att resa med kollektivtrafiken. Det är därför väsentligt att sträva efter så snabba linjer som möjligt, främst på pendlingsstråk men även mellan kommuncentren och residensstaden Luleå. Det kan innebära att vissa linjer behöver rätas ut med färre hållplatser, vilket i sin tur kan innebära en konflikt då närheten till hållplatser också är en väsentlig tillgänglighetsfaktor för resenärer. En målsättning är att avståndet till hållplatserna ska vara i enlighet med nationella riktlinjer. Vid trafikplanering behöver man ständigt göra en avvägning mellan snabba linjer och närheten till hållplatser för de resande och analysera konsekvenserna av detta.

Befolkningsmängden skiljer sig mycket inom länet vilket även bidrar till att omfattningen och turtätheten av trafiken bör anpassas utifrån det. En fortsatt utveckling av anropsstyrd trafik bör ske för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken i länet trots stora geografiska områden som är glest befolkade. RKM bör prioritera ett aktivt deltagande i innovativa projekt som syftar till att hitta smarta och tillgängliga kollektivtrafiklösningar för hela vårt län.

Ett ständigt arbete pågår och måste fortsätta för att tillgänglighetsanpassa fordon och infrastruktur för personer med funktionshinder såsom syn-, hörsel- och rörelsenedsättning. Som grund för det fortsatta arbetet bör en kartläggning av tillgängligheten inom kollektivtrafiken med medföljande åtgärdsplan uppdateras och förtydligas. RKM bör därutöver kontinuerligt genomföra samrådsmöten för att identifiera olika målgruppers tillgänglighetsbehov, en tydlig struktur och arbetsmodell bör tas fram för detta.

Tillgänglighetsanpassningen av fordon och infrastruktur inom den allmänna trafiken bör i huvudsak ske i prioriterade stråk, stationer och bytespunkter. För de resenärer med behov som inte är möjliga att hantera inom den allmänna trafiken ska särskilda lösningar finnas. Tillgänglighetsarbetet bör därför ske i nära dialog mellan den allmänna och särskilda trafiken.

Gena och snabba linjer förutsätter färre hållplatser längs större vägar. Med tanke på länets areal och befolkningstäthet är utbyggnad av pendlarparkeringar och gång- och cykelvägar av stor vikt. En dialog behöver därför föras kontinuerligt med väghållarna staten och kommuner som beslutar om vilka satsningar som ska ske.

För att öka tillgänglighet till kollektivtrafiken för samtliga resenärer är det prioriterat att arbeta med ny teknik för mobilitetslösningar och information/ kommunikation. Det skulle innebära en enklare reseplanering och köp av biljett.

Enligt det nationella funktionsmålet ska transportsystemet vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Även kvinnors och mäns olika behov ska därför alltid analyseras och synliggöras inför beslut i frågor som berör trafiken.

Uppföljning av mål

Uppföljning av mål sker en gång per år och redovisas i RKM:s årliga verksamhetsberättelse.

MÅLOMRÅDE MILJÖ

Kollektivtrafiken ska vara det bästa miljövalet för resenären vid motoriserade resor.

Mål:

1. **100% av antal fordonskilometer som trafikeras av kollektivtrafiken ska utföras med förnybart bränsle år 2030**

2. **40% av färdtjänstresorna ska samordnas med fler resenärer per fordon**

Kort beskrivning av prioriterade strategiska val för att uppnå målen:

Målområdet miljö är nära sammankopplat med de globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030 och med det nationella hänsynsmålet. Ett av de övergripande målen i RUS är att tillsammans skapa en hållbar tillgänglighet. Kollektivtrafiken har en viktig roll för att skapa ett tillgängligt samhälle på ett hållbart sätt genom att bygga på principer om kretslopp och förnybarhet. Med tanke på de klimat- och miljöutmaningar som finns i hela världen behöver det framför allt vara fokus på en minskad klimatpåverkan och då främst ett minskat utsläpp av växthusgaser.

RKM bör, tillsammans med övriga parter inom kollektivtrafiken, säkerställa att en omställning till gröna bränslen sker i en så snabb takt som är möjlig. Detta kan ske genom att ställa tydliga miljökrav på fordon vid förnyade trafikupphandlingar, ökad kunskap och kompetens i området samt vara en aktiv part i utvecklingsprojekt som syftar till att hitta ny teknik för utveckling av miljöeffektiva alternativ.

Miljömålet hänger också samman med resenärsmålet att öka kollektivtrafikens marknadsandel då en förflyttning från bilister till kollektivtrafiken skulle bidra till en minskad negativ miljöpåverkan. Förbättrade möjligheter med gång- och cykeltrafik till hållplatser skulle gynna kollektivtrafiken och samtidigt bidra till en minskad miljöpåverkan och en positiv effekt på människors hälsa.

Uppföljning av mål

Uppföljning av mål sker en gång per år med hjälp från FRIDA och redovisas i RKM:s årliga verksamhetsberättelse.

MÅLOMRÅDE EKONOMI

Kollektivtrafiken ska verka enligt principen god ekonomisk hushållning och utöver en hög kostnadstäckningsgrad ge ytterligare positiva samhällsekonomiska vinster.

Mål:

1.

Kostnadstäckningsgraden för länets totala kollektivtrafik ska vara 55%.

Kommentar: Målet för kostnadstäckningsgraden är det sammanvägda talet där kostnadstäckningsgraden kan skilja sig åt mellan olika linjer

2.

Samhällsnytta

Kommentar: Detta mäts inte idag, men är en viktig del för att visa vad kollektivtrafiken bidrar till. En modell bör arbetas fram för att kunna mäta ett nuläge, sätta mål på området och följa upp detta.

Kort beskrivning av prioriterade strategiska val för att uppnå målen:

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det bör ständigt ske en avvägning mellan kollektivtrafikens sociala uppgift och ekonomiska effektivitet. De två ekonomiska målen, kostnadsgrad och samhällsnytta ska alltid användas i samklang med varandra. Målet om kostnadstäckningsgrad får aldrig användas som en utvärdering av en enskild linje utan att ta hänsyn till den samhällsnytta som linjen bidrar med. Målet för kostnadstäckningsgraden avser den totala kollektivtrafiken i länet.

All kollektivtrafik i landet är till stor del samhällsfinansierad. I Norrbotten finansierar Region Norrbotten och länets kommuner trafiken med visst bidrag från Trafikverket. Att kollektivtrafiken samhällsfinansieras beror på att den har en viktig roll för att bidra till de politiskt beslutade målen om t ex växande arbetsmarknadsregioner, tillgänglighet, jämställdhet, rättvisa, framtidstro, attraktivitet och livskvalitet. Ytterligare effekter som kollektivtrafiken bidrar till är minskade utsläpp, färre olyckor, mindre slitage på vägen, mindre trängsel och buller. Samhällsnyttan återspeglas sällan i kollektivtrafiken, utan i andra samhällssektorer.

Det är inte så enkelt att mäta den samhällsnytta som kollektivtrafiken bidrar till, och hittills har ingen vedertagen samhällsekonomisk modell använts när RKM har beslutat om trafikeringsplikt. Dock har en modell arbetats fram och kommer att börja användas som ett underlag för att fatta välgrundande beslut om en samhällsekonomiskt effektiv kollektivtrafik. Den ekonomiska effektiviteten kan mätas med vilken kostnadstäckningsgrad som trafiken har.

Ett ständigt förbättringsarbete bör ske i trafikbolagens verksamheter för att bedriva och utveckla trafiken på ett ekonomiskt hållbart sätt. För att nyttja de gemensamma resurserna så klokt som möjligt bör samordningen mellan trafikslag och trafikbolag utvecklas. En ökad samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik, skoltrafik etc skulle också gynna ett effektivt nyttjande av resurser.

Uppföljning av mål

Uppföljning av mål sker en gång per år och redovisas i RKM:s årliga verksamhetsberättelse.

Strategiska val

STRATEGIER FÖR TILLGÄNGLIGHET AV KOLLEKTIVTRAFIK

För att uppnå en högre marknadsandel av kollektivtrafiken i länet behöver det vara tydligt vilka behov av resor som kollektivtrafiken i första hand ska tillgodose. Trafik för daglig arbets- och studiependling bör planeras mellan orter med ca en timmes resväg, vilket anses vara en rimlig tid för dagliga resor. Omfattningen av trafiken är beroende av antalet resenärer och potentiella resenärer. Daglig trafik för samhällsservice och besöksnäring bör finnas mellan respektive kommuncentra till residensstaden Luleå samt förbindelser mellan mindre orter och kommuncentra.

Nedan följer en beskrivning av omfattningen av trafik i relation till de behov som de förväntas tillgodose:

1. **Högintensiv trafik** – minst timmestrafik under högtrafik och varannan timmes trafik under lågtrafik mellan närliggande orter samt ett stort antal resenärer och potentiella resenärer. Omfattningen av trafik fyller en mycket god möjlighet för bl a arbets- och studiependling.
2. **Medelintensiv trafik** – minst 4 dubbelturer per vardag samt kvälls- och helgtrafik enligt bastrafiken mellan närliggande orter med relativt många resenärer och potentiella resenärer. Omfattningen av trafik fyller en rimlig nivå för bl a arbets- och studiependling.
3. **Bastrafik** – från alla kommunhuvudorter till Luleå samt viktiga tvärgående linjer mellan kommunhuvudorter. Tumregel för trafiken från kommunhuvudorter är 3 dubbelturer vardagar, 2 dubbelturer lördag–söndag. Motsvarande för viktiga tvärgående linjer är 2 dubbelturer under vardagar. Omfattningen av trafik fyller en funktion för samhällsservice samt arbets- och studiependling som sker mindre frekvent än varje dag
4. **Skoltrafik** – utanför kommuners huvudort, planeras utifrån skoltrafikens behov. Trafik bör även vara öppen för allmänt resande
5. **Anropsstyrd trafik** – från utvalda platser med lågt resande i syfte att tillgodose behov av framför allt samhällsservice
6. **Tätortstrafik** – kommunerna beslutar själva om omfattningen av tätortstrafiken. Före en sammanhållen trafik är det dock viktigt att tidtabeller, biljettsystem, priser och bytespunkter samordnas.

ÖVRIGA STRATEGIER VID TRAFIKPLANERING

- Både buss och tåg behöver finnas och rätt fordon behöver användas för olika reseändamål. Generellt kan sägas att en utbyggd tågtrafik prioriteras i de längre reserelationer där tåg är snabbast.
- Undvik parallellkörning tåg-buss och buss-buss, även Inlandsbanans trafik ska beaktas.
- På sikt ersätter Norrbotniabanan buss längs kusten söder om Luleå och övertar rollen som huvudstråk längs kusten för den regionala trafiken.
- Ett förenklat linjenät med få linjenummer (undvik linjeavvikelser och fotnoter i tidtabellerna).
- Gena och snabba linjer (konkurrenskraftiga restider gentemot bil).
- Tangentiella (tvärgående) linjer knyter ihop inlandskommunerna.
- Takttidtabeller där resandeunderlaget motiverar minst varannan timmestrafik.
- Knutpunktstrafik där alla fordonsslag och linjer möts vid en central bytespunkt i varje ort.
- Tidtabellsmässig samordning mellan alla kollektiva trafikslag (tåg, länsbuss, stadsbuss, skolskjutsar, anropsstyrd trafik etc).

Ordlista

Kollektivtrafikbarometern (KollBar)
En nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för kollektivtrafikbranschen. Syftet är att löpande följa och påverka utvecklingen i attityder samt kollektivtrafikens marknadsandel. Målgruppen för undersökningen är svenska allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det. Antalet insamlade enkätsvar för Länstrafiken Norrbotten är 200 per månad.

Barometern för Anropsstyrd trafik (ANBARO)
En rikstäckande kvalitetsundersökning för den anropsstyrda trafiken. Det övergripande målet med undersökningen är att kvalitetssäkra trafiken. Kvalitetsundersökningen görs löpande och varje dag intervjuas två sjukresenärer och tre färdtjänstresenärer per telefon dagen efter genomförd resa. Resultatet mäts på en femgradig skala där betyget 5 och 4 är nöjda, betyget 3 varken nöjd eller missnöjd och betyget 1-2 är missnöjda kunder.

NKI (Nöjd kundindex)
Beräknas genom att ta andelen som satt betyg 4-5 på frågan ”Hur nöjd är du som helhet med bolaget” i KollBar.

Kollektivtrafikens marknadsandel
Avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.

Kostnadstäckningsgrad
Även benämnt självfinansieringsgrad. Kostnadstäckningsgraden mäter trafikens direkta kostnader och intäkter per linje. Beräknas genom linjens biljettintäkter dividerat med bruttokostnaden för trafiken.

Metaversum
Är ett begrepp för en virtuell verklighet där användarna i 3D kan integrera med den virtuella miljön och kommunicera med varandra.

RUS (Regional utvecklingsstrategi)
Det viktigaste och mest övergripande styrdokumentet för länets utveckling och tillväxt. Strategin fastställs av regionfullmäktige och tas fram i samarbete mellan Region Norrbotten och länets kommuner, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Luleå tekniska universitet, organisationer, företag, Sametinget, myndigheter och andra aktörer i Norrbotten. RUS är en samlad och sektorsövergripande strategi för det regionala tillväxtarbetet och ingår i EUs och Sveriges strategier för hållbar tillväxt. Strategin ska bidra till sektorsövergripande samverkan mellan aktörer på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Den ligger till grund för regionala och transnationella strukturfondsprogram, infrastrukturplaner och beaktas när man tar fram andra regionala strategier och program.

Bilagor

Arbetspendlingstabell

Färdtjänsttaxor samt egenavgifter

Linjeförteckning

Minnesanteckningar samrådsmöten

Rapport ÅKERbär

Trafikekonomi

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten
Kungsgatan 23B, 972 31 Luleå

www.rkmbd.se

RKM
REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
NORRBOTTEN

Remissynpunkter

på Regionalt trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län 2023-2030

Från organisation:
Datum:

Generella synpunkter

Synpunkt med motivering	Förslag till ändring

Planeringsdokumentet 1/4

Kapitel	Sidnr	Stycke eller punkt	Synpunkt med motivering	Förslag till ändring
Inledning				
Summering nuläge				
Bakgrund				
Regionala kollektivtrafikmyndigheten				
Trafikförsörjningsprogram				
Finansiering av kollektivtrafiken				
Trafikutbud				

Planeringsdokumentet 2/4

Kapitel	Sidnr	Stycke eller punkt	Synpunkt med motivering	Förslag till ändring
Tillgänglighet				
Mål som påverkar kollektivtrafiken				
Agenda 2030				
Nationella transportpolitiska mål				
Regionala transportpolitiska mål				
Hållbarhet utifrån tre perspektiv				

Planeringsdokumentet 3/4

Kapitel	Sidnr	Stycke eller punkt	Synpunkt med motivering	Förslag till ändring
Nuläge och behovsanalys				
Allmän nulägesbeskrivning				
Omvärldsfaktorer				
Regionens utmaningar				
Teknisk utveckling				

Planeringsdokumentet 4/4

Kapitel	Sidnr	Stycke eller punkt	Synpunkt med motivering	Förslag till ändring
Demografi				
Resandet i länet				
Tillgänglighet				
Trafikekonomi				
Miljö				
Färdtjänst och Riksfärdtjänst				

Beslutsdokumentet 1/2

Kapitel	Sidnr	Stycke eller punkt	Synpunkt med motivering	Förslag till ändring
Vision och mål				
Inledning				
Norrbotten - Sveriges mest välkomnande och nytänkande län				
Målgrupper och deras behov				
Övergripande mål				

Beslutsdokumentet 2/2

Kapitel	Sidnr	Stycke eller punkt	Synpunkt med motivering	Förslag till ändring
Strategiska val				
Strategier för tillgänglighet av kollektivtrafik				
Övriga strategier vid trafikplanering				
Ordlista				
Bilagor				

Bilagor

Regionalt trafikförsörjningsprogram
för Norrbottens län 2023–2030

RKM
REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
NORRBOTTEN

Bilaga 1 –

Arbetspendlare I länet

Remissversion 2022-08-23

Observera att arbetspendling och förvärvsarbete i Finland/Norge saknas varför särskilt gränskommunernas statistik blir delvis missvisande.

Förvärvsarbetande 16-74 år pendlare över kommungräns efter bostadskommun, arbetsställekommun, samtliga 2020

			M 2020	K 2020	2020	
Arvidsjaur	**2482 Skellefteå**		42	11	53	
Total folkmängd 6 145	**2505 Arvidsjaur**		1153	1238	2391	
	2506 Arjeplog		69	19	88	
	2510 Jokkmokk		3	2	5	
	2513 Överkalix		0	0	0	
	2514 Kalix		3	0	3	
	2518 Övertorneå		0	0	0	
	2521 Pajala		6	0	6	
	2523 Gällivare		17	7	24	
	2560 Älvsbyn		17	6	23	
	2580 Luleå		23	7	30	
	2581 Piteå		35	6	41	
	2582 Boden		118	27	145	
	2583 Haparanda		2	1	3	
	2584 Kiruna		11	1	12	
					2824	
	Andel yrkesarbetande				**46%**	
	Andel inomkommunalt arbetande				**85%**	
	Andel och antal utpendlare				**15%**	**433**
	Antal inpendlare				**7%**	**198**
Arjeplog	**2482 Skellefteå**	**män**	18	3	21	
Total folkmängd 2 718	**2505 Arvidsjaur**	**män**	11	10	21	
	2506 Arjeplog	**män**	613	568	1181	
	2510 Jokkmokk	**män**	6	3	9	
	2513 Överkalix	**män**	0	0	0	
	2514 Kalix	**män**	1	0	1	
	2518 Övertorneå	**män**	0	0	0	
	2521 Pajala	**män**	1	0	1	
	2523 Gällivare	**män**	5	2	7	
	2560 Älvsbyn	**män**	0	2	2	
	2580 Luleå	**män**	14	4	18	
	2581 Piteå	**män**	9	5	14	
	2582 Boden	**män**	2	0	2	
	2583 Haparanda	**män**	0	0	0	
	2584 Kiruna	**män**	6	0	6	
					1283	
	Andel yrkesarbetande				**47%**	
	Andel inomkommunalt arbetande				**92%**	
	Andel och antal utpendlare				**8%**	**102**
	Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**9%**	**112**

Jokkmokk

Total folkmängd 2 718

2482 Skellefteå	**män**	4	3	7	
2505 Arvidsjaur	**män**	2	2	4	
2506 Arjeplog	**män**	2	1	3	
2510 Jokkmokk	**män**	1031	1008	2039	
2513 Överkalix	**män**	1	0	1	
2514 Kalix	**män**	0	0	0	
2518 Övertorneå	**män**	2	0	2	
2521 Pajala	**män**	4	1	5	
2523 Gällivare	**män**	143	60	203	
2560 Älvsbyn	**män**	6	3	9	
2580 Luleå	**män**	39	27	66	
2581 Piteå	**män**	15	6	21	
2582 Boden	**män**	28	10	38	
2583 Haparanda	**män**	3	0	3	
2584 Kiruna	**män**	14	9	23	
				2426	
Andel yrkesarbetande				**50%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**84%**	
Andel och antal utpendlare				**16%**	**387**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**6%**	**156**

Överkalix

Total folkmängd 3 289

2482 Skellefteå	**män**	0	0	0	
2505 Arvidsjaur	**män**	1	0	1	
2506 Arjeplog	**män**	0	0	0	
2510 Jokkmokk	**män**	0	0	0	
2513 Överkalix	**män**	668	590	1258	
2514 Kalix	**män**	14	13	27	
2518 Övertorneå	**män**	8	11	19	
2521 Pajala	**män**	17	6	23	
2523 Gällivare	**män**	36	10	46	
2560 Älvsbyn	**män**	8	0	8	
2580 Luleå	**män**	42	28	70	
2581 Piteå	**män**	11	2	13	
2582 Boden	**män**	3	1	4	
2583 Haparanda	**män**	2	0	2	
2584 Kiruna	**män**	7	0	7	
				1478	
Andel yrkesarbetande				**45%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**85%**	
Andel och antal utpendlare				**15%**	**220**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**12%**	**183**

Kalix

Total folkmängd 15 818

2482 Skellefteå	**män**	2	1	3	
2505 Arvidsjaur	**män**	1	1	2	
2506 Arjeplog	**män**	0	0	0	
2510 Jokkmokk	**män**	4	2	6	
2513 Överkalix	**män**	41	17	58	
2514 Kalix	**män**	3075	3041	6116	
2518 Övertorneå	**män**	10	12	22	
2521 Pajala	**män**	10	2	12	
2523 Gällivare	**män**	41	6	47	
2560 Älvsbyn	**män**	15	3	18	
2580 Luleå	**män**	448	196	644	
2581 Piteå	**män**	23	5	28	
2582 Boden	**män**	53	17	70	
2583 Haparanda	**män**	68	72	140	
2584 Kiruna	**män**	23	7	30	
				7196	
Andel yrkesarbetande				**46%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**85%**	
Andel och antal utpendlare				**15%**	**1080**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**8%**	**572**

Övertorneå

Total folkmängd 4 217

2482 Skellefteå	**män**	6	0	6	
2505 Arvidsjaur	**män**	0	0	0	
2506 Arjeplog	**män**	0	0	0	
2510 Jokkmokk	**män**	3	0	3	
2513 Överkalix	**män**	11	9	20	
2514 Kalix	**män**	20	11	31	
2518 Övertorneå	**män**	804	714	1518	
2521 Pajala	**män**	43	22	65	
2523 Gällivare	**män**	13	1	14	
2560 Älvsbyn	**män**	2	0	2	
2580 Luleå	**män**	42	24	66	
2581 Piteå	**män**	4	1	5	
2582 Boden	**män**	1	2	3	
2583 Haparanda	**män**	21	18	39	
2584 Kiruna	**män**	42	5	47	
				1819	
Andel yrkesarbetande				**43%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**83%**	
Andel och antal utpendlare				**17%**	**301**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**9%**	**171**

Pajala

Total folkmängd 5 966

2482 Skellefteå	**män**	2	2	4	
2505 Arvidsjaur	**män**	0	1	1	
2506 Arjeplog	**män**	0	0	0	
2510 Jokkmokk	**män**	1	1	2	
2513 Överkalix	**män**	5	9	14	
2514 Kalix	**män**	2	1	3	
2518 Övertorneå	**män**	7	4	11	
2521 Pajala	**män**	1267	1056	2323	
2523 Gällivare	**män**	55	11	66	
2560 Älvsbyn	**män**	0	0	0	
2580 Luleå	**män**	36	18	54	
2581 Piteå	**män**	5	2	7	
2582 Boden	**män**	5	3	8	
2583 Haparanda	**män**	5	3	8	
2584 Kiruna	**män**	144	44	188	
				2689	
Andel yrkesarbetande				**45%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**86%**	
Andel och antal utpendlare				**14%**	**366**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**10%**	**264**

Gällivare

Total folkmängd 17 462

2482 Skellefteå	**män**	8	4	12	
2505 Arvidsjaur	**män**	1	0	1	
2506 Arjeplog	**män**	0	0	0	
2510 Jokkmokk	**män**	12	15	27	
2513 Överkalix	**män**	3	0	3	
2514 Kalix	**män**	7	5	12	
2518 Övertorneå	**män**	2	1	3	
2521 Pajala	**män**	9	3	12	
2523 Gällivare	**män**	4556	3970	8526	
2560 Älvsbyn	**män**	1	0	1	
2580 Luleå	**män**	104	69	173	
2581 Piteå	**män**	6	7	13	
2582 Boden	**män**	22	8	30	
2583 Haparanda	**män**	9	2	11	
2584 Kiruna	**män**	128	62	190	
				9014	
Andel yrkesarbetande				**52%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**95%**	
Andel och antal utpendlare				**5%**	**488**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**9%**	**815**

Älvsbyn

Total folkmängd 8 054

2482 Skellefteå	**män**	6	2	8	
2505 Arvidsjaur	**män**	72	27	99	
2506 Arjeplog	**män**	2	0	2	
2510 Jokkmokk	**män**	9	5	14	
2513 Överkalix	**män**	1	0	1	
2514 Kalix	**män**	6	1	7	
2518 Övertorneå	**män**	3	0	3	
2521 Pajala	**män**	4	0	4	
2523 Gällivare	**män**	17	4	21	
2560 Älvsbyn	**män**	1295	1399	2694	
2580 Luleå	**män**	255	99	354	
2581 Piteå	**män**	206	115	321	
2582 Boden	**män**	61	26	87	
2583 Haparanda	**män**	0	1	1	
2584 Kiruna	**män**	9	3	12	
				3628	
Andel yrkesarbetande				**45%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**74%**	
Andel och antal utpendlare				**26%**	**934**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**12%**	**434**

Luleå

Total folkmängd 78 549

2482 Skellefteå	**män**	52	33	85	
2505 Arvidsjaur	**män**	10	4	14	
2506 Arjeplog	**män**	2	1	3	
2510 Jokkmokk	**män**	9	10	19	
2513 Överkalix	**män**	37	13	50	
2514 Kalix	**män**	103	101	204	
2518 Övertorneå	**män**	23	13	36	
2521 Pajala	**män**	34	15	49	
2523 Gällivare	**män**	112	50	162	
2560 Älvsbyn	**män**	67	33	100	
2580 Luleå	**män**	17883	17126	35009	
2581 Piteå	**män**	344	202	546	
2582 Boden	**män**	624	490	1114	
2583 Haparanda	**män**	25	12	37	
2584 Kiruna	**män**	68	30	98	
				37526	
Andel yrkesarbetande				**48%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**93%**	
Andel och antal utpendlare				**7%**	**2517**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**20%**	**7361**

Piteå

Total folkmängd 42 226

2482 Skellefteå	**män**	173	77	250	
2505 Arvidsjaur	**män**	32	10	42	
2506 Arjeplog	**män**	8	6	14	
2510 Jokkmokk	**män**	16	6	22	
2513 Överkalix	**män**	10	3	13	
2514 Kalix	**män**	17	14	31	
2518 Övertorneå	**män**	3	0	3	
2521 Pajala	**män**	14	4	18	
2523 Gällivare	**män**	43	12	55	
2560 Älvsbyn	**män**	116	87	203	
2580 Luleå	**män**	1350	910	2260	
2581 Piteå	**män**	8668	8414	17082	
2582 Boden	**män**	88	44	132	
2583 Haparanda	**män**	5	1	6	
2584 Kiruna	**män**	26	12	38	
				20169	
Andel yrkesarbetande				**48%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**85%**	
Andel och antal utpendlare				**15%**	**3087**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**6%**	**1118**

Boden

Total folkmängd 28 060

2482 Skellefteå	**män**	17	11	28	
2505 Arvidsjaur	**män**	8	3	11	
2506 Arjeplog	**män**	1	1	2	
2510 Jokkmokk	**män**	16	16	32	
2513 Överkalix	**män**	6	2	8	
2514 Kalix	**män**	27	18	45	
2518 Övertorneå	**män**	3	5	8	
2521 Pajala	**män**	8	1	9	
2523 Gällivare	**män**	34	15	49	
2560 Älvsbyn	**män**	44	20	64	
2580 Luleå	**män**	1799	1566	3365	
2581 Piteå	**män**	52	30	82	
2582 Boden	**män**	4694	4579	9273	
2583 Haparanda	**män**	6	4	10	
2584 Kiruna	**män**	42	9	51	
				13037	
Andel yrkesarbetande				**46%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**71%**	
Andel och antal utpendlare				**29%**	**3764**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**13%**	**1681**

Haparanda

Total folkmängd 9 601

2482 Skellefteå	**män**	2	2	4	
2505 Arvidsjaur	**män**	1	1	2	
2506 Arjeplog	**män**	0	0	0	
2510 Jokkmokk	**män**	2	0	2	
2513 Överkalix	**män**	13	2	15	
2514 Kalix	**män**	135	69	204	
2518 Övertorneå	**män**	37	20	57	
2521 Pajala	**män**	12	3	15	
2523 Gällivare	**män**	14	2	16	
2560 Älvsbyn	**män**	4	0	4	
2580 Luleå	**män**	83	21	104	
2581 Piteå	**män**	8	1	9	
2582 Boden	**män**	14	2	16	
2583 Haparanda	**män**	1476	1587	3063	
2584 Kiruna	**män**	52	8	60	
				3571	
Andel yrkesarbetande				**37%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**86%**	
Andel och antal utpendlare				**14%**	**508**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**7%**	**266**

Kiruna

Total folkmängd 22 664

2482 Skellefteå	**män**	6	3	9	
2505 Arvidsjaur	**män**	0	0	0	
2506 Arjeplog	**män**	0	0	0	
2510 Jokkmokk	**män**	5	10	15	
2513 Överkalix	**män**	0	0	0	
2514 Kalix	**män**	1	3	4	
2518 Övertorneå	**män**	5	2	7	
2521 Pajala	**män**	32	13	45	
2523 Gällivare	**män**	54	51	105	
2560 Älvsbyn	**män**	0	0	0	
2580 Luleå	**män**	102	55	157	
2581 Piteå	**män**	10	8	18	
2582 Boden	**män**	25	7	32	
2583 Haparanda	**män**	5	1	6	
2584 Kiruna	**män**	6193	5270	11463	
				11861	
Andel yrkesarbetande				**52%**	
Andel inomkommunalt arbetande				**97%**	
Andel och antal utpendlare				**3%**	**398**
Andel inpendlare av arbetskraft/antal				**6%**	**762**

Bilaga 2 –

Egen avgift färdtjänst 2022

Remissversion 2022-08-23

Egenavgift för färdtjänst

Gäller from 2022-01-01

RKM
REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN NORRBOTTEN

Avstånd km intervall	Biljettpris Länstrafiken	Egenavgift [1] färdtjänst	Rabatterade resor färdtjänst [2] 40 resor	per resa	Periodkort/ Månadskort Luleå
0–10	30	53	1272	32	654
11–20	47	82	1968	49	1037
21–30	58	102	2448	61	1285
31–40	80	140	3360	84	1759
41–50	93	163	3912	98	2052
51–60	110	193	4632	116	2413
61–70	126	221	5304	133	2774
71–80	137	240	5760	144	3022
81–90	153	268	6432	161	
91–100	170	298	7152	179	
101–110	185	324	7776	194	
111–120	197	345	8280	207	
121–130	212	371	8904	223	
131–140	228	399	9576	239	
141–150	240	420	10080	252	
151–160	255	446	10704	268	
161–170	267	467	11208	280	
171–180	281	492	11808	295	
181-190	294	515	12360	309	
191-200	308	539	12936	323	
201-210	321	562	13488	337	
211-220	334	585	14040	351	
221-230	343	600	14400	360	
231-240	358	627	15048	376	
241-250	369	646	15504	388	
251-260	379	663	15912	398	
261-270	390	683	16392	410	
271-280	400	700	16800	420	
281-290	409	716	17184	430	
291-300	418	732	17568	439	
301-310	428	749	17976	449	
311-320	437	765	18360	459	
321-330	445	779	18696	467	
331-340	455	796	19104	478	
341-350	461	807	19368	484	
351-360	469	821	19704	493	
361-370	478	837	20088	502	
371-380	490	858	20592	515	
381-390	496	868	20832	521	
391-400	506	886	21264	532	
401-	515	901	21624	541	

[1] Länstrafikens enkelprisbiljett +75%

[2] 40% rabatt på 40 resor efter särskild prövning

Egenavgift för färdtjänst Kiruna

Gäller from 2020-01-01

RKM
REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN NORRBOTTEN

Avstånd km intervall	Biljettpris Länstrafiken	Egenavgift [1] färdtjänst RKM	Egenavgift färd-tjänst Kiruna [2]	Rabatterade resor färdtjänst Kiruna [3]	
				40 resor	per resa
0–10	29	51	30	720	18
11–20	46	81	50	1 200	30
21–30	57	100	60	1 440	36
31–40	78	137	80	1 920	48
41–50	91	159	95	2 280	57
51–60	107	187	110	2 640	66
61–70	123	215	130	3 120	78
71–80	134	235	140	3 360	84
81–90	149	261	155	3 720	93
91–100	166	291	170	4 080	102
101–110	180	315	185	4 440	111
111–120	192	336	200	4 800	120
121–130	207	362	215	5 160	129
131–140	222	389	230	5 520	138
141–150	234	410	245	5 880	147
151–160	249	436	260	6 240	156
161–170	260	455	270	6 480	162
171–180	274	480	285	6 840	171
181-190	287	502	300	7 200	180
191-200	300	525	310	7 440	186
201-210	313	548	325	7 800	195
211-220	326	571	340	8 160	204
221-230	335	586	350	8 400	210
231-240	349	611	365	8 760	219
241-250	360	630	375	9 000	225
251-260	370	648	385	9 240	231
261-270	380	665	395	9 480	237
271-280	390	683	405	9 720	243
281-290	399	698	415	9 960	249
291-300	408	714	425	10 200	255
301-310	418	732	435	10 440	261
311-320	426	746	445	10 680	267
321-330	434	760	450	10 800	270
331-340	444	777	465	11 160	279
341-350	450	788	470	11 280	282
351-360	458	802	475	11 400	285
361-370	466	816	485	11 640	291
371-380	478	837	495	11 880	297
381-390	484	847	505	12 120	303
391-400	494	865	515	12 360	309
401-	502	879	520	12 480	312

1) Länstrafikens enkelprisbiljett +75%’
2) RKM:s egenavgift subventionerad med 2 x 20%
3) 40% rabatt på 40 resor efter särskild prövning

Bilaga 3 –

Linjeförteckning

Remissversion 2022-08-23

Linjeförteckning

Linjenummer, sträcka - Länstrafiken Norrbotten

10	**Kiruna – Luleå**	Hörvalls Trafik AB
14	**Piteå – Luleå**	Nobina AB
17	**Arjeplog – Arvidsjaur – Piteå (Komfortbussen)**	Flinkfeldts Buss AB
18	**Piteå – Sunderbyn – Boden (Komfortbussen)**	Nordbergs Buss
20	**Haparanda – Kalix – Luleå – Piteå – Umeå (Komfortbussen)**	Transdev
21	**Arvidsjaur – Älvsbyn – Boden – Luleå**	Granbergs Buss AB
23	**Boden – Sunderbyn – Luleå**	Nobina AB
26	**Arvidsjaur – Skellefteå**	Flinkfeldts Buss AB Granbergs Buss AB
28	**Boden – Sunderbyn – Luleå**	Nobina AB
29	**Boden – Avan – Luleå**	Nobina AB
30	**Boden – Luleå, Direktbuss**	Nobina AB
31	**Älvsbyn – Luleå**	Nobina AB
32	**Älvsbyn – Piteå**	Nobina AB
43	**Murjek – Jokkmokk**	Lapponiatrafik AB
44	**Gällivare – Jokkmokk – Boden – Luleå**	Lapponiatrafik AB Brändöbussen AB Falcks Omnibus AB
45	**Gällivare – Jokkmokk – Arvidsjaur – Sorsele**	Centrala Buss
46	**Pajala – Gällivare**	Keros Bussar AB
47	**Jokkmokk – Kvikkjokk**	Lapponiatrafik AB
50	**Vittangi – Karesuando**	Hörvalls Trafik AB
51	**Kiruna – Pajala**	Hörvalls Trafik AB
52	**Kiruna – Svappavaara – Gällivare**	Hörvalls Trafik AB
53	**Kiruna – Pajala – Övertorneå – Haparanda**	Tapanis Busstrafik (Pajala-Haparanda) Hörvalls Trafik AB (Pajala-Kiruna)
54	**Pajala – Övertorneå – Haparanda**	Tapanis Busstrafik Piippolas Busstrafik
55	**Pajala – Överkalix – Luleå**	Brändöbussen AB Piippolas Busstrafik
61	**Överkalix – Morjärv – Kalix**	Johanssons Bussar Kalix AB
63	**Övertorneå – Kalix**	Johanssons Bussar Kalix AB Hörvalls Trafik AB

91	**Kiruna – Riksgränsen – Narvik**	Boreal Hörvalls Trafik AB
92	**Kiruna – Nikkaluokta**	Hörvalls Trafik AB
94	**Murjek – Jokkmokk – Kvikkjokk**	Lapponiatrafik AB
98	**Haparanda – Luleå – Umeå (Komfortbussen)**	Transdev
100	**Haparanda – Kalix – Luleå – Piteå – Skellefteå – Umeå**	Transdev
102	**Adolfström – Laisvall**	Flinkfeldts Buss AB
103	**Arjeplog – Slagnäs**	Flinkfeldts Buss AB
104	**Arjeplog – Jäckvik**	Flinkfeldts Buss AB
105	**Arjeplog – Skogalid – Örnviken**	Arjeplogs Taxi
108	**Arjeplog – Innervik – Ängenäs**	Arjeplogs Taxi
110	**Arjeplog – Långviken**	Flinkfeldts Buss AB
111	**Mellanström – Reback – Myrheden**	Flinkfeldts Buss AB
113	**Björkelund – Laisvik – Svartberget**	Jan Westerlund i Jutis
131	**Björklund – Arvidsjaur**	Granbergs Buss AB
133	**Moskosel – Arvidsjaur**	Granbergs Buss AB
135	**S Sandträsk – Glomersträsk – Abborrträsk – Arvidsjaur**	Granbergs Buss AB
137	**Gråträsk – Pjesker – Arvidsjaur**	Granbergs Buss AB
138	**Lauker – Arvidsjaur**	Granbergs Buss AB
201	**Jävre – Pitsund – Piteå**	Nobina AB
202	**Jävre – Hemmingsmark – Piteå**	Nobina AB
204	**Storsund – Koler – Lillpite – Piteå**	Nobina AB
206	**Trundön – Rosvik – Piteå**	Nobina AB
207	**Roknäs – Svensbyn – Piteå**	Nobina AB
208	**Lillpite – Piteå**	Nobina AB
209	**Piteå – Sjulsmark – Långträsk – Ersnäs**	Nobina AB
210	**Piteå – Norrfjärden – Holmträsk**	Nobina AB
212	**Stridholm – Böle – Långnäs – Sjulnäs – Piteå**	Nobina AB
213	**Piteå – Vitsand – Bodsjön – Sjulnäs – Lillpite**	Nobina AB
220	**Rosvik – Mörön – Antnäs – Luleå**	Alviks Trafik AB
221	**Ale – Alvik – Måttsund – Luleå**	Alviks Trafik AB
222	**Mjöfjärden – Sundom – Börjelslandet**	Persö Taxi
223	**Brändön – Örarna – Bensbyn – Luleå**	Expressgruppen
224	**Smedsbyn – Börjelslandet – Sundom – Råneå**	Bodens Busstrafik AB
225	**Ängesbyn – Börjelslandet – Råneå – Luleå**	Bodens Busstrafik AB
226	**Bjurå – Niemisel – N Orrbyn – Prästholm – Böle – Råneå**	Bodens Busstrafik AB

227	**Bjurå – Fällträsk – Niemisel – S Orrbyn – S Prästholm – Råneå**	Bodens Busstrafik AB
228	**Forshed – Vitåfors – Vitå – Jämtön – Råneå**	Råneå Busstrafik AB
229	**Hällbacken-Björksgatan**	Brändöbussen AB
242	**Bredsel – Vidsel – Manjärv – Vistträsk – Älvsbyn**	Granlunds Buss AB
260	**Valvträsk – Gunnarsbyn – Skogså – Boden**	Bergdahls Busstrafik
261	**Hundsjö – Svartbäcken – Ubbyn – Boden**	Bergdahls Busstrafik
262	**Gemträsk – Vibbyn – Boden**	Bergdahls Busstrafik
265	**Harads – Bodträskfors – S Bredåker – Boden**	Expresssgruppen
266	**Bodträskfors – Harads – N Bredåker – Boden**	Expresssgruppen
301	**Kalix – Nyborg – Storön – Ryssbält**	Enbergs Åkeri AB
304	**Kalix – Karlsborg – Båtskärsnäs – Sangis**	Johanssons Bussar Kalix AB
305	**Lantjärv – Kalix**	Johanssons Bussar Kalix AB
308	**Vitvattnet – Kalix**	Johanssons Bussar Kalix AB
309	**Sören – Påläng – Kalix**	Enbergs Åkeri AB
320	**Lappträsk – Haparanda**	Tapanis Busstrafik
321	**Haparanda – Nikkala – Kattilasaari – Långträsk**	Tapanis Busstrafik
322	**Haparanda – Seskarö**	Tapanis Busstrafik
341	**Överkalix – Kypasjärvi**	Johanssons Bussar i Kalix AB
342	**Överkalix – Tallån**	Roger Lindbäcks Linjetrafik
343	**Jockfall – Storbäcken – Vännesberget – Överkalix**	Johanssons Bussar Kalix AB
344	**Lansjärv – Överkalix**	Johanssons Bussar Kalix AB
347	**Lomträsk – Överkalix**	Johanssons Bussar Kalix AB
361	**Svanstein – Rantajärvi – Aapua – Olkamangi**	Carls Bussar AB
362	**Pello – Svanstein – Övertorneå – Hedenäset**	Carls Bussar AB
363	**Kulmunki – Aapua – Rantajärvi – Övertorneå**	Carls Bussar AB
402	**Vuollerim – Ö Kuoka**	Lapponiatrafik AB
405	**Jokkmokk – Kåbdalis**	Lapponiatrafik AB
406	**Purkijaur – Jokkmokk**	Lapponiatrafik AB
420	**Gällivare – Niilivaara**	Falcks Omnibus AB
422	**Nattavaara – Gällivare**	Falcks Omnibus AB
423	**Ullatti – Hakkas**	Keros Bussar AB
424	**Malmberget – Gällivare – Dokkas – Hakkas**	Falcks Omnibus AB
425	**Sarvisvaara – Nattavaara – Hakkas**	Falcks Omnibus AB
501	**Kiruna – Jukkasjärvi – Paksuniemi**	Hörvalls Trafik AB
502	**Kurravaara – Kiruna**	Högvalls Trafik AB

503	**Lainio – Vittangi**	Hörvalls Trafik AB
506	**Karesuando – Kuttainen**	Hörvalls Trafik AB
505	**Kiruna – Abisko**	Hörvalls Trafik AB
521	**Korpilombolo – Pajala**	Keros Bussar AB
524	**Muodoslompolo – Pajala**	Piippolas Busstrafik
525	**Muodoslompolo – Parkalompolo – Kangos – Anttis**	Piippolas Busstrafik

Linjenummer, sträcka – Gällivare lokaltrafik

1	**Dundret – Gällivare – Malmberget**
2	**Gällivare – Koskoskulle – Malmsta**
3	**Ringlinje Centrum (Repisvaara – Gällivare)**
4	**Koskoskulle – Malmsta – Malmheden**
5	**Gällivare - Tjautjasjaure**

Linjenummer, sträcka – Haparanda lokaltrafik

Grön	**Järnvägsstationen – Marielund, via Närsta**
Blå	**Järnvägsstationen – Marielund, via Centrum**
Röd	**Järnvägsstationen – Marielund, Skolexpress**
Lila	**Järnvägsstationen – Torneå Badhus (Badtur)** Kvällstur väg 99 norrut

Linjenummer, sträcka – Kalix lokaltrafik

1	**Kalix- Sjukhus-Näsby**
2	**Kalix - Djuptjärn – Stenbäcken**
3	**Kalix – Innanbäcken – Grytnäs**
4	**Kvällslinje** Kalix-Näsby-Kalix-Djuptjärn-Kalix-Innanbäcken-Grytnäs-Nyborg-Grytnäs-Kalix
5	**Kalix – Vånafjärden – Karlsborg**
6	**Kalix – Nybyn**
7	**Kalix Resecentrum/ Kalix station – Kalix Folkhögskola**

Linjenummer, sträcka – Kiruna lokaltrafik

Gul	**Lombolo – Gamla C – Porfyren – Gamla C – Lombolo**
Röd	**Tuolluvaara – Nya C – Gamla C – Nya C – Tuolluvaara**
Lila	**Hagelstigen – Nya C – Gamla C – Lokstallarna – Gamla C – Nya C - Hagelstigen**
Blå	**Radarn – LKAB – Radarn**
Grön	**Tuolluvaara – Nya C – Lombolo – Porfyren – Gamla C**

Linjenummer, sträcka – Luleå lokaltrafik (samtliga bussar går via Smedjegatan)

1	**Sunderbyn - Hertsön**	
2	**Sunderbyn - Björksgatan**	
3	**Bergnäset – Björksgatan**	
4	**Luleå Airport – Vänortsvägen**	
5	**Notviken – Hertsön**	
6	**Porsösundet – Kronan**	
7	**Porsösundet – Svartöstan**	
8	**Karlsvik – Kronan**	
9	**Kyrkbyn – Lerbäcken**	
10	**Storheden – Hertsön**	
104	**Luleå Airport – Järnvägsstationen**	
401	**Centrum – Örnäset – Hertsön**	Nattbuss
402	**Centrum – Bergviken – Porsön – Björkskatan**	Nattbuss
403	**Centrum – Mjölkudden – Gammelstad – Södra Sunderbyn**	Nattbuss
404	**Porsön – Centrum – Bergnäset**	Nattbuss
501	**Coop Arena – Hertsön**	Hockeybuss
502	**Coop Arena – Björkskatan/ Porsön**	Hockeybuss
503	**Coop Arena – Gammelstad/ Sunderbyn**	Hockeybuss
65	**Varvet, via Repslagargatan, Södra hamn, Centrum, Östermalm, Sundsgården, Stadsvikens hälsocentral, Skutviken, Bergviken och Lingonstigen till Kallkällans äldreboende**	Närlinje, trafikerar centrala Luleå mellan 8-15 vardagar samt lördagar.

Linjenummer, sträcka – Piteå lokaltrafik

1	Munksund - Centrum/Knuten - Öjebyn - Framnäs
2	Piteå sjukhus - Öjebyn - Centrum Knuten - Öjebyn - Hällans hälsocentral
3	Sjukhuset - Centrum/Knuten - Musikhögskolan - Nolia City - Centrum/Knuten - Sjukhuset
4	Skuthamn - Norra Pitholm - Centum/Knuten - Bergsviken - Hortlax Vålmvägen
5	Pitholms skola - Strömnäs skola- Svartudden - Centrum/Knuten
Citylinjen	Centrala Piteå

Linjesträcka – Norrtåg

Luleå – Boden – Kalix - Haparanda
Luleå - Kiruna
Luleå - Umeå

Bilaga 4 –

Minnesanteckningar – samtliga samrådsmöten

Remissversion 2022-08-23

Workshop AU – Strategimöte inför uppdatering av Trafikförsörjningsprogram

Datum: Tisdagen 11 januari 2022

Deltagare:	Anders Öberg	Helena Öhlund
	Christer Bergdal	Fredrik Hansson
	Tommy Nilsson	Birgitta Larsson
	Robert Bernhardsson	Niclas Sjöö
	Nils-Olov Lindfors	Olle Tideman (från punkt 3"Tågets användning i Norrbotten")
	Mats Aspemo	Viktoria Mettävainio
	Helena Persson	Iana Svanberg

Dagordning:

Bakgrund och sammanfattning från samrådsmöten samt strategimöte med AU januari 2020

Gruppdiskussioner

Gruppdiskussion 1 Kollektivtrafikens uppdrag

- Vilka behov ska kollektivtrafiken primärt lösa?
- Hur hanterar vi de skilda behoven som finns främst avseende glesbygd/tätort, skillnad i demografi och geografi?
- Hur hanterar vi konkurrensen mellan snabb trafik med raka linjer och en tillgänglig trafik för små samhällen och byar?

- I första hand ska nyttoresor prioriteras – skola, utbildning och arbete, grundstommen i trafiken. Barn och unga måste vara en prioriterad grupp. Därefter dagresor och besöksnäringen.

- Har man ett välfungerande utbud för att kunna åka till/från arbete/skola så har andra möjlighet att åka med (ex besöksnäringen)

- Arbetspendling ger legitimitet att prioritera offentliga medel för kollektivtrafiken och med det kan vi försvara de investeringar som görs.

- Våga prioritera- även inom kommunerna. – Var finns det tillräckligt med befolkningsmängd så att det blir så effektivt som möjligt. En utmaning är att anpassa fordonsslag efter behov och att kunna vara flexibel – Hur hanterar man detta? Olika i stad/tät och gles/landsbygd.

- Göra kollektivtrafiken lättillgänglig - Behov av APP (dagens ungdomar förväntar sig det) med bra gränssnitt som visar bl a en realtidskarta samt annan information (var är bussen/vilken trafik finns tillgänglig, vad kostar det, köp av biljett, biljettbokningar mm) – Bekvämlighetsfaktor (utbud och kännedom om utbud är de faktorer som mest påverkar förutsättningar att välja kollektivtrafiken)

- I TFP bör det framgå att kommunerna har olika behov och att trafikutbudet därför bör anpassas till dessa. Det behöver inte vara lika över hela länet. Det handlar om att kunna se de olika behoven och målgrupperna samt även specifika målgrupper eller specifika företag

- Snabb trafik/tillgänglig trafik; viktigt att spara tid, att kollektivtrafiken konkurrerar tidsmässigt

- Anropsstyrd trafik kan vara ett sätt för att hantera motstridigheten mellan en snabb trafik med raka linjer och en tillgänglig trafik för mindre samhällen och orter. Anropstrafiken bör därför utvecklas och göras mer känd

- Kollektivtrafiken bör finnas med tidigt i processen när man planerar bostadsbyggande och samhällsutveckling för att säkerställa en så anpassad trafik som möjligt

- Se över innovativa lösningar, t ex hur kan entreprenörer få med sig sina bilar på tåget? Hur kan man nyttja tomma bussar som åker hem från en skolskjutsning etc

- Miljövänlig/Hållbar

- Enkel.

- Möjlighet att kunna boka plats på bussen – trafiken bör vara förutsägbar

- Resecentrum skulle underlätta – samla allt på samma ställe, länstrafik, lokaltrafik och tåg.

- Det är smidigt och otroligt attraktivt

- Vikten av punktlighet, kollektivtrafiken går när den ska gå – viktigt om vi ska få fler resenärer.

<u>Övrigt</u>

- Differentierade start/slut tider för skolan

- Bättre samordning – finns många fördelar med att få aktörer att samarbeta

- Anropsstyrd trafik som kopplar mot Tåg/buss

- Stärka marknadsföringen och sälja transporter

- Inlandsbanan – ha en dialog/ Kommer att bli en ändrad arbetsstruktur och arbetspendling i området

Gruppdiskussion 2 Kollektivtrafikens nyttor

- Vilka nyttor bör följas upp och mätas?
- Hur kan man hantera investeringar som krävs för en ökad nytta sedan?

- Vad kan myndigheten bidra till så att attraktiviteten ökar för tänkbara inflyttare ur en rad olika perspektiv?

- Man ska kunna bo på en ort och jobba på en annan, utan att ha egen bil.

- Vi har påbörjat en resa mot ett attraktivt län och därför är vikten att ha en bra dialog med de företag och de etableringar som sker för att länet i förlängningen bli en attraktivitet för att faktiskt etablera sig i länet, bo och vara här.

- Viljan att ha anpassad trafik både till skiftgången och att kunna bygga upp trafiken tillsammans med företagen. Det kan också finnas möjlighet eller intresse från företagen att de kan delfinansiera den anpassade trafiken.

- Vikten att börja göra så tydliga och välbyggda analyser som möjligt för att kunna se vad vi behöver satsa och investera i. Behov av att ta fram underlag på hur många som kan resa, vilka resandeströmmar förväntar man sig, trender och vilka ekonomiska effekter det kan ge. Dialog med företag/ arbetsgivare om vilket behov de har av kollektivtrafik samt vilka nyttor de kan se.

- Kollektivtrafiken är viktig utifrån mjuka faktorer såsom jämställdhet, kompetens-försörjning etc

- Nyttja dagens kollektivtrafikbarometer där man kan ställa egna specifika frågor ex för att kunna mäta nytta och tillgänglighet.

- Titta på underlag som tagits fram avseende städer med nyetableringar och vilka åtgärder de vidtagit för att bli attraktiva samt andra rapporter om logistikutredningar och utvecklingar inom området.

- De människor som vi hoppas ska flytta in i till vårt län och som är van att resa med kollektivtrafik, miljömedvetna människor, vad vill/efterfrågar de?

- Viktigt att man gör specifika analyser eller marknadsundersökningar bl a med unga människor, kundundersökningar om vad deras behov är för att sedan kunna se hur väl matchar Norrbottens trafik upp mot deras önskemål

- Kollektivtrafik är viktig för en utveckling av ett samhälle.

- Vad är det som är viktigt för oss?
    - Viktiga mål
    - Mätetal på effektmål mm
    - Hur mäta länets attraktivitet?
    - Vad förväntar sig de nyetablerade företagen?
    - Vad förväntar sig unga människor av ett samhälle?

Gruppdiskussion 3 Tågets användning i Norrbotten

- Var har tåget sina främsta konkurrensfördelar? På vilka sträckor ska tåget användas?
- På vilket sätt kan samordning mellan trafikslag säkerställas med tanke på ”matrisorganisationen” och olika huvudmän?

Frågeställningarna ovan diskuterades inte på grund av tidsbrist. Under Olles presentation blev det ett ”allmänt samtal” i stället.

- Viktigt att det finns en helhet och samordning mellan tåg, länstrafikens bussar och tätortstrafiken.

- Viktigt med punktlighet för att bygga tillit till tåget – har tappat mycket med de störningar som varit den senaste tiden

- Behöver mäta och följa upp systematiskt vad förseningar beror på

- Kommunicera ut hur nöjdheten och punktligheten är, ex en helsidesannons

- Ett förslag om att göra en förstudie för hur en tågtrafik mellan Östersund-Jokkmokk-Gällivare-Kiruna skulle kunna se ut om 10-15 år. RKM borde påbörja en diskussion med Inlandsbanan AB för att se var detta kan landa (denna fråga kom även upp under punkt 1)

Samrådsmöte med Region Norrbotten, 2021-11-18

Deltagare	Nils-Olov Lindfors	Kenneth Backgård
	Ulrika Nilsson	Monica Lejon
	Jenny Mozgovoy	Mats Aspemo
	Viktoria Mettävainio	Helena Persson

Dagordning

- Information
    - RUS talar om tillgänglighet och att antalet resenärer i kollektivtrafiken ska öka.
    - Vad händer i samhället – påverkar det kollektivtrafiken? Företagsetableringar och en ökad befolkningsprognos behöver beaktas. Tåglinjer med Norrbotniabanan och trafik Finland förändrar spelplanen.
    - Hur kan vi värdera kollektivtrafik? Idag värderas företagsekonomin. Var finns de positiva värdena? Dyker de upp i andra samhällssektorer som positiva bidrag?
    - Jämförelse allmän kollektivtrafik inklusive tätortstrafik - jämfört per invånare. Konstateras att Norrbotten har lägst skattefinansiering i Norrland och näst Gotland lägst i Sverige.
- Information om pågående projekt Åkerbär.
    - Effektmål: 50% fler resenärer och en 20% lägre skattefinansiering.
    - Vem har lyckats bäst? Samtliga län som ökat resenärsantalet har också ökat underskotten. Skåne län har minskat skatteunderskottet per resa och minst i absoluta tal. Goda exempel på strukturförändringar kan hämtas därifrån.
    - Finns exempel på regioner som ökat resandet och samtidigt minskat underskottet? Svaret är nej. Förutsättningarna finns i Norrbotten då trafiken idag är fragmenterad. En samordning krävs för nyttoeffekter och möjliggör måluppfyllelse.
- Innehåll i trafikförsörjningsprogram.
- Diskussionsfrågor

Har kollektivtrafiken någon roll i den samhällsutveckling vi ser framför oss?

Vilken roll har den i så fall?

- Samordning/samverkan
- Samordnad trafik ger både rationaliseringsvinster och finansieringsvinster
- Samordning Tåg/Buss
- Samordning produkter och priser
- Samordning bytespunkter.
- Inland och Glesbygd - Behovsstyrd och anropsstyrd trafik
- Tillgänglig kollektivtrafik är viktigt ur medborgarperspektivet
- Hållbarhet – hållbarare transporter
- Kollektivtrafiken med i de nya etableringarna
- Vidgad arbetsmarknad
- Kompetensförsörjningen oerhört viktig. Förväntar sig målgruppen för inflyttning en utvecklad kollektivtrafik?
- Helhetssyn - Tänka helhet – arbeta åt samma håll

- Problematik på järnvägen – godståg som transporteras av LKAB (och i framtiden även H2 Green Steel) kommer inte fram och måste ges prioritet vilket försvårar för passagerartrafik på sträckan Boden-Luleå. Eventuellt måste Pendeln lämna plats för godstågen och resenärerna hänvisas till befintlig busstrafik.
- Bra att förbereda inflyttning
- Bra samhällsservice
- Samordning – Börja någonstans i geografin. Störst potential i fyrkanten/kusten
- EU-finansiering kommer att bli tillgänglig – försöka få fram material. Titta på andra regioner och anpassa till våra förutsättningar
- Visa värdet av kollektivtrafiken (ekonomiskt värde), ej ta bort den
- Behov att ta sig ut i länet
- Besöksnäring öst/västlig riktning – kollektivtrafiken viktig
- Vem vill flytta hit – Måste göras attraktivt
- En attraktiv kollektivtrafik är:
    - Enhetlig
    - Enkel
    - Tillgänglig
    - God Information
- De som kommer utifrån har behov av att åka kollektivt – ser olika ut i olika delar av länet
- Besöksnäringen gör att servicen kan bibehållas
- Dra nytta av de rörelser som sker i samband med de nya etableringarna i länet. Det innebär ett ökat intresse av att flytta till Norrbotten och att även tillgänglig kollektivtrafik måste finnas
- Förbereda oss för mottagning – kapacitet
- Digitalisering – stora möjligheter
- Kommersiell service
- Viktigt att vara i takt/ samordning-samverkan med kommuner
- RKM med i ett tidigt skede ex översiktsplaner
- Bra anslutningar till/från Tåg, kommuncentra
- Resurser – prioriteringar sätta upp en lägsta nivå ex en dag /vecka eller flera dagar/vecka. Se till helheten, anropsstyrd trafik
- Tillgänglighet till attraktiva platser ex att åka skidor, till fjällen mm
- Stärka attraktiva livsmiljöerna för ex familjer
- Norrbotniabanan – järnväg som knyter ihop kuststråken – ger förväntningar på behov av kollektivtrafik
- Bristande IT-struktur idag. Behov av uppgraderingar för bättre kommunikation med resenärer och effektivare interna arbetsprocesser.
- Informationen till resenärer måste bli bättre
- Innovativa tankar – hur få fler att åka kollektivt
- Marknadsföring

Målgrupper

- Olika behov finns i olika delar av länet
- Mer befolkade delar:
    - Dagliga resor och arbetspendling, studieresor, sjukresenär, sjukresor, nyttoresor, nöjesresor, turism mm.

- Mindre befolkade delar:
    - Mindre frekventa resor: Sjukresor, nyttoresor, turism

  Olikheter mellan länen/kommuner

- Vid behov av prioriteringar – hitta specifika lösningar efter de olika behov som uppstår
- Lära oss mer om detta – genom projekt Åkerbär
- Viktigt
    - Åldersstruktur på sikt
    - Skolstruktur på sikt
    - Pendlingsströmmar in/ut
    - Hur åker man idag? Befintlig resandestatistik
    - Möta behov
    - Målgruppsanalys – vem ska vi erbjuda att åka kollektivtrafik och på vilket sätt?
    - Besöksnäring över gränserna. Hur ser flödena ut? Nya etableringar?
    - Få fram en uppdaterad bild av vad??
    - Bra underlag – Hämta från SCB
    - Hur ser det ut vid uppbyggnadsfasen av nya industrier?
    - Hur ser det ut när industrin är etablerad? Vid genomförandefasen?
- Beskrivning av vilka målgrupper ex näringsliv, företag, kommuner
- Viktigt att ta med de socioekonomiska aspekterna dvs ge människor möjlighet att ta del av samhällets resurser ex utbildning, samhällsservice, arbete och fritidsaktiviteter.
- Kontakt med företag för att veta vad som är på gång – regelbundna möten
- Studenter – Hur ska vi få dem att stanna i Norrbotten
- Tid att besöka kunder och arbetsgivare

Hur mycket får kollektivtrafiken kosta

- Finansiell utmaning – investeringar kan krävas för att revitalisera trafiken som en följd av ÅKERbär. Sådd behöver köpas innan skörd längre fram.
- Synkning – det som står i TFP måste följas
- Ska vi ha tillgänglighet måste det finansieras – gå i takt
- Våga satsa för att vinna
- Resurser – måste tro och satsa
- Långsiktig budget
- Många öppna dörrar avseende finansiering – Trafik-nya piloter, extraordinära insatser med EU-medel samt andra statliga och nationella medel tillgängliga
    - Benchmarking
    - Testa olika modeller – kroka arm med andra företag
    - Sök och testa

Samrådsmöte med Arjeplog och Arvidsjaurs kommun, 2021-09-29

Deltagare	Erika Resin	Peter Rydfjäll
	Emil Sundström	Peter Andersson
	Mats Aspemo	Viktoria Mettävainio
	Helena Persson	

Dagordning

- Presentation av organisationsstruktur och uppdrag för RKM och tillhörande bolag samt ex på vad ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla.
- Information om pågående projekt Åkerbär.
- Tid- och aktivitetsplan för arbetet
- Diskussionsfrågor

Vad kännetecknar en bra kollektivtrafik?

- Tillgänglighet
- Attraktivt
- Samordning
- Miljö
- Enkelt
- Valfrihet
- Samhällsservice
- Ökad trafiksäkerhet
- Flexibel
- Innovativa lösningar

Vad fungerar bra?

- Tidtabeller
- Förutsägbart
- Glesbygdsfolk har bättre tolerans
- Bra kommunikation med Länstrafiken

Vad fungerar mindre bra?

- Anslutningar fungerar ej buss/tåg/flyg
- Har inte så många alternativ, få turer
- Svårt att förutse kostnader
- Dyra upphandlingar
- Långa väntetider vid byten
- Ingen fjälltrafik från Arjeplog – ingen förbindelse till fjällvärlden
- Planeringssätt – stomlinjer anpassas till tåg i första hand
- Alla oavsett funktionshinder ska kunna åka samordning – Okunskap som beställare-samordningsansvar. Utförs trafiken enligt avtal? Alternativ upphandla själv
- Konkurrensutsättning och upphandling.
- Ekonomimålet i programmet, utvärdering och dialogen
- Samspel - vad vill Regionen och vad vill kommunen?
- För dyrt för att vara attraktivt (långa resor). Finns ingen morot, inget incitament att ta bussen

- Behöver det ens finnas bussar, mer efterfrågestyrt.
- Okunskap som beställare
- Fokus mot fyrkanten
- Entreprenör kunna anpassa sitt fordon efter resandeströmmen. Resursslöseri att åka med stora fordon

Vision

- Flexibilitet i upphandlingar
- Flexibla rutter ändras vid behov
- Anropsstyrd trafik
- Samordning
- Trafik till fjällvärlden
- Upphandling i egen regi (få resande, inga intäkter)
- Målgrupper är skolelever, fritidsresor, pensionärer, ej bilburna

Utmaningar

- Ekonomi
- Fordonsflotta – idag stora fordon, behov av mindre.
- Turtäthet
- Väntetid
- Status
- Glesheten i kommunen
- Långa avstånd
- Miljökrav
- Samarbete
- Ökad samordning
- Beteendeförändringar

Prioriterat

- Kostnad för resenärer, Familj – idag dyrt att åka långa avstånd
- Helhet – turerna måste hänga ihop
- Utveckla anropsstyrd trafik
- Måste finna möjlighet att skicka/ta emot gods

Nytta/kostnad

- Viktig samhällsservice
- Synliggöra de mjuka delarna, inte bara kostnadstäckning
- Hur kan man värdera på andra sätt?

Samrådsmöte med Boden, Luleå, Piteå, Älvsbyn, Kalix och Haparanda kommun, 2021-09-20

Deltagare:	Ellinor Isaksson-Larsson	Carola Medelid
	Göran Wigren	Mathias Keisu
	Ida Persson	Ann Storvall
	Per Nilsson	Sofia Lundberg
	Tomas Egmark	Roger Tuomas
	Maria Nordgren	Mats Aspemo
	Viktoria Mettävainio	Helena Persson

Dagordning

- Presentation av organisationsstruktur och uppdrag för RKM och tillhörande bolag samt ex på vad ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla.
- Information om pågående projekt Åkerbär.
- Tid- och aktivitetsplan för arbetet
- Diskussionsfrågor

Vad kännetecknar en bra kollektivtrafik?

- Får livet att fungera, inte bara resor till arbete och skola.
- Smidighet, tillgänglighet och effektivitet
- Prisvärt
- Enkelt
- Många linjer, täta turer, trafik både dag och kvällstid.
- Tydlighet i vad det kostar för resenären
- Tydligt hur man reser, var hållplatser finns, avgångstavlor i hållplatser
- Få till tidtabeller, synka info, pris och biljetter mellan bolagen
- Tidtabeller som passar med arbets- och studietider
- Restider får inte vara orimligt långa i förhållande till bilen
- Paketering viktig för attraktiv produkt
- Ska knyta ihop tillväxtregioner.
- Trafikslag synkas, tåg/buss/taxi
- Synkade tidtabeller mellan de olika bolagen, enkla att förstå, lätt att köpa rätt biljett till rätt pris
- Konkurrenskraftig – Attraktiv
- Bra kommunicerad, utbudet väl känt, bra information
- Hela regionens utbud/arbetsplats, utbildningsmöjligheter tas till vara
- Knyter samman lokala områden/arbetsplatser i centralorten samt med övriga orter runt om
- Trygg och säker kollektivtrafik
- En bra kollektivtrafik måste få kosta. Det ger intäkter på andra håll
- Norrbothniabanan en möjlighet

Vad fungerar bra?

- Tätortslinjer har bra utbud och passar många
- Lokala linjer är anpassade till skolans start och sluttider.

- Kollektivtrafiken är bättre för kvinnor. Varför?
- Bra arbetspendlingsmöjligheter

Vad fungerar mindre bra?

- Koppling mellan de olika trafikslagen – olika biljettyper, olika priser, hållplatser
- Kollektivtrafiken har låg status idag, behov av att höja statusen men hur går vi tillväga?
- Vilken trafik ska finnas i glesbygd?
- Dåligt utvecklat biljettsystem, IT och APP.
- Miljömässigt ligger vi efter andra avseende drivmedel
- Uppkoppling WiFi

Vision

- Våga lyfta blicken – lång framförhållning
- Framtidsspana samt identifiera hinder
- Nöjesresor med tåg till Umeå, vidare till Stockholm (minska flygresor)
- Framtida Norrbotten med nya etableringar
- Arbetskraftsinvandring – vana att åka kollektivt
- Nya grupper?
- Jämställdhet
- Teknikutveckling ex självkörande fordon
- Gemensam teknik för betalsystem, realtidssystem mellan olika trafikslag – resenärsperspektiv
- Ett kort för all trafik – eller betalkort
- Hållplatser och bytespunkter måste synliggöras och samma nyttjas av flera operatörer
- Miljö/hållbarhet (drivmedel)
- Trygghet/säkerhet
- Tillgänglighetsindex – ex visa hur långt man når på ex 45 min
- Visualisera var det finns trafik
- Kollektivtrafiken ska vara det självklara förstahandsvalet på sträckor längre än gång/cykelavstånd

Utmaningar

- Vem vill vi ska åka och hur ska vi få dem att åka – identifiera vilka lösningsbehov som bör finnas
- Länets demografi och geografi – olika lösningar på olika platser
- Beteendeförändringar måste till (arbetsgivare, skolor, byggherrar) - alla måste hjälpas åt, information och kommunikation
- Stor utvecklingspotential. Vad vill vi vara? Vem vill vi ska resa – vi vill få bilresenärer inte de som går eller cyklar idag.
- Långa upphandlingscykler
- Trångt på spåret (järnväg)
- Turtäthet
- Dyrt åka kollektivtrafik idag-översyn
- Betalningen – hur betala
- Stuprör – ej samordnat

- Har vi en tydlig organisation/styrning för kollektivtrafiken i Norrbotten
- Norrbotten som region, ej titta på den egna kommunen
- Nyttan med grannländer
- Acceptans för kollektivtrafiken i Norrbotten
- Dialog med resenärer/Medborgarnas situation(vardag) – personas
- Samarbete med andra aktörer
- Det är inte bara skolbarn som åker kollektivtrafik
- Behov av mer och enkel kommunikation om biljetter, produkter, priser mm
- Vara ute i tid med samhällsomvandlingar för att passa in kollektivtrafik

Prioriterat

- Visa på möjligheter att pendla från olika orter
- Visualisera svarta fläckar för utveckling
- Modernt betal och informationssystem
- Identifiera resenärer – vilka vill vi ska åka?
- Finansiering/Finansieringsmodell
- Ställa krav på styrning/politik – måste finnas vilja över tid
- Skickliggöra politiken. Gör dem trygga och modiga att fatta rätt beslut

Nytta/kostnad

- Hur mäta för att stimulera långsiktiga beslut?
- RUS visar minskad befolkning, Varför?
- Kan kollektivtrafik öka attraktionen för länet
- En krona som kostnad i kollektivtrafiken kan vi mäta. Vi mäter däremot inte intäkter som dyker upp i andra samhällssektorer

Samrådsmöte med Pajala, Gällivare, Kiruna och Jokkmokks kommuner, 2021-09-23

Deltagare:	Timo Saarensilta	Sara Thelin
	Johanna Alm	Ulrika Hammarström
	Camilla Fredriksson	Ewa Lasso
	Mattias Heikillä	Marietta Norlen
	Mats Aspemo	Viktoria Mettävainio
	Helena Persson	

Dagordning

- Presentation av organisationsstruktur och uppdrag för RKM och tillhörande bolag samt ex på vad ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla.
- Information om pågående projekt Åkerbär.
- Tid- och aktivitetsplan för arbetet
- Diskussionsfrågor

Vad kännetecknar en bra kollektivtrafik?

- God tillgänglighet och turtäthet.
- En bra kostnadsbild som gör att man hellre tar buss är bil.
- Möjliggöra arbetspendling, skolskjutsar och fritidsaktiviteter. Trafik även kvällar och helger
- Enkelt, billigt, upplevelse av snabb (få stopp) och smidig
- Bra förbindelser över kommungränserna. Möjlighet att åka mellan orterna på ett vettigt sätt över dagen
- Enkla bokningssystem
- Tillgänglighet för personer med funktionshinder
- Tryggt (att bussen kommer och när man sitter i fordonet)
- Viktigt att synka tidtabeller, bytespunkter, digitala hjälpmedel och appar
- Utveckling och underhåll hållplatser
- Bytespunkt mellan Länstrafiken/Norrtåg
- App som hanterar alla trafikslag

Vad fungerar bra?

- Noden Boden, Skolskjutsar, tryggt, kortarerestiden

Vad fungerar mindre bra?

- Tillit till tågen
- Få turer
- Infrastrukturen skör
- Inte enkelt att köpa bussbiljett, enklare boka tåg
- Samordning mellan trafikslagen
- Turtäthet från Pajala dålig till Kiruna och Gällivare, sjukhusbesök funkar inte
- Turtäthet är inte anpassad till arbetspendling
- Dåliga förbindelser över kommungränser

- Bokningssystemet
- Busskurer har brister eller saknad tillgänglighet för funktionshindrade
- Långt mellan hållplatser
- Nya vägen mellan Kiruna-Pajala går raka vägen, ej byar vilket innebär att det går fortare att åka bil. Bussen angör alla byar vilket gör att restiden blir betydligt längre
- Biljettpris för dyrt på lång sträcka för familj – Egen bil blir alternativet

Vision

- Attraktiv
- Enkel
- Flexibel
- Prisvärt
- Inte gå tomma turer.
- Varierande fordonsflotta, mindre fordon vid behov
- Vissa stråk med tät trafik, andra med matartrafik
- Möjlighet att sitta bekvämt och arbeta på bussen, tillgång till wifi, ladda telefon
- Ökad turtäthet - hänsyn till olika förutsättningar kust-inland
- Alternativa drivmedel
- Innovativa lösningar, kreativa tankar
- Flexibelt kundanpassat trafikutbud
- Arbetspendling
- Buss/Tåg
- Hållbart – alternativa drivmedel
- Resenärer; ung, arbetspendlare, äldre
- Hur tillgänglig ska trafiken vara?
- Begränsning av parkering – ej endast i städer, även i glesbygd
- Olika förutsättningar i länet – Tänka brett och vitt
- Realisera att det finns trafikförsörjning i glesbygd ex ”byabil”

Utmaningar

- Samordning mellan aktörer
- Samverkan för att nå fram
- Olika behov - individuellt
- Beteendeförändring måste till
- Ska kunna bosätta sig var man vill och arbetspendla till en annan ort

Prioriterat

- Få turtäthet att fungera mot sjukhus (både för arbetspendlare och besökande)
- Få Region Norrbotten att boka sjukhusbesök när det finns möjlighet att åka kollektivt istället för taxi
- Målgrupper
- Arbeta med att få fler att åka kollektivt- flexibilitet
- Arbetspendling måste fungera
- Ökad dialog med arbetsgivarna

- Fokusgruppsintervjuer
- Prislista måste ses över. Dyrt åka för familj – bil blir alternativ

Nytta/kostnad

- Arbeta med mjuka värden – ändra vanor
- Hur gör vi det coolt
- Vad får kollektivtrafiken kosta?
- Tänka om avseende finansieringsmodellen
- Nyttoeffekterna beaktas inte
- Fortsätta utveckla kollektivtrafiken är ett måste – privatbilismen kommer att bli för dyr och minska på sikt. Detta kan ej läggas på konsumenterna

Samrådsmöte med Överkalix och Övertorneå kommun, 2021-09-28

Deltagare:	Anne Jakobsson	Victoria Henriksson
	Tomas Mörtberg	Mats Aspemo
	Viktoria Mettävainio	Helena Persson

Dagordning

- Presentation av organisationsstruktur och uppdrag för RKM och tillhörande bolag samt ex på vad ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla.
- Information om pågående projekt Åkerbär.
- Tid- och aktivitetsplan för arbetet
- Diskussionsfrågor

Vad kännetecknar en bra kollektivtrafik?

- Tillgänglighet och attraktivitet möjliggör för människor att bo i glesbygden
- Bra bytespunkter
- Samordnade tidtabeller
- Restiden i förhållande till bil
- Samordning tidtabeller och knutpunkter
- Ortsammandebindande för arbete och skola

Vad fungerar bra?

- Flygtaxi
- Trafiken mellan Övertorneå-Haparanda
- Arbetarturen Pello-Hedenäset-Haparanda
- Linjen Överkalix-Kalix
- Trafik från Överkalix möjliggör pendling till Luleå

Vad fungerar mindre bra?

- Inga turer från Övertorneå centralort efter kl 16.00
- Svårt med fritidsresande
- Inga arbetspendlingsmöjligheter mellan Övertorneå-Överkalix/ Överkalix-Övertorneå
- Jämställdhetsperspektivet (obalans i vilka som åker)
- Ortssammanbindande trafik saknas
- Turistnäringens behov av kollektivtrafik
- Vad kan man göra för att få fler resande? Stigande bränslepriser, klimat?

Vision

- Målgrupp pensionärer och besöksnäringen samt arbetspendling och ungdomar
- Utveckla anropsstyrd trafik
- Utveckla busstaxi
- Matartrafik
- Samordning med Nära Vård
- Utveckla bra exempel som närtrafik och handlingsturer
- Kommunöverskridande trafik
- Samordning mellan tidtabeller/knutpunkter

- Besöksnäring/Turism
- Viktiga bytespunkter
- Samordning mellan viktiga samhällsfunktioner där kollektivtrafiken har en viktig roll
- Pendlarparkeringar v 99 och v 98
- Tillgänglighet
- Perrong i Morjärv – möjliggöra för boende i nordöstra delen av länet att åka med befintligt tåg

Utmaningar

- Ekonomi
- Fordonsflotta – idag stora fordon, behov av mindre.
- Glesheten i kommunen
- Behov av samverkan mellan kommuner
- Politiskt hinder
- Prata inte avstånd – prata restid
- Finansieringsmodellen – det finns gärdesgårdar
- Beteendeförändring – Hur få till det?
- Status

Prioriterat

- Uppstart av linje mellan Övertorneå-Överkalix
- Ortssammanbindande nät
- Utveckla anropsstyrd trafik

Nytta/kostnad

- Viktig roll som politiker
- Hur kan man värdera på andra sätt?
- Sätta ramar med styrverktyg

Samrådsmöte med Arjeplog och Arvidsjaur besöksnäring, 2021-10-13

Deltagare	Karina Lidèn	Lotta Lestander
	Mats Aspemo	Viktoria Mettävainio
	Helena Persson	

Dagordning

- Presentation av organisationsstruktur och uppdrag för RKM och tillhörande bolag samt ex på vad ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla.
- Information om pågående projekt Åkerbär.
- Tid- och aktivitetsplan för arbetet
- Diskussionsfrågor

Vad kännetecknar en bra kollektivtrafik?

- Vad är kollektivtrafik i glesbygden?
- Enkelt
- Turutbud
- Skolskjutsar
- Samhällsservice
- Bra service
- Enkelhet -Lätt att boka/betala
- Trygghet
- Tillgänglighet
- Välfungerande byten
- Bra samordnade bytespunkter
- Pålitlighet
- Samarbete
- Information – Hur, var och när
- Flexibilitet
- Kvällstrafik

Vad fungerar bra?

- Skolskjutsar
- Flygbuss Arjeplog-Arvidsjaur
- Sjukresor (Komfortbussen)
- Möjlighet att arbetspendla Arvidsjaur-Slagnäs

Vad fungerar mindre bra?

- Arbetspendling omöjlig, trafiken anpassad efter skolornas start/sluttider
- Turutbud
- Trafik Silvervägen endast skoldagar, ingen möjlighet för turister och besökande att åka kollektivt
- ”Krångligt” att boka flygbuss
- Vid bokning av sjukresa måste tiden anpassas så möjlighet med kollektivresa ges

- Arvidsjaur - Ej anpassad trafik mot kusten för arbetspendling, skolelever
- Arjeplog – problem med matvaruhemsändningar
- Olika aktörer diskuterar men inget händer
- E-handelsbutiker har svårt att leverera varor eftersom busstrafik saknas
- Opålitlighet tåg/inställda turer
- Ingen anslutningstrafik Till/från Inlandsbanan
- Finns inte kollektivtrafik överallt
- Tillgänglighet för personer med funktionshinder
- Vissa dagar endast möjligt att åka en väg (ej tillbaka)

Vision

- Flexibel trafik
- Bättre samordning post-kollektivtrafik
- App för bokningar
- Återuppta linje 200 (Silvervägen)- många har sina stugor efter sträckan ex från Piteå, Älvsbyn, Skellefteå och Norge
- Mer trafik
- Större trafikutbud
- Kvällstrafik
- Attityder/påverka

Utmaningar

- Få gästerna att stanna – besöka fler platser, kollektivtrafiken en möjliggörare
- Besöksnäringen – Regelbundna träffar för att möta framtida kunders behov
- On demand lösning komplement till fast trafik
- Bokning av plats (mindre fordon, Taxi)
- Upprätta anslutningstrafik till Inlandsbanan
- Förnybara arbetet – Hållbarhet
- Mer värdskap – ge info som en besökare kan ha nytta av

Prioriterat

- Flexibla lösningar – möjliggörare för glesbygdsorter
- Samverkan
- Träffar med trafikutövare
- Vem är resenären – olika förutsättningar beroende på var man bor, inland-kust ex årstidsbundet november-påsk
- Prissättningen på fjällinjer för hög – taxi nyttjas istället för buss. Konkurrenskraft

Nytta/kostnad

- Hitta flexibiliteten i kollektivtrafiken till en bra peng
- Förenklar och möjliggör tillvaron för oss som bor i glesbygd, privat-företag, post och gods Många medborgare har behov av kollektivtrafik
- Mäta – siffror att ta med för att fatta kloka beslut (ekonomi samt andra värden)
- Hela Sverige ska leva, både kust och inland
- Titta på alternativ som redan finns och testats
- Miljö/Hållbarhet

Samrådsmöte med Bodens och Luleå näringsliv, 2021-10-20

Deltagare	Camilla Bondareva	Thomas Fägerman
	Malin Jonsson	Mats Aspemo
	Viktoria Mettävainio	Helena Persson

Dagordning

- Presentation av organisationsstruktur och uppdrag för RKM och tillhörande bolag samt ex på vad ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla.
- Information om pågående projekt Åkerbär.
- Tid- och aktivitetsplan för arbetet
- Diskussionsfrågor

Vilka behov ser ni att näringslivet har i första hand när det gäller kollektivtrafiken?

- Möjlighet för människor att åka kollektivt
- Tåget viktigt
- Noden Boden
- Framkomlighet
- Enkelhet
- Samordning tider/biljetter/köp
- Framförhållning – bl a för den oorganiserade turismen som vill boka sin resa i god tid
- Organiserad turism - Paketresa
- Hållbart både i stad och landsbygd
- Tillförlitlighet
- Information – lätt att hitta/köpa/flera språk
- Förutsägbar
- Pålitlighet
- Effektiva bytespunkter
- Fossilfria transporter
- Samarbete
- Välfungerande Wifi
- Trevligt

Vision

- Målbild Centrum – Landsbygd
- Behålla infrastrukturen för utveckling
- Centrum måste ha en väl fungerande kollektivtrafik
- Tillväxtnäring – Möjlighet för människor att kunna ta sig dit de vill
- Viktiga servicepunkter i Boden; Gunnarsbyn, Harads och Inbyn
- Nya etableringar ger arbetsmarknadsförstoring och ökat behov av kollektivtrafik vilket innebär att trafiken mellan Luleå-Boden måste säkras.
- Ny tid med kraftig förändring, arbetspendling Boden-Luleå men även till Älvsbyn, Kalix, Haparanda och Skellefteå
- Viktiga orter Luleå; Sunderbyn, Gammelstad, Kyrkbyn, Ängesbyn, Råneå, Hällbacken, Antnäs och Alvik

- Utveckla anropsstyrd trafik
- Interoperativ
- Kollektivtrafik” går dit människor vill åka”
- Minska antalet parkeringsplatser alt. inga P-platser – måste ta sig fram kollektivt
- När etableringar startar kommer 1 500 personer ha behov av kollektivtrafik, under entreprenadtiden stiger siffran till 4 000. På sikt beräknas 6- 8 tusen personer ha behov av koll.trafik i någon form vilket måste ske fossilfritt.
- Människor vill bo i mera lantliga områden, integrerade områden/flerfamiljshus
- Industrialiseringar Kiruna-Gällivare, Haparanda-Boden, Finland
- Transportsystem som hänger ihop;
    - Arbetspendling i olika riktningar, studieresor mm
    - Cykel/gång
    - Flygplats viktig
    - Tågstation knutpunkt
    - Högre turtäthet
    - Helgtrafik
    - Anslutningar till stomlinjer, byar fortsatt viktiga
    - Möjlighet att ta med cykel på buss
    - Möjliggöra tågresor via flygplatsen från hela länet
- Elektrifiering landsväg
- Öka på laddställen
- Digital värld – öppna digitala system MAAS
- Välfungerande wifi
- Sömnlösa resor
- Enkelt
- Prisvärt
- Incitament (piska/morötter)
-

Utmaningar

- Fly in/Fly out - Få gästerna att stanna – besöka fler platser, en möjliggörare
- Dialog kommuner – ta del av översiktsplaner mm
- Delaktighet i olika samverkansgrupper
- Bryta beteende
- Klimathotet en drivkraft
- Samhällsplanering – idag mer yta för parkering än byggboende idag, måste förändras
- Strävan att växa på de lågprioriterade områdena samt att tillgänglig kollektivtrafik i någon form finns
- Tillgänglig 24/7
- Värdet i själva resandet? – interaktion
- Ruttoptimering – många dimensioner att ta med (projekt Åkerbär)
- Systemövergripande
- Bebyggelse - nu i framtid
- Viktiga punkter/Hubbar
- Ihållighet
- Betona arbetsmarknadförstoringen i Saretsområdet + Skellefteå
- Ny teknik – elbuss, elflyg mm
- Inga kommungränser

- Samverkan
- Förutsättningar måste finnas

Prioriterat

- Enkelhet
- Tillgänglighet
- On demand
- Förenkling
- Tillförlitlighet
- Förutsägbart

Nytta/kostnad

- Kollektivtrafik bidrar till utveckling
- Åskådliggöra
- Kollektivtrafiken gör det möjligt att leva och bo i Norrbotten
- Stärka ekonomin genom att ha en fungerande kollektivtrafik
- Klimatneutral
- Attraktiv
- Bra kollektivtrafik ett måste

Samrådsmöte med Kalix, Haparanda och Övertorneå näringsliv, 2021-10-21

Deltagare	Bengt Strandberg	Peder Nilsson
	Anna Andersson	Mats Aspemo
	Viktoria Mettävainio	Helena Persson

Dagordning

- Presentation av organisationsstruktur och uppdrag för RKM och tillhörande bolag samt ex på vad ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla.
- Information om pågående projekt Åkerbär.
- Tid- och aktivitetsplan för arbetet
- Diskussionsfrågor

Vilka behov ser ni att näringslivet har i första hand när det gäller kollektivtrafiken?

- Arbetspendling
- Kollektivtrafiken möjliggör resmöjligheter
- Turtäthet
- Bra alternativ för arbetspendling, turism.
- I Kalix – både för befintliga och potentiella näringsidkare. Ökad tillgänglighet.
- Möjlighet till in/ut pendling
- Använda tiden till annat
- Pålitlighet
- Tillförlitlighet
- Regelbundenhet
- Restiden har betydelse
- Avgångstid/Ankomsttid till/från jobbet måste synka
- Haparanda-Luleå
- Trafik Älvdalen
- Flexibel fordonsflotta
- Anropsstyrd trafik
- Uthållighet
- Tålamod
- Information
- Samordning
- Stomlinjer där behov finns
- Miljö
- Hållbarhetsaspekt

Vad fungerar bra?

- Trafik mellan Pello-Övertorneå-Haparanda (Älvdalen)
- Trafik mellan Haparanda-Luleå

Vad fungerar mindre bra?

- Dålig info vid tågförseningar/inställda tåg
- Långsamma turer – många stopp
- Behov av trafik mellan Övertorneå-Överkalix

Vision

- Pendlarparkeringar
- Kombinera olika trafikslag - buss/mindre fordon/taxi
- Cykelställ
- Fler laddstationer

Utmaningar

- Värden i resan – ex fika, service mm
- Snabba upp turer – få stopp
- Turer med fler stopp
- Vem är trafiken till för – Målgrupp?
- Stigande bränslepriser- kommer fler att åka kollektivt?
- Att minska kostnader för kommunerna
- Differentierade priser – beroende på när man åker

Prioriterat

- Samordna trafikslag
- Synkade tidtabeller
- Buss angöra tågstation – möjliggöra resor till ex Finland
- Möjliggöra att ta sig till bytespunkter

Nytta/kostnad

- Var ger trafiken mest nyttoeffekter
- Vad får den kosta?
- Samhällsservice
- Framtidsspaning
- Behovsanalyser

Samrådsmöte med Länstrafiken, 2021-09-16

Deltagare:	Tony Engström	Mats Aspemo
	Ingela Karlsson	Viktoria Mettävainio
	Malin Fältmark	Helena Persson

Dagordning

- Presentation av organisationsstruktur och uppdrag för RKM och tillhörande bolag samt ex på vad ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla.
- Information om pågående projekt Åkerbär.
- Tid- och aktivitetsplan för arbetet
- Diskussionsfrågor

Vad är bra med kollektivtrafiken idag?
Kollektivtrafikutbud är optimerad utifrån var människorna bor idag.
Utbud i attraktiva tidslägen
Tätortstrafik på många orter

Vision
Projekt Åkerbär – ökat samarbete/samverkan
Analyser ex av resenärer
Så mycket som möjligt ska vara ”allmän trafik”.
Dialog – kommunikation
Marknadsföring
Hållbarhet – Fossilfritt

Utmaning
Finns Ingen trängsel i biltrafiken
Lathet/bekväm
Få människor att börja åka kollektivt.
Nå nya kunder – arbeta aktivt med sälj
Mod att fatta beslut
Visa fakta/nyckeltal

Utvecklingsområden
Dialog – Samordning - Verkställan
Tydliggöra roller, uppdrag etc.
Nyckeltal (värdera annat än kostnadstäckning)
RKM – fler beslutsunderlag, bredare analys för att kunna förklara vad som händer ex inför trafikplikt/borttagande av trafikplikt.
Efterfrågestyrd trafik
Ingen egenupphandlad skolskjuts - allt är öppet för allmänheten.
Steg mot fossilfria drivmedel

Samrådsmöte med Jokkmokk, Piteå och Älvsbyns Näringsliv, 2021-10-27

Deltagare	Marietta Norlén	Roger Tuomas
	Helene Bäcklund öckner	Viktoria Mettävainio
	Helena Persson	

Dagordning

- Presentation av organisationsstruktur och uppdrag för RKM och tillhörande bolag samt ex på vad ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla.
- Information om pågående projekt Åkerbär.
- Tid- och aktivitetsplan för arbetet
- Diskussionsfrågor

Vilka behov ser ni att näringslivet har i första hand när det gäller kollektivtrafiken?

- Nya etableringar
    - Frakta gods på ett enkelt sätt
    - Pendling ske på ett enkelt sätt
- Vätgaspendling
- Knyta ihop kommuner
- Daglig pendling åt alla håll
- Mer effektivt nät
- Inlandsbanan, vision vätgas – gynna inlandet ex Jokkmokk, Porjus
- Från Piteå mycket utpendling mot Luleå och Boden
- Boende i Jävre – dagspendling mot Skellefteå , både arbete/studenter
- Viktigt med kvällstrafik
- LTU – studenter en viktig målgrupp
- Gods – snabba och säkra transporter
- Trafik Piteå-Älvsbyn-Storfors-Jokkmokk
- Synkade tidtabeller – stom/lokala linjer
- Pålitlighet
- Följsam och effektiv – miljövinst
- Wifi
- Robust

Vision

- Ökad arbetspendling
- Bussar borde gå till arbetsplatsen direkt(viktigt med kartläggning)
- Direktbussar – slutdestination ex Haraholmen, SCA
- Anpassning av kollektivtrafik
- Fler pendlarparkeringar
- Arvidsjaur Flygplats
- Skellefteå Flygplats

- För framtid - Knyta ihop länet på ett helt nytt sätt
-

Utmaningar

- Behov av att gå i hand
- Vara delaktig och informerad om översiktsplaner ex Haraholmen, Jävre, vad påverkar bostadplan mm
- Kartläggning arbetspendling
- Var bor människor och var arbetar de
- Hur veta vem/var pendlingen sker
- Målbilder/Vem ska det passa
- Målpunkter – Kappa, SCA, Lindbergs Bygg, Smurfit
- Industriråd – Piteå
- Höga dieselpriser bord ge fler kollektivtrafikresenärer
- Morötter – Piska
- Regelbundenhet för besökare och turism
- Dålig marknadsföring – måste bli bättre
- Våga acceptera att behovet är olika – politiskt beslut
- Etableringar ställer stora krav på kollektivtrafiken
    - Att arbetspendling ska vara möjlig
    - För besökare
- Målgrupper?
- Helhetssyn
- Samordning
    - Hur hänger samhället ihop i stort?
    - Vad händer i kommunen?
    - Var finns behov av trafik?
- Utformning av fordon
- Ta fram karta över länet
- Direkt marknadsföring ex via facebook
- Kampanjer – olika målgrupper
    - Köpa pendlarkort tåg
    - Attraktivitetsvinst
        - Biljetter
- Samverkan

Nytta/kostnad

- Attraktivt att leva och bo i Norrbotten

Samrådsmöte med Swedish Lapland, Heart of Lapland och STF, 2021-10-05

Deltagare	Annika Fredriksson	Jessica Wennberg
	Anna-Karin Landin	Daniel Skog
	Mats Aspemo	Viktoria Mettävainio
	Helena Persson	

Dagordning

- Presentation av organisationsstruktur och uppdrag för RKM och tillhörande bolag samt ex på vad ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla.
- Information om pågående projekt Åkerbär.
- Tid- och aktivitetsplan för arbetet
- Diskussionsfrågor

Vad kännetecknar en bra kollektivtrafik?

- Förutsägbar
- Enkelhet -Lätt att boka/betala
- Hitta tidtabeller i god tid
- Trygghet
- Tillgänglighet
- Bra service
- Välfungerande byten
- Bra samordnade bytespunkter
- Pålitlighet
- Går dit människor vill åka
- Information – Hur, var och när
- Brott i kedjor – Information viktig
- Flexibilitet
- Kvällstrafik

Vad fungerar bra?

- Mer resenärsorienterad på senare tid
- Vilja att kroka arm
- Samarbete
- Utökad tågtrafik – östlig riktning (väntar på elektrifiering på finska sidan)

Vad fungerar mindre bra?

- Färdigställda tidtabeller sena – många resenärer vill boka i god tid innan resan
- Bristfällig information
- Opålitlig
- Samordning fungerar inte tillfredsställande
- Inställda turer
- Opålitlighet tåg

- Ej fungerande anslutningar tåg/buss/båt
- Info om skärgårdstrafik saknas
- Få turer
- Utökat lokalt transportbehov i Abiskoområdet
- Dyra biljetter på fjällinjerna
- Finns inte kollektivtrafik överallt
- Infrastrukturen – hållplats ej för resenär - för operatör
- Tillgänglighet för personer med funktionshinder
- Svårt att boka anropsstyrd trafik

Vision

- ”The last mile” – slutnod (utökning av noder för anropsstyrd trafik)
- ”går dit människor vill åka”
- Helårsengagemang
- Ökad andel av turister innebär högre krav på att kollektivtrafik finns
- Hållbarhet

Utmaningar

- Få gästerna att stanna – besöka fler platser, kollektivtrafiken en möjliggörare
- Besöksnäringen – Regelbundna träffar för att möta framtida kunders behov
- Delaktighet i olika samverkansgrupper
- Strävan att växa på de lågprioriterade områdena
- Helårsengagemang
- Nya platser dyker upp hela tiden
- Mer volym i resandeströmmarna
- Viktigt att nattågstrafiken fungerar, gränsöverskridande
- Viktigt att linjer upprätthålls
- Större turutbud
- Välkomnande destination – Info på andra språk ex engelska+ andra
- Förnybara arbetet - Hållbarhet (testa/jobba vätgas, biogas mm)
- Mer värdskap – ge info som en besökare kan ha nytta av

Prioriterat

- Busshållplats väg 99 i nära anslutning till väg upp mot Luppioberget
- Utökad trafik till Överkalix – går att åka dit, sämre att ta sig därifrån till olika anläggningar
- Efterfrågan om möjlighet att kombinera kollektivtrafik, gång och cykeltrafik samt behov av förvaring mm.
- Utse någon kontaktperson på RKM mot besöksnäringen – systemfrågor, specifika näringslivsfrågor
- Samverkan
- Besökare ska vara en utpekad målgrupp
- Prissättningen på fjällinjer för hög – taxi nyttjas istället för buss. Konkurrenskraft
- Karta över viktiga besöksmål uppdateras

Nytta/kostnad

- Kollektivtrafik bidrar till utveckling
- Åskådliggöra
- Kollektivtrafiken gör det möjligt att leva och bo i Norrbotten
- Stärka ekonomin genom att ha en fungerande kollektivtrafik
- Konkurrenskraft för regionen – turister letar efter hållbarhet
- Synlig
    - Resmålsattraktiv
    - Resmålsvarumärke
    - Destinationsvarumärke
- Klimatneutral
- Attraktiv
- Världen kommer till oss (internationellt), vi måste skapa förutsättningar – reseinfrastrukturen viktig för samhället
- Bra kollektivtrafik ett måste

Ingen kollektivtrafik innebär positionsförflyttning

Samråds/dialogmöte med Tillgänglighetsråd/länspensionärsråd, 2021-12-02

Deltagare Från Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Mats Aspemo, Viktoria Mettävainio, Helena Persson
Deltagare från Tillgänglighetsrådet Region Norrbotten
Deltagare från Länspensionärsrådet

Dagordning En kort presentation av RKM och pågående arbete med revidering av Trafikförsörjningsprogram.
Diskussionsfrågor;

Vad kännetecknar en bra kollektivtrafik?

Vad fungerar bra/mindre bra?

Vad av ovanstående är prioriterade områden?

Vad kännetecknar en bra kollektivtrafik?

- Att ta sig in/ut fordon
- Utrop både i samt utanför buss
- Pålitlighet
- Anslutningstrafik (taxi) måste finnas till/från buss
- Samordning – Hela kedjan ex byten mellan olika linjer
- Tillit väldigt viktig för denna grupp
- Turutbud/täta turer
- Kollektivtrafik i hela länet
- Anropsstyrd trafik
- Differentierade priser, vissa tider när det är lite resande ex mitt på dagen – Gratis för pensionärer
- Sävast inga hållplatser, Luleå-Boden kör raka ”spåret”. Tillgång till linjer som även kör parallellvägar.
- Kollektivtrafiken ska gå därifrån vi vill, när vi vill, från dörr-till-dörr samt vara tillgänglig
- Ledsagning
- Enkelt att köpa biljett
- Likadant biljettsystem överallt
- Likadant pris tåg/buss
- Väl fungerande informationstavlor – vid sen avgång ska infotavlan synkas
- Spontanresa kan vara lite dyrare
- Planerade resor billigare
- Vardagslivet fungerar
- Köpa biljett och ledsagning på både buss och tåg
- Resvärdar
- Kommunikation
- Paketering av biljetter
- Samordning Tåg/färdtjänst samt planering hur man tar sig till station/busshållplats
- Pendlarparkering, cykelparkering möjliggör kollektivtrafikresor

Vad fungerar bra?

- Boden-Luleå, bra tidspassning
- Biljettsystem fungerar bra
- Hjälpsamma förare, måna om sina passagerare
- Många bussar
- Kollektivtrafik i fyrkanten området
- Brukarråd
- LLT:s fordon har lågt insteg vilket underlättar när man ska ta sig in/ut ur fordonet
- Tåg/ramp/cykel/snabbast
- Tåg till Haparanda fungerar väldigt bra. Behov av marknadsföring

Vad fungerar mindre bra

- Tåg, dålig tidspassning
- Utrop fungerar inte, dåligt ljud, förare stänger av
- Vid resor över länsgräns – en biljett för hela sträckan
- Norrbotniabanan måste komma tillstånd, helst igår
- Länstrafikens bussar – högt insteg - svårt att ta sig in. Behov av låggolvsbussar
- Kiruna-Gällivare-Luleå dålig punktlighet, inställda turer
- Information
- Prissättning, billigare åka flyg än buss
- Vissa turer kör E4 - andra går igenom byarna
- Ingen kontanthantering på buss
- Flyttad hållplats i Vittjärv (efter Jokkmokksvägen) – sämre tillgänglighet, hög hastighet som ej är överklagningsbart, olycksdrabbad väg. Behov av att sänka hastigheten, Mats Aspemo kollar om det är möjligt att vidta åtgärder enligt ovan angivna önskemål
- Bussarna har få rullstolsplatser, dessa ska även delas med barnvagnar
- Tåg Luleå-Boden – inga anslutningsbussar tillgängliga på stationerna
- FÖRSLAG: Små transferbussar på stationerna

Prioriterade områden

- Tillgänglighet in/ut fordon
- En biljett som fungerar överallt (genomgående)
- Samordnade turer
- Samordning mellan olika fordonsslag
- Utrop vid hållplats
- Bussarnas linjedragning/tillgänglighet – bussen ska gå där behov finns
- Säker resa dörr-dörr, ledsagare
- Information/Informationstavlor
- Bättre anslutningar
- Biljettsystem
- Turtäthet

Bilaga 5 –

Rapport ÅKERbär trafikutredning, 2022-06-16

Remissversion 2022-08-23

Trivector.se

Trivector Rapport 2022:76 / Version 1.1

Projekt ÅKERbär

Förslag på nytt kollektivtrafikupplägg i Norrbotten

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

Dokumentinformation

Titel: Projekt ÅKERbär – Förslag på nytt kollektivtrafikupplägg i Norrbotten

Projektnummer: 21208

Rapportnummer: 2022:76

Författare: Mats Améen, Sebastian Fält, Viktor Lindqvist och Karna Zerne

Medverkande: Roberto Abenoza, Erik Sjaunja

Kvalitetsgranskning: Lena Richardson

Beställare: Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län
Kontaktperson: Mats Aspemo, VD RKM Norrbotten

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2022-05-12	Slutrapport	Beställare
1.1	2022-06-16	Slutrapport med smärre kompletteringar	Beställare

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Förord

En lång följd av år med svag resandeutveckling och ökande underskott för kollektivtrafiken i Norrbotten har lett till propåer om att kraftigt minska skattebidraget till verksamheten.[1] Om inte detta ska leda till en successiv avveckling av stora delar av kollektivtrafiken behöver sparbetingen kombineras med offensiva satsningar. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) har därför sett behov av att utföra en övergripande trafikutredning – ÅKERbär – som syftar till effektivisering och optimering av trafikutbud och bytespunkter för en kundattraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik i regionen. I en upphandling sommaren/hösten 2021 tilldelades Trivector Traffic uppdraget att genomföra utredningen.

Trivector Traffics uppdrag syftade till att ta fram välgrundade och genomförbara optimeringsförslag för kollektivtrafikens utveckling i Norrbotten, utredningen behandlar såväl stads-, regionbuss- och tågtrafiken. Optimeringsförslagen ska bidra till att uppnå det övergripande projektmålet om att på medellång sikt få 50 % fler och nöjdare resenärer samtidigt som nettokostnaden för trafiken minskar med 20 %.

Trivector Traffics arbetsgrupp har bestått av Mats Améen (uppdragsledare), Sebastian Fält (bitr. uppdragsledare), Viktor Lindqvist, Karna Zerne, Roberto Abenoza, Erik Sjaunja och Lena Richardson (kvalitetsansvarig).

Uppdraget har genomförts under tidsperioden hösten 2021 t o m våren 2022.

Lund juni 2022

[1] Under perioden 2009-2019 ökade kollektivresandet i Norrbotten med 14 % medan riksgenomsnittet låg på +33 %. Norrbotten är den region i Norrland som haft den lägsta procentuella resandeökningen. Resandeutvecklingen har varierat kraftig mellan olika städer och områden. Det har t ex varit stora ökningar i Luleå, medan resandet minskat i Länsbusstrafiken och i Gällivare.

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Sammanfattning

Bakgrund, syfte och mål

En lång följd av år med svag resandeutveckling och ökande underskott för kollektivtrafiken i Norrbotten har lett till propåer om att kraftigt minska skattebidraget till verksamheten. Om inte detta ska leda till en successiv avveckling av stora delar av kollektivtrafiken behöver sparbetingen kombineras med offensiva satsningar. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) har därför sett behov av att utföra en övergripande trafikutredning – ÅKERbär – som syftar till effektivisering och optimering av trafikutbud och bytespunkter för en kundattraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik i regionen. **Målet** är att, på medellång sikt, ett nytt kollektivtrafikupplägg ska ge förutsättningar för en **resandeökning på 50 %** och att **skattesubventionen** till kollektivtrafiken **minskar med 20 %**. Trafikförändringarna ska ske **inom ramen för god regional balans**, d v s samtliga kommuner i länet ska få del av det förbättrade kollektivtrafikupplägget och vara med och bidra till effektiviseringarna.

Principer för nytt trafikupplägg

Mot bakgrund av erfarenheter från andra län, forskningsresultat mm har ett trafikupplägg tagits fram med följande **bärande idéer**:

- Kollektivtrafiken ska bli en katalysator i den regionala utvecklingen för ett växande Norrbotten
- Gena och snabba linjer (konkurrenskraftiga restider gentemot bil)
- Förenklat linjenät (undvik linjeavvikelser och fotnoter i tidtabellerna)
- En linje i varje stråk (undvik parallellkörning tåg-buss och buss-buss)
- Bra turutbud i huvudstråken
- Takttidtabeller (avgångstider på fasta minuttal) där resandeunderlaget motiverar minst varannantimmestrafik
- Knutpunktstrafik där alla linjer (tåg, länsbussar och stadsbussar) möts vid en central bytespunkt i varje ort
- Tidtabellsmässig samordning mellan alla kollektiva trafikslag (tåg, länsbuss, stadsbuss, skolskjutsar, anropsstyrd trafik etc)
- Utbyggnad av pendlarparkeringar för bil och cykel längs huvudlinjerna

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

- Omfördelning av resurser från svag trafik till starka stråk och huvudlinjer
- Infrastruktursatsningar längs huvudstråken

Förslaget till ny **övergripande struktur** för kollektivtrafiken i Norrbotten består av följande huvudprinciper:

- Alla kommuncentra och övriga större tätorter, med minst 1000 invånare, ska ha minst två snabba dagliga resmöjligheter till och från Luleå (ökas till tre dubbelturer på vardagar)
- Tangentiella (tvärgående) linjer knyter ihop inlandskommunerna med Kiruna, Gällivare och Haparanda.
- Utbyggd tågtrafik prioriteras i de längre resrelationer där tåg är snabbast; Luleå – Gällivare – Kiruna samt Luleå – Haparanda. På sikt övertar Norrrbotniabanan rollen som huvudstråk längs kusten för den regionala trafiken.
- Längs Inlandsbanan, Boden – Älvsbyn och Kalix – Haparanda samverkar tåg och buss
- Kuststråket byggs ut med frekvent busstrafik med takttidtabell och knutpunkter. Kustlinjen föreslås trafikera från Umeå och Skellefteå via Luleå till Kalix medan tåg övertar huvudrollen för resor Kalix – Haparanda.
- Luleå – Boden är det enda regionala stråk där det bedöms finnas underlag för såväl en lokalare linje och en snabblinje. På sikt kan snabblinjen ersättas av pendeltåg.
- Linjer i städernas omland med potential för allmänt resande bör få ett turutbud som möjliggör resor för flera typer av resärenden (gärna 10 dt m-f). Linjer utan sådan potential bör av kostnadsskäl reduceras till en tur i vardera riktningen.

Utifrån dessa principer har ett förslag till linjekarta tagits fram, vilket illustreras i nedanstående karta.

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Förslag på trafikupplägg har tagits fram för hela länet. Fokus har varit på den regionala trafiken och de stråk som har störst resandeöknings- och effektiviseringspotential, ett s.k. huvudlinjenät. För att visa hur trafikupplägget med bytespunkter i praktiken kan fungera, har principtidtabeller för huvudlinjerna (buss och tåg) tagits fram. För kommunerna där det bedrivs stadstrafik har det tagits fram idéskisser på trafikupplägg. Det är intentionerna (enkelhet, restidsförändringar, turutbud etc) som är viktiga när förslag och idéskisser tagits fram, medan detaljerna kring körvägar, körtider, turutbud och hållplatsplaceringar behöver analyseras djupare. Detta gäller i synnerhet stadstrafiken.

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Malmbanan och kusttråket bildar ryggraden i den regionala kollektivtrafiken och tack vare knutpunkter i de större orterna möjliggörs smidiga byten mellan linjer och skapar ett effektivt sammanhängande nät som erbjuder resmöjligheter alla dagar i veckan. Kusttråket och sträckan mellan Boden – Luleå bildar de två mest högtrafikerade stråken.

Busstrafik utanför ett föreslaget huvudlinjenät har studerats översiktligt liksom utformning av kompletterande trafikförsörjning i glesbygd. Här pekar utredningen på intressanta utvecklingsmöjligheter, men hur den exakta utformningen ska göras kräver ytterligare studier.

Bedömt resultat av föreslaget trafikupplägg

I Tabell 1-1 återges en grov bedömning av effekterna av föreslaget trafikupplägg. Den procentuella resandeökningspotentialen beräknas vara störst i tågtrafiken och länsbusstrafikens huvudlinjenät. Men eftersom stadstrafiken står för mer än 70 % av antalet resor och nästan 40 % av skattebidraget, blir åtgärder även i stadstrafiken avgörande för att kunna nå projektmålen i ÅKERbär (50 % resandeökning, 20 % lägre skattebidrag).

Tabell 1-1 Grov beräkning av förändrat resande och skattebidrag givet att föreslaget trafikupplägg genomförs.

Ressätt	Resor nuläge (milj)	Resor förslag (milj)	Resor, förändring	Skattebidrag nuläge	Skattebidrag förslag	Skattebidrag förändring
Tåg	0,3	0,4	+33 %	84 mkr/år	75 mkr/år	-11 %
Huvudlinjer länsbuss	1,7	2,2	+32 %	116 mkr/år	102 mkr/år	-12 %
Övrig länsbuss	0,7	0,65	-8 %	46 mkr/år	30 mkr/år	-33 %
Stadstrafik	6,9	8,7	+26 %	143 mkr/år	130 mkr/år	-9 %
Summa	9,6	12,0	+25 %	389 mkr/år	338 mkr/år	-13 %

Trafikförändringarna beräknas räcka ungefär halvvägs för att nå resandemålet. Därutöver är det nödvändigt att få till stånd en samordnad trafik och taxa, så att hela trafiksystemet

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

hänger ihop. Idag är trafiken och taxan fragmenterad och uppdelad på 11 olika huvudmän. Andra åtgärder som behövs är infrastrukturåtgärder, inte minst tillskapande av centrala bytespunkter för att möjliggöra byten mellan olika trafikslag. Ökade satsningar på marknadsföring kommer också att behövas. Exempelvis skulle en satsning på turisttrafik med ett nordsvenskt Interrailkort som gäller på alla kollektivtrafik i de nordliga länen kunna vara en mycket intressant satsning både för att få resandeökningar och för att minska behovet av skattebidrag.

Skattebidraget beräknas kunna minska med 13 % med föreslaget trafikupplägg, vilket är ungefär 2/3 av projektmålet. Därvid har utgångspunkten varit en ungefär oförändrad taxenivå. Det behövs emellertid en översyn av taxan, där långa resrelationer med länsbuss i nuläget har väldigt höga biljettpriser, medan årskort i stora delar av stadstrafiken är nästan gratis. En utjämning behöver ske.

Sammantaget bedöms det som möjligt att nå projektmålen, men det är en stor utmaning som kommer att kräva att alla föreslagna åtgärder genomförs. Om någon åtgärd slopas måste den ersättas av andra lika effektiva åtgärder.

För att lyckas är det helt avgörande att involverade parter, såväl tjänstepersoner som politiker på regional respektive kommunal nivå, arbetar tillsammans och verkar för att kollektivtrafiken utvecklas i en riktning mot ÅKERbärs mål. Förändringarna kommer att ta lång tid att genomföra, främst beroende på när nya trafikavtal kommer att börja gälla och när nödvändiga infrastrukturåtgärder kan finansieras och tas i drift. Alternativa finansieringssätt behöver prövas, förslagsvis ett särskilt infrastrukturpaket, med medel utöver vad som finns i gällande planer.

En samordnad och enhetlig taxa är en nyckelfråga för att lyckas nå ÅKERbärs mål. Erfarenheterna från andra delar av landet pekar på att för att kunna uppnå en enhetlig och regionövergripande taxa samt ett sammanhängande trafiksystem krävs det ett samlat huvudmannaskap för all kollektivtrafik i länet. I annat fall torde målen i ÅKERbär inte kunna nås.

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Innehållsförteckning

1. Inledning ... 9
1.1. Bakgrund ... 9
1.2. Syfte och mål ... 9
1.3. Metod ... 9
1.4. Avgränsningar ... 10
2. Nulägesanalys ... 11
2.1. Demografiska förutsättningar i Norrbotten ... 11
2.2. Resande med kollektivtrafik i länet ... 12
3. Framtida inriktning för kollektivtrafiken i Norrbotten ... 17
3.1. Omvärldsanalys ... 17
3.2. Räkneexempel ... 18
3.3. Goda exempel från andra delar av landet ... 19
3.4. Förslag på åtgärder att implementera i Norrbotten ... 22
3.5. Olika planeringsstrategier ... 23
3.6. Vad säger forskningen? ... 24
4. Förslag till nytt trafikeringsupplägg ... 26
4.1. Övergripande strategi för regiontrafiken ... 26
4.2. Konkretisering av trafikkonceptet för huvudlinjenätet ... 27
4.3. Stadsbusstrafik ... 37
4.4. Kollektivtrafik utanför huvudlinjenätet ... 38
5. Behov av infrastrukturåtgärder ... 40
6. Bedömda effekter och konsekvenser ... 44
6.1. Trafikekonomi ... 44
6.2. Regionala nyttor ... 45
7. Slutsatser ... 48
8. Fortsatt utredningsbehov ... 49
Bilaga 1. Principtidtabeller för huvudlinjenätet ... 50
Bilaga 2. Idéskisser för stadsbusstrafiken ... 60
Boden ... 60
Gällivare ... 63
Haparanda ... 65
Kalix 66
Kiruna ... 68
Luleå 70
Piteå 71
Bilaga 3. Linjer utanför huvudlinjenätet ... 74
Bilaga 4. Behov av infrastrukturåtgärder ... 81

1. Inledning

1.1. Bakgrund

En lång följd av år med svag resandeutveckling och ökande underskott för kollektivtrafiken i Norrbotten har lett till propåer om att kraftigt minska skattebidraget till verksamheten.[2] Om inte detta ska leda till en successiv avveckling av stora delar av kollektivtrafiken behöver sparbetingen kombineras med offensiva satsningar. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) har därför sett behov av att utföra en övergripande trafikutredning – ÅKERbär – som syftar till effektivisering och optimering av trafikutbud och bytespunkter för en kundattraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik i regionen. I en upphandling sommaren/hösten 2021 tilldelades Trivector uppdraget att genomföra utredningen.

Norrbottens kollektivtrafik är fragmenterad och drivs i ”stuprör”. I regionen finns mer än tio olika huvudmän som driver tåg, länsbussar och tätortstrafik med olika taxor och linjenät och tidtabeller som sinsemellan inte är samordnade. Därmed tas inte kollektivtrafikens stordriftsfördelar till vara. Effektiviseringspotentialen torde vara stor.

1.2. Syfte och mål

Syftet med projekt ÅKERbär är att ta fram ett nytt upplägg för kollektivtrafiken i Norrbotten som ger förutsättningar för såväl kraftig resandetillväxt som minskat skattebidrag. Kollektivtrafiken ska bli en katalysator i den regionala utvecklingen och medverka till en hållbar utveckling kopplat till de stora industri- och samhällsbyggandsprojekten i länet.

Målet är att, på medellång sikt, ett nytt kollektivtrafikupplägg ska ge förutsättningar för en resandeökning på 50 %, att skattesubventionen till kollektivtrafiken minskar med 20 %. Trafikförändringarna ska ske inom ramen för god regional balans, d v s samtliga kommuner i länet ska få del av det förbättrade kollektivtrafikupplägget och vara med och bidra till effektiviseringarna.

1.3. Metod

Utredningsarbetet har utförts i nära dialog med tjänstepersoner från den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, Region Norrbotten, länets kommuner och berörda trafikhuvudmän. Under utredningens gång har flera workshops genomförts i syfte att ta tillvara den lokalkännedom som tjänstepersoner från region och kommuner besitter och säkerställa att de utredningsförslag som tas fram får lokal förankring och acceptans. Därtill har en politisk styrgrupp hållits kontinuerligt informerad om de förslag på förändring/

[2] Under perioden 2009-2019 ökade kollektivresandet i Norrbotten med 14 % medan riksgenomsnittet låg på +33 %. Norrbotten är den region i Norrland som haft den lägsta procentuella resandeökningen. Resandeutvecklingen har varierat kraftig mellan olika städer och områden. Det har t ex varit stora ökningar i Luleå, medan resandet minskat i Länsbusstrafiken och i Gällivare.

utveckling som utredningen utmynnat i.

1.4. Avgränsningar

Förslag på trafikupplägg har tagits fram för hela länet, då kollektivtrafiken är ett sammanhängande system. Att bara studera Länstrafikens mellankommunala busslinjer skulle inneburit en suboptimering av trafiksystemet. Mest ingående har ändå den regionala trafiken och de stråk som har störst resandeöknings- och effektiviseringspotential analyserats, främst i ett s.k. huvudlinjenät. För att visa hur trafikupplägget med bytespunkter i praktiken kan fungera, har principtidtabeller för huvudlinjerna (buss och tåg) tagits fram. Tågtrafikupplägget är i huvudsak hämtat från Norrtågs tågstrategiarbete 2021.

För de kommuner där det bedrivs stadstrafik har det tagits fram idéskisser på trafikupplägg. En bedömning/beräkning på ungefärlig effektiviserings- och resandeökningspotential har tagits fram, vilket redovisas samlat för alla städerna. Lokaltrafiken i städerna står för mer än 70 % av antalet resor i Norrbotten och är därför viktiga att inbegripa när kollektivtrafikens resandeöknings- och effektiviseringspotential studeras. Det är intentionerna som är viktiga, medan detaljerna kring körvägar, tidtabeller och hållplatsplaceringar behöver utredas ytterligare.

Tidsperspektivet i denna utredning är 5-8 år, d v s åtgärderna ska vara genomförbara innan 2030. Hur lång tid som krävs för genomförandet av varje del beror framför allt på när nödvändiga infrastrukturåtgärder kan vara färdiga och hur långa avtalsperioderna är i de olika trafikupphandlingspaketen.

Busstrafiken i kuststråket föreslås bli utformad som en förberedelse för den framtida tågtrafiken på Norrbotniabanan, men järnvägens färdigställande ligger bortom denna utrednings planeringshorisont. Detsamma gäller dubbelspårsutbyggnad Luleå-Boden, som antas färdigställd efter 2030[3]. Men även där föreslås busstrafiken bli utformad på ett sätt så att framtida regionaltågstrafik förbereds.

Busstrafik utanför ett föreslaget huvudlinjenät har studerats översiktligt inklusive lokala länstrafiklinjer. Det gäller även utformning av kompletterande trafikförsörjning i glesbygd. Här pekar utredningen på intressanta utvecklingsmöjligheter, men hur den exakta utformningen ska göras kräver ytterligare studier.

Taxesystem, marknadsföring och kollektivtrafikens organisation ligger utanför denna utredning. Dock lämnas några förslag på framtida inriktning och behov av fördjupade analyser, då detta är frågor som har nära koppling till trafikeringen och möjligheterna till resandeökningar. Bussgods och dess förutsättningar har inte studerats i denna utredning. Dock är uppehållstider vid knutpunkter så tilltagna att bussgodshantering bör vara möjlig.

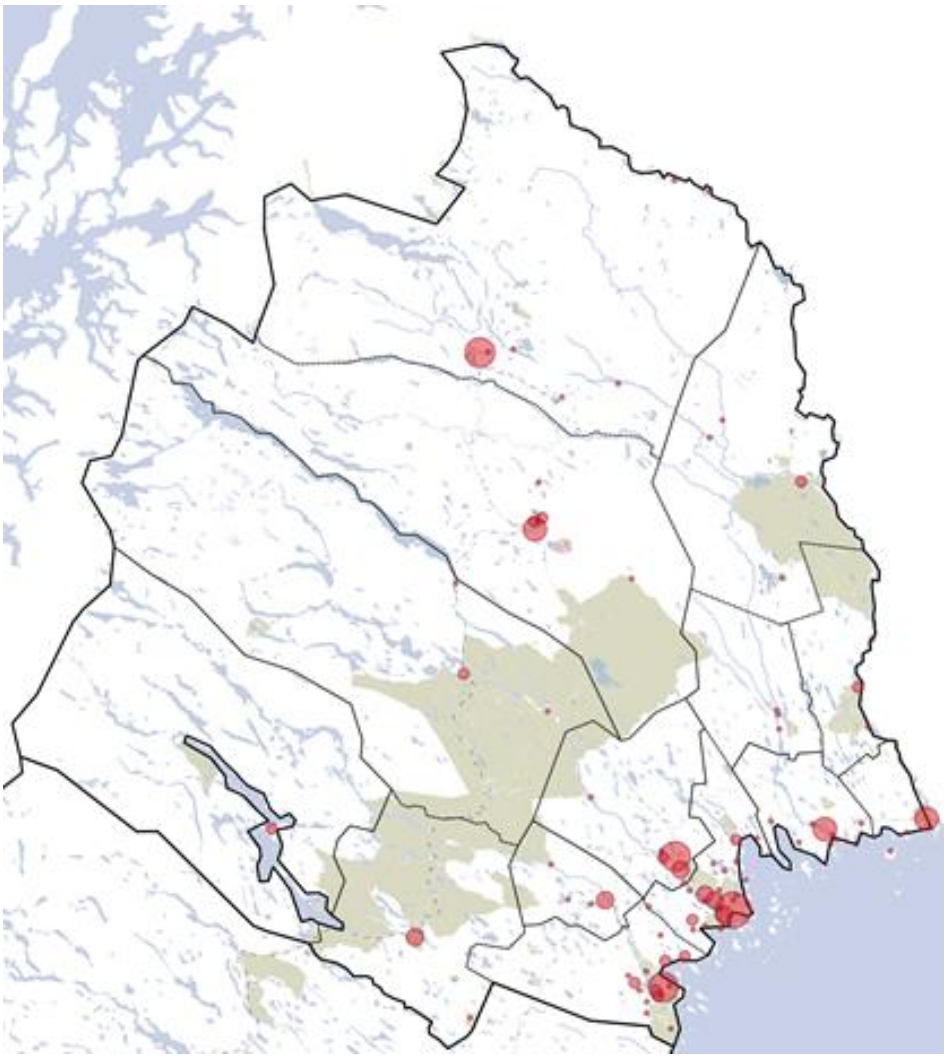
[3] Åtgärden är inte beslutad och ryms inte i den gällande nationella infrastrukturplanen men i ett särskilt regeringsuppdrag pekar Trafikverket på vikten av att dubbelspår byggs på sträckan. https://www.rkmbd.se/nyheter/2022/foerslag-paa-foeraendringar-i-taagpendeltrafik-boden-luleaa.aspx#.YnTnlt-exhE

2. Nulägesanalys

2.1. Demografiska förutsättningar i Norrbotten

Norrbottens län utgör en fjärdedel av Sveriges yta och mycket stora delar av länet är glest befolkade, medan de primära befolkningsklustren är koncentrerade längs kustområdet, från Piteå till Haparanda. I Figur 2-1 nedan visualiseras alla tätorter och småorter i Norrbottens län samt deras storlek.

Norrbotten har cirka 250 000 invånare och av dessa bor cirka 83 % i en tätort. Det är den högsta urbaniseringsgraden av alla de norrländska länen. Grannlänet Västerbotten har 80 % och Gotland, som är det mest rurala länet, 64 %. Detta kan jämföras med riket som helhet som har en urbaniseringsgrad på 88 %, där värdet dras upp av storstadsregionerna. Exempelvis har Stockholms län 97 %.



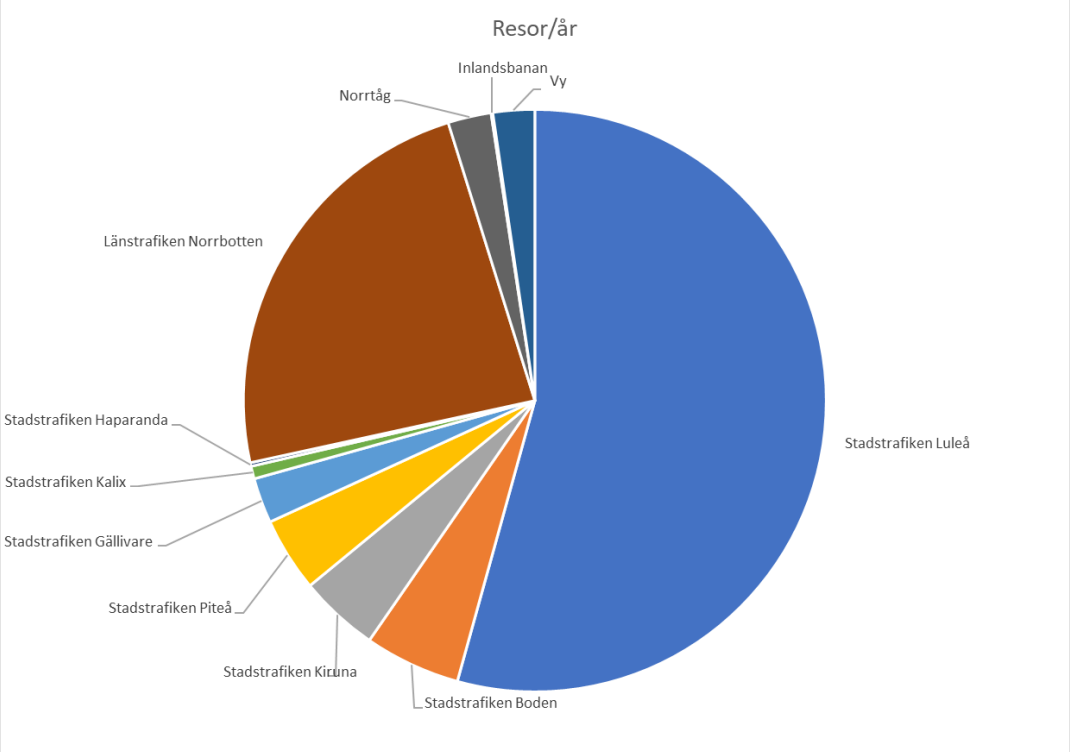
Figur 2-1 Tätorter och småorter i Norrbottens län. Storleken på cirkeln indikerar invånarantal, där större cirkel = fler invånare.

2.2. Resande med kollektivtrafik i länet

År 2019 gjordes det cirka 10 miljoner kollektivtrafikresor i länet. Dessa resor fördelade sig på 11 olika huvudmän som representerar stadsbusstrafiken i de större tätorterna, länstrafiken samt tågtrafiken med Norrtåg, Inlandsbanan och Vy, enligt Tabell 2-1 och Figur 2-2 nedan.

Tabell 2-1 En fördelning av antalet kollektivtrafikresor i Norrbotten år 2019 på respektive trafikhuvudman.

Trafikhuvudman	Andel av det totala antalet resor
Stadstrafiken Luleå	54%
Stadstrafiken Boden	5,3%
Stadstrafiken Kiruna	4,4%
Stadstrafiken Piteå	4,1%
Stadstrafiken Gällivare	2,5%
Stadstrafiken Kalix	0,7%
Stadstrafiken Haparanda	0,2%
Länstrafiken Norrbotten	24%
Norrtåg	2,4%
Inlandsbanan	0,1%
Vy	2,3%

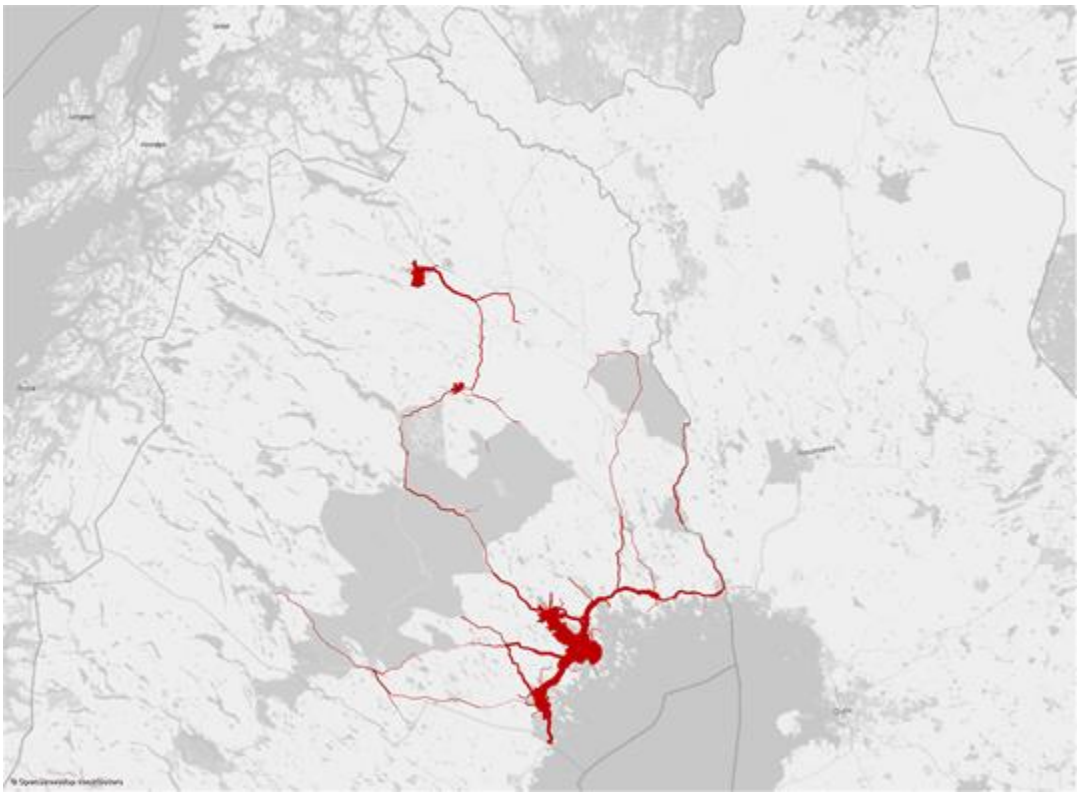


Figur 2-2 Antalet kollektivresor i Norrbotten år 2019 fördelade på trafikhuvudman

Norrbotten har ett stort antal trafikhuvudmän i länet, där många är små, medan Luleå Lokaltrafik (LLT) är den dominerande med över hälften av resandet. Norrbotten torde vara Sveriges mest splittrade region avseende trafikhuvudmannaskap.

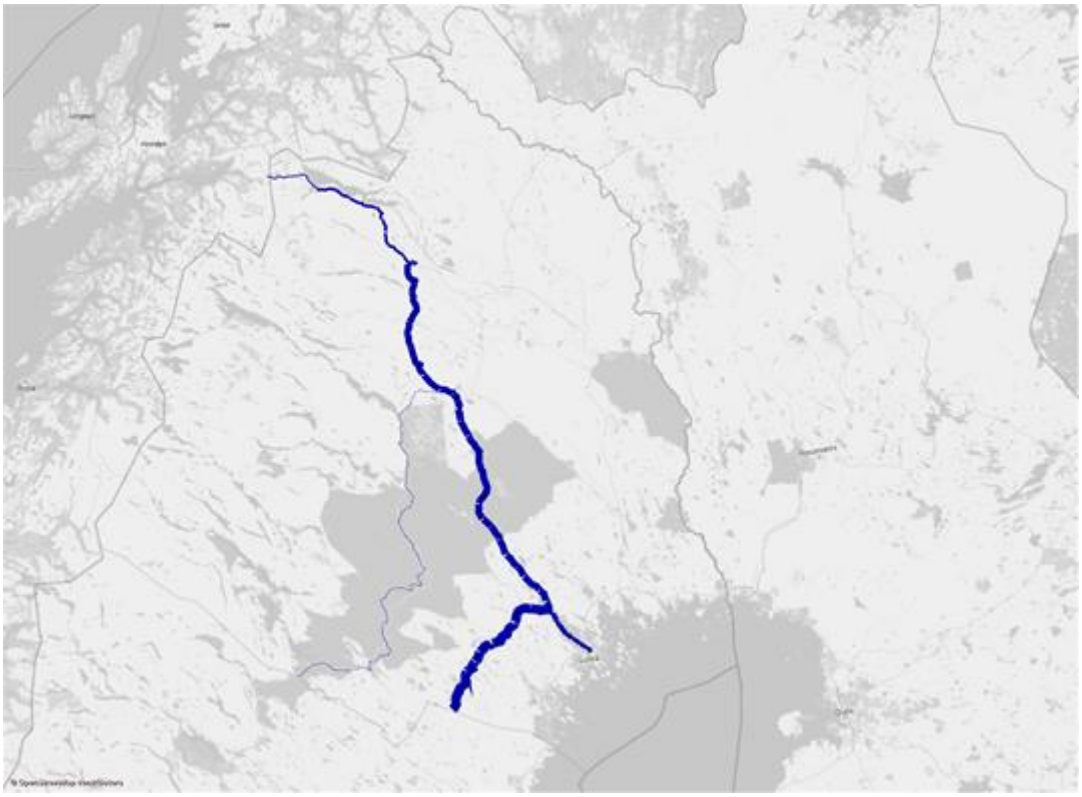
Dessa 10 miljoner kollektivtrafikresor har i enlighet med erhållen statistik fördelats ut på väg- och järnvägsnätet i länet, i syfte att ge en översiktlig bild över resmönstret, vilket kan ses i kommande figurer.

I Figur 2-3 visas resmönstret för buss i rött, vilket inkluderar alla bussresor i länet, förutom resandet med LLT. Man kan se att kuststråket och fyrkanten (Boden-Luleå-Piteå-Älvsbyn) är dominerande tillsammans med några stadsbussorter.



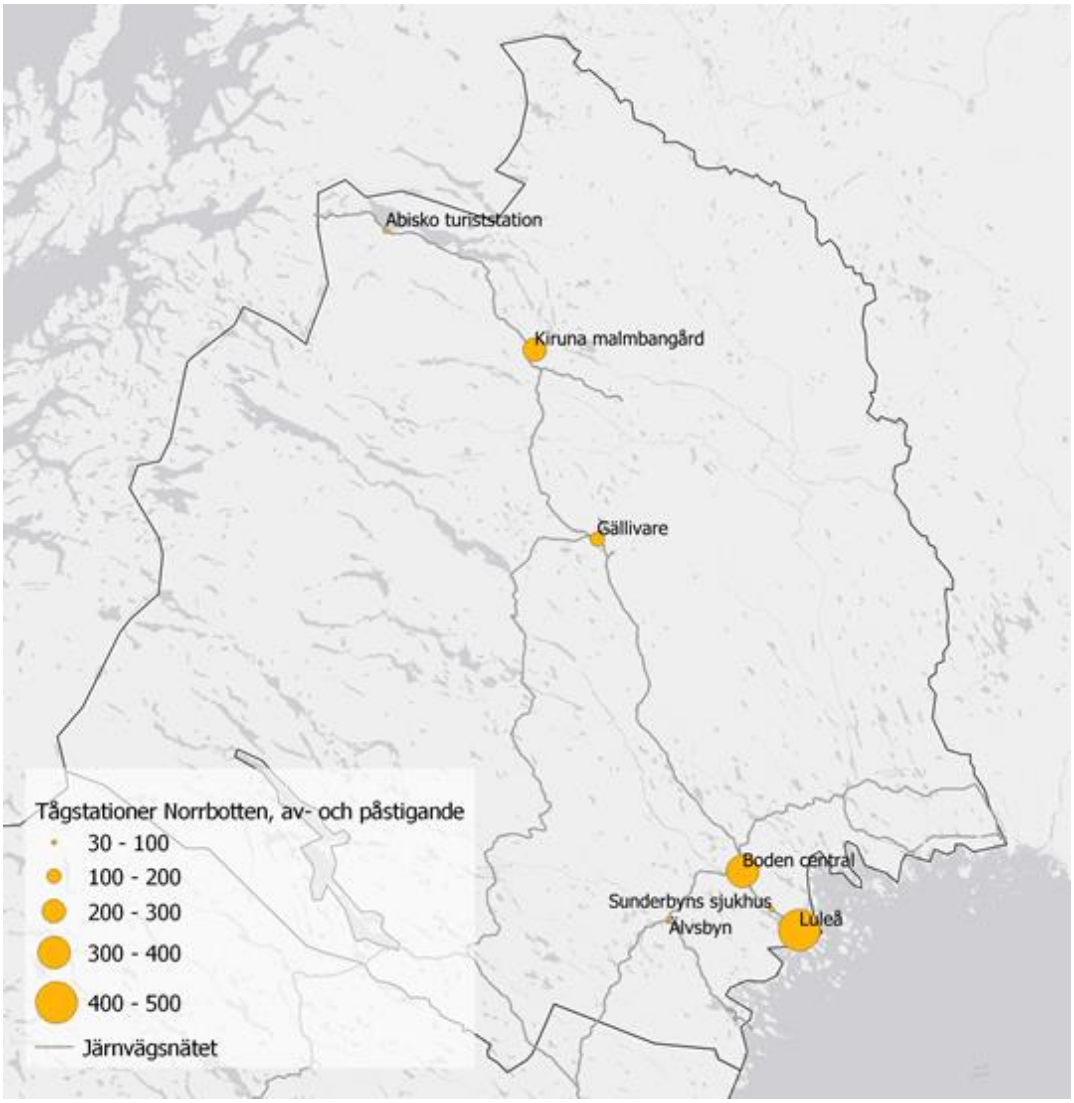
Figur 2-3 Uppskattad fördelning av bussresandet i Norrbottens län år 2019, exkl. Luleå lokaltrafik. Linjetjockleken är proportionell mot resandet.

I Figur 2-4 visas motsvarande bild för tågtrafiken med resandet längs Norra Stambanan och Malmbanan som totalt dominerande jämfört med Inlandsbanan, som visas i en tunn blå linje på kartan. Haparandabanan, som inte invigdes förrän våren 2021, finns inte med i figuren.



Figur 2-4 Uppskattad fördelning av tågresandet i Norrbottens län år 2019. Linjetjockleken är proportionell mot resandet. Haparandabanan invigdes inte förrän våren 2021 och finns därför inte med i kartan. Aktuella, icke pandemipåverkade, resandesiffror saknas på denna bana.

I Figur 2-5 och Figur 2-6 visas antalet på- och avstigande på järnvägsstationer, dels i Norrbottens län, dels i Norrland som helhet. Norrbotten har ett lågt tågresande, där Luleå C är den station som har flest antal på- och avstigande följt av Boden, Kiruna och Gällivare.



Figur 2-5 Antalet av- och påstigande vid järnvägsstationer inom Norrbottens län år 2019. Observera att Kalix och Haparanda saknas, eftersom de stationerna öppnades först våren 2021 och att icke-pandemipåverkad resandestatistik saknas. I mars och april 2022 har Kalix och Haparanda haft vardera c:a 30 av- och påstigande per dag (delvis pandemipåverkat resande).

Figur 2-6 Antalet av- och påstigande vid järnvägsstationer inom Norrland år 2019.

Tågresandet i Norrland är störst i söder, med Gävle C som klart största station. Tågresandet norr om Umeå är av liten omfattning och består till ungefär lika delar av fjärrtåg (Vy's nattåg) och regionaltåg (Norrtåg).

3. Framtida inriktning för kollektivtrafiken i Norrbotten

3.1. Omvärldsanalys

För att få perspektiv på kollektivtrafiken i Norrbotten kan det vara belysande att jämföra nyckeltal med några andra regioner: [4]

- Västerbotten, som är den region som har störst likheter med Norrbotten
- Skåne, som är den region som haft de största resandeökningarna och den lägsta ökningen av underskottet i Sverige[5]

Jämförelserna framgår av Tabell 3-1 nedan.

Tabell 3-1 Nyckeltal för kollektivtrafiken i Norrbotten jämfört några andra regioner. Källa Svensk Kollektivtrafik 2019 (innan pandemin).

	Norrbotten	Västerbotten	Skåne
Resor (milj)	9,6	15	170
Medelreslängd (km)	16	25	16
Trafikarbete (personkm)	153	364	2 699
Trafikproduktion (milj fordonskm)	18	25	77
Medelbeläggning (pkm/fkm)	8	15	35
Resor per invånare och år	38	54	123
Skattebidrag (mrd kr)	0,36	0,44	2,9
Skattebidrag per inv (kr)	1 443	1 612	2 080
Skattebidrag per resa (kr)	38	30	17
Kostnadstäckningsgrad	41 %	47 %	55 %

Resandet i Norrbotten är knappt 10 miljoner resor per år. Med 50 % resandeökning, som är målsättningen i ÅKERbär, skulle resandet bli nästan 15 miljoner resor. Det är vad kollektivtrafiken i Västerbotten har idag. Har den resandevolymen kunnat nås i Västerbotten, med obetydligt större folkmängd, bör det vara möjligt även i Norrbotten.

Medelreslängden är 16 km i Norrbotten, vilket råkar vara exakt samma som i Skåne. Den korta medelreslängden i Norrbotten beror på att stadstrafikresandet är så dominerande. I

[4] Källa för jämförelserna är trafikstatistik från Trafikanalys / Svensk Kollektivtrafik.
[5] Avser tidsperioden 1999-2004, se vidare avsnitt 3.3.

Västerbotten är medelreslängden c:a 50 % högre. Därmed blir antalet personkilometer[6] mer än dubbelt så stort i Västerbotten.

Medelbeläggningen är nästan dubbelt så stor i Västerbotten som i Norrbotten. I stora drag bör därför 50 % resandeökning i Norrbotten kunna få plats inom ramen för dagens trafikproduktion. Säkerligen finns dock enskilda rusningstrafikturer där kapaciteten kommer att behöva utökas.

Skattebidraget till kollektivtrafiken är relativt lågt i Norrbotten, men eftersom resandet är litet blir det ändå ett stort underskott per resa (38 kr). Det är betydligt mer än i Västerbotten och mer än dubbelt så mycket som i Skåne. Detta indikerar att det i Norrbotten finns en betydande effektiviseringspotential.

3.2. Räkneexempel

Av räkneexemplet nedan framgår hur trafikekonomin i Norrbotten skulle påverkas om målen i ÅKERbär nås – se Tabell 3-2.

Tabell 3-2 Räkneexempel på ekonomin för all kollektivtrafik i Norrbotten om målen i ÅKERbär nås.

	Nuläge (2019)	Målsättning
Resande (+50 %)	9,6 milj	14,4 milj
Intäkter (26 kr/resa, som nuläge)	248 mkr	372 mkr
Kostnader	607 mkr	660 mkr
Skattebidrag (-20 %)	360 mkr	288 mkr
Kostnadstäckningsgrad	41 %	56 %

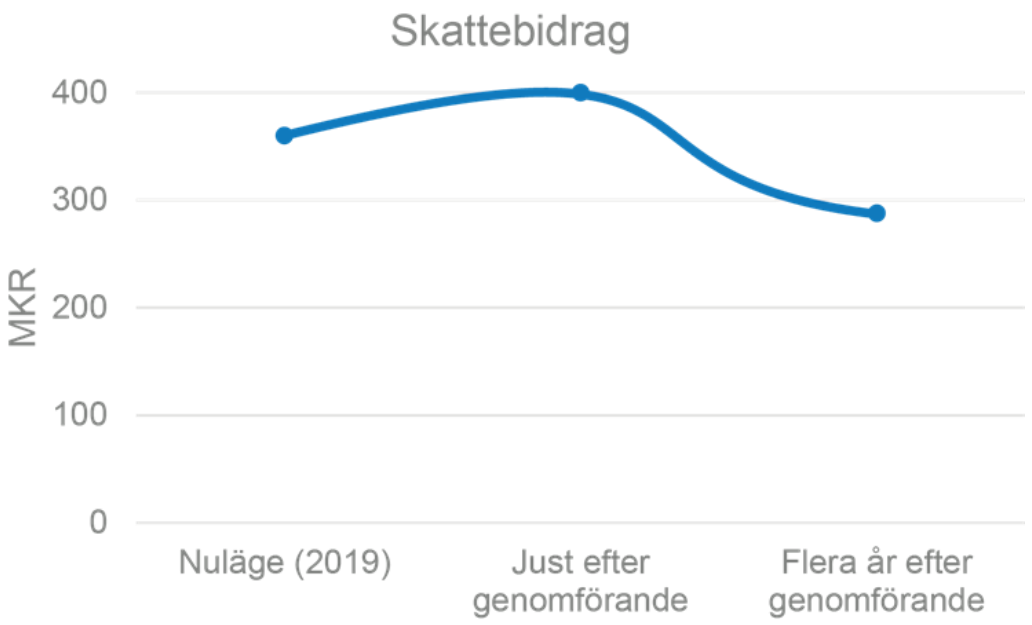
Resandeökningsmålet på 50 % innebär att det blir 14,4 miljoner resor per år. Om genomsnittsintäkten per resa (26 kr) antas oförändrad, kommer de totala intäkterna också att öka med 50 % och bli 372 mkr.

Det ekonomiska målet att minska skattebidraget med 20 % leder till att underskottet minskar från 360 mkr/år till 288 mkr/år. Kostnadsramen för trafiken, som är summan av intäkterna och skattebidraget, kan därmed tillåtas öka med 9 % till 660 mkr. Det finns således utrymme att göra vissa satsningar även om det också kommer att krävas omfördelning av resurser för att nå målen.

Målsättningen att öka resandet med 50 % och minska underskottet med 20 % skulle innebära att kostnadstäckningsgraden i Norrbotten ökar från 41 % till 56 %. Det skulle därmed bli ungefär samma kostnadstäckningsgrad som i Skåne, som är ett av de län i Sverige som ligger högst – se Tabell 3-1 i föregående avsnitt.

[6] Trafikproduktionen (persomkm) = antal resor x medelreslängden

Det bör emellertid framhållas att när trafiken läggs om, kommer kostnadsökningarna med detsamma, medan resandeökningen och därmed intäktsökningen kommer med fördröjning – se Figur 3-1.



Figur 3-1 Bedömd utveckling av behovet av skattebidrag till kollektivtrafiken för att nå målen i ÅKERbär.

Det behövs således en ekonomisk uthållighet för att kunna nå målen. Temporärt kan underskottet (skattebidraget) förväntas öka, innan trafikekonomin förbättras.

3.3. Goda exempel från andra delar av landet

För att pröva om målsättningarna i ÅKERbär är realistiska, har det undersökts om det finns någon annan region i Sverige som har gjort en liknande ”resa”, d v s har lyckats kombinera en kraftig resandeökning med kostnadsbesparingar. Det kan då snabbt konstateras att de senaste 10 åren är det ingen region som har lyckats med det. Den region som har uppnått den procentuellt största resandeökningen är Kronoberg, där resandet under perioden år 2009–2019 ökade med 78 %. Med resandeökningen följde även att underskottet per resa ökade med 110 %[7]. Av de regioner som istället har haft den lägsta underskottsökningen framträder Region Jämtland Härjedalen, där underskottsökningen uppgått till 26 % under samma tidsperiod. Resandeökningen uppgick dock endast till +22 %, vilket innebär att underskottet per resa ökat även där.

Om man ser till rikssnittet har resandeutvecklingen 2009–2019 uppgått till +33 % samtidigt som underskottsökningen varit 61 %. Detta kan jämföras med att utvecklingen i Norrbotten under samma period, där resandeförändringen varit +15 % medan underskottsförändringen uppgått till +39 %. Genomgående för alla regioner är att underskottet per resa har ökat.

[7] Utöver konsumentprisindex, KPI. Även övriga procentsatser avseende kostnadsökningar är utöver KPI.

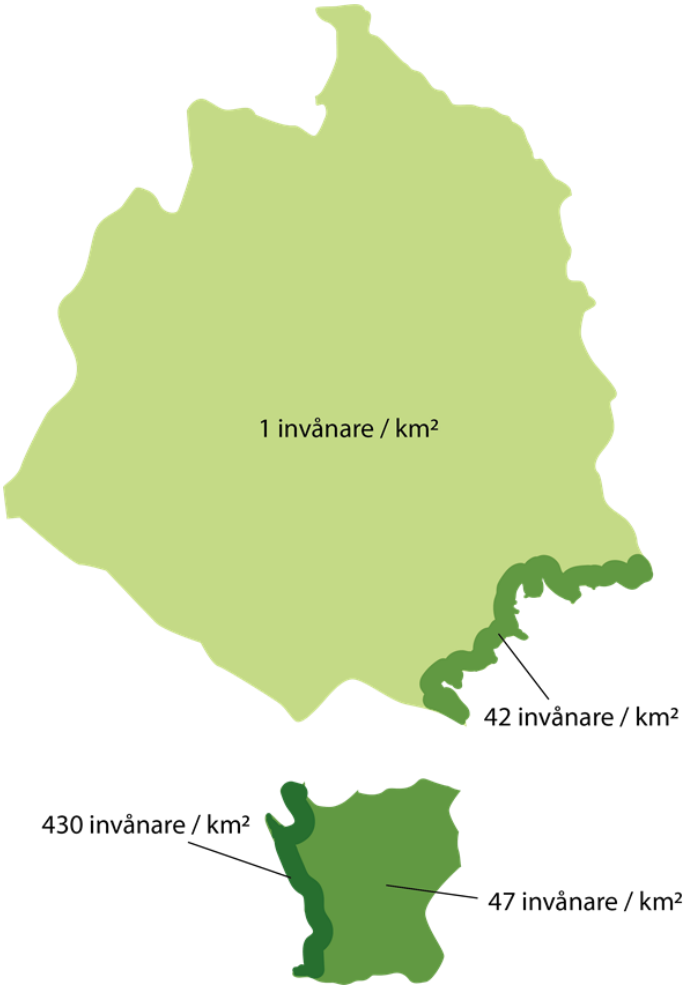
Nästa steg i utredningen var att göra en ytterligare analys av föregående 10-årsperiod, d v s 1999–2009. Under det decenniet är det endast Region Skåne som haft en utveckling som påminner om målsättningen i ÅKERbär. Under perioden 1999–2004 ökade resandet med 41 % samtidigt som underskottet per resa minskade med 26 % (från 7,39 kr till 5,47 kr). Till följd av den stora resandeökningen blev det dock en viss ökning av det totala skattebidraget; +4 %. Under den här perioden färdigställdes Öresundsbron (år 2000), men även bortsett från den skedde det en stor resandeökning (+32 %). Resandeökningarna var stora inte bara i Öresundsregionen (västra delen av Skåne) utan i hela Skåne.

Utifrån den positiva skånska utvecklingen runt millennieskiftet är det av intresse att se om det finns något som Norrbotten kan lära av Skåne.

En vanlig första reaktion är att Skåne och Norrbotten skiljer sig åt i stor utsträckning och att det därför inte är meningsfullt att jämföra regionerna med varandra. Men vid närmare betraktelse finns det flera likheter; såväl Norrbotten som Skåne har helt olika strukturer längs kusten jämfört med övriga regionen. Om man delar in respektive region i ett 2 mil brett kuststråk och ”övriga regionen”, kännetecknas både Skåne och Norrbotten av en väsentligt högre befolkningskoncentration längs kusten, se Figur 3-2. Som synes sammanfaller befolkningstätheten i övriga Skåne väl med befolkningstätheten längs Norrbottenkusten.

De båda regiondelarna (Norrbottenskusten och det inre av Skåne) med jämförbar befolkningstäthet har vidare städer av likartad storlek. De största städerna i respektive område är Luleå och Kristianstad som båda har ca 50 000 invånare i tätorten. De näst största städerna, Piteå respektive Ystad har drygt 20 000 invånare. Sett till befolkningsstruktur finns det därmed flera likheter mellan Norrlandskusten och Skåne utom Öresundsregionen. Framför allt är det i stråket längs Norrlandskusten och inom den så kallade fyrkanten[8] som det bedöms finnas stor potential för ökat resande. Det är där de stora resandeökningarna behöver ske för att det ska vara möjligt att nå ÅKERbärs målsättningar.

[8] Kommunerna Luleå, Boden, Piteå och Älvsbyn



Figur 3-2 En jämförelse av befolkningstätheten i Skåne och Norrbottens län, där mörkare nyans anger en högre täthet.

En skillnad mellan Norrlandskusten och Skånes inre delar är att Norrlandskusten har en tydlig pärlbandsstruktur, som är gynnsam att försörja med kollektivtrafik. I Skåne, som är en flerkärnig region, sker inte resandet i lika tydliga stråk. De yttre förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik torde därmed vara väl så goda i Norrbotten som i Skåne.

3.4. Förslag på åtgärder att implementera i Norrbotten

De viktigaste framgångsfaktorerna, som låg bakom den positiva resandeutveckling i Skåne 1999-2004, var:

- Ett **samlat huvudmannaskap** för alla tåg och bussar (även stadstrafik)[9]
- Ett **enkelt** och **enhetligt taxesystem** som omfattar alla trafikslag
- **Satsning på infrastruktur och tåg** även i måttligt starka resrelationer
- **Stomlinjer** i regional och lokal busstrafik (en linje per stråk)
- **Takttrafik** (avgång vid fasta minuttal) i stråk med minst 10 dubbelturer
- Alla kommuncentra sammankopplade med **huvudlinjer**
- **Uträtning och uppsnabbning** av busslinjer med stort resande
- **Utbyggnad** av den anropsstyrda kollektivtrafiken
- **Samlat huvudmannaskap för all anropsstyrd trafik** såsom närtrafik, sjukresor och färdtjänst (delvis genomfört)
- **Resecentra vid järnvägsstationerna** med all kollektivtrafik samlad

Dessa framgångsfaktorer är av universell karaktär och torde därmed vara tillämpbara även för Norrbotten.

Målsättningen för ÅKERbär är en stor utmaning och förutsätter i princip att samtliga av ovan nämnda åtgärder genomförs. Men i Skåne minskade inte det totala underskottet, bara underskottet per resa. Därför krävs det ytterligare åtgärder i Norrbotten för att nå projektmålen i ÅKERbär. Sådana åtgärder är:

- Omfördela resurser från svag trafik till starka stråk. Den största rationaliseringspotentialen i den regionala trafiken synes finnas i kustlandet.
- Slopa stadstrafik i stadsdelar med lågt resande för att kunna kraftsamla där potentialen är större.[10]
- Ersätta svaga bussturer med anropsstyrd trafik eller slopa dem helt.
- Erbjuda nya biljettyper (exempelvis ett nordsvenskt interrailkort) som ger tillgång till hela kollektivtrafikutbudet i länet.
- Se över taxesystem och biljettpriser. I vissa fall är dagens taxa orimligt hög (i t ex långa länstrafikrelationer), medan den är extremt låg i flera av städerna, framför allt för årskortsresenärer.
- Satsa på kraftfull marknadsföring för att öka allmänhetens kunskap om möjligheterna att resa med kollektivtrafiken.

[9] I alla de län som haft stora resandeökningar har ett samlat huvudmannaskap varit en förutsättning. Detta genomfördes redan på 1960-talet i Stockholmsområdet. I många län skapades en samlad organisation samband med länshuvudmannareformen i början av 1980-talet, men i Skåne och V Götaland först kring millennieskiftet. Norrbotten har idag landets mest fragmenterade kollektivtrafikorganisation med c:a 10 olika huvudmän.

[10] Rör lokaltrafiken, som idag sköts självständigt av respektive städer. Åtgärder i städerna är emellertid viktiga för att nå projektmålen i ÅKERbär.

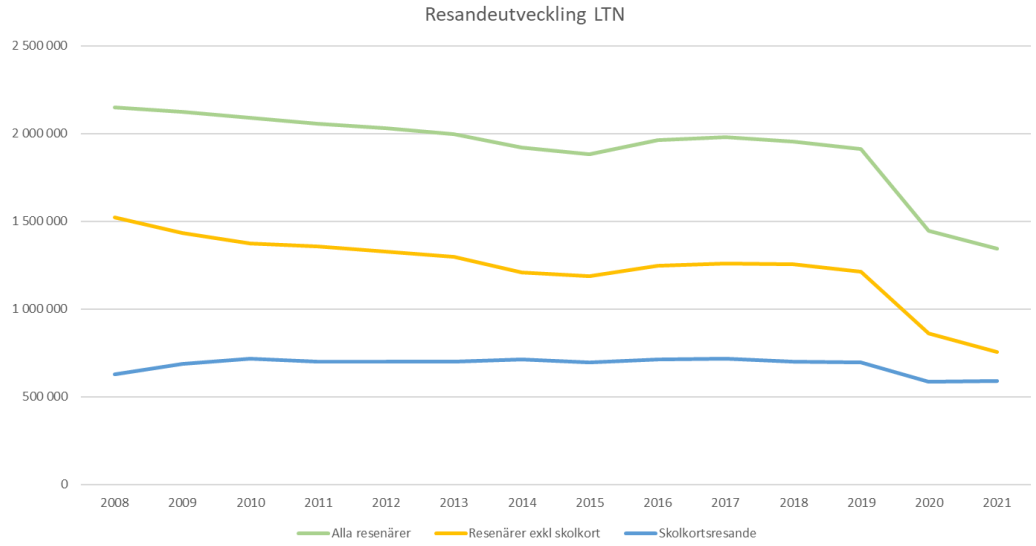
3.5. Olika planeringsstrategier

Linjenät och trafikupplägg kan utformas som differentierade eller koncentrerade. Tabellen nedan visar huvuddragen för ytterligheterna av de två planeringsfilosofierna, men i praktiken kan linjenät även vara mellanting med mer eller mindre tydliga drag från båda synsätten.

Tabell 3-3 De huvudsakliga skillnaderna mellan differentierade och koncentrerade trafikupplägg.

Differentierat trafikupplägg	Koncentrerat trafikupplägg med knutpunkter
Många linjer, låg turtäthet	Få linjer, hög turtäthet
Direktlinjer för att tillgodose fler resrelationer	Koordinerade byten i knutpunkter
Linjeavvikelser och fotnoter optimerar trafiken för befintliga resenärer men höjer instegströskeln för nya resenärer.	Inga linjeavvikelser och fotnoter. De stora resandeströmmarna i stråken prioriteras. Enkelhet ger låg instegströskel för nya resenärer.
Svårt att göra infrastruktursatsningar när tydliga stråk saknas.	Infrastruktursatsningar i huvudstråken förkortar restiderna och ökar tillgängligheten.
Svag resandeutveckling eller minskning. Svårt att effektivisera. Negativ spiral.	Starkare resandeutveckling och effektivare trafik. Positiv spiral.

Länsbusstrafiken i Norrbotten har ett tydligt differentierat linjenät. Resandet har varit vikande under en lång följd av år, vilket framgår av Figur 3-3.



Figur 3-3 Diagram som visar länstrafikens resandeutveckling i Norrbotten (exkl Kuststråket) den senaste 12-årsperioden. Blå linje är skolkort, gul linje allmänt resande exkl skolkort och grön linje är det totala resandet.

Länsbussresandet i Norrbotten har haft en negativ utveckling 2008-2019, vilket kan hänföras till en 20-procentig minskning av det allmänna resandet (exkl skolkort, gul linje i diagrammet). Skolresandet (blå linje i diagrammet) har varit ungefär konstant under samma tidsperiod, vilket delvis torde bero på att stora delar av denna resandegrupp inte har något alternativ.

Bäst har resandeutvecklingen varit i svenska regioner där man arbetat med koncentrerade trafikupplägg och stomlinjesatsningar, inte minst i Skåne och i städer som Söderhamn, Borås och Jönköping.

I stadstrafikområdena i Norrbotten är bilden inte lika tydlig. I flera av de mindre städerna är trafikuppläggen utpräglat differentierade (t ex Haparanda, Kalix, Kiruna och Gällivare), medan Boden och Luleå mer har en dragning åt koncentration, men med vissa inslag av differentiering.

3.6. Vad säger forskningen?

Det finns resultat från de senaste årens forskning och utvärderingar, som kan vara användbara när kollektivtrafiken i Norrbotten ska omstruktureras.

En viktig frågeställning är vilka resandegrupper trafiken ska utformas för. Hittills har det i Norrbotten varit fokus på skolresor och arbetspendling, d v s på högtrafiktid. Men resandepotentialen är betydligt större för fritidsresor, besöksresor och inköpsresor. Dessa sker huvudsakligen under låg- och mellantrafiktid, vilket innebär att sådana resor inte är dimensionerande för fordonsparken och således ekonomiskt intressanta.

Några exempel på hur lågtrafikresandet utvecklats (förändringarna avser allt koll-resande):

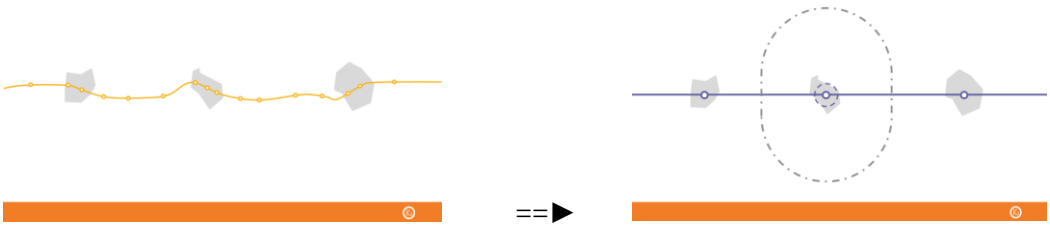
- Norrtågstrafiken Örnsköldsvik-Umeå fick mellan 2016 och 2019 en utökning av turutbudet med 20 %. Trots att hela utökningen skedde på vardagar ökade helgresandet dubbelt så mycket (79 % jämfört med 37 %).
- Snabbusslinjen SkåneExpressen 10 Örkelljunga – Helsingborg fick ett mer än fördubblat turutbud 1999-2016.[11] Under denna tidsperiod ökade resandet med 3 gånger på vardagar, men med 4 gånger på helgerna.
- Mellan Ystad och Simrishamn, där Pågatågen utökats till timmestrafik alla veckodagar från tidig morgon till sen kväll, har vardagsresandet ökat 6 gånger 2001-2019, medan helgresandet ökat hela 11 gånger.

En generell trend är att resandet ökar mer i lågtrafiktid och särskilt om de huvudsakliga turutbudsökningarna sker då. Denna utveckling har blivit särskilt tydlig efter pandemin. Även i Norrbotten kan det därför vara en god idé att i ökad utsträckning göra förbättringar framför allt under låg- och mellantrafiktid.

Forskning visar att förbättring av turutbudet utanför rusningstid kan resultera i stora resandeökningar även om det inte är så många som reser i just de avgångar som lagts till. Det uppstår en korsningseffekt, som innebär att det ofta blir betydligt större totala resandeökningar än resandeökningen på de turer som lagts till.[12]

Regionalt verkar timmestrafik vara en lägstanivå för att kollektivtrafiken ska ses som reellt resalternativ till bil. Motsvarande lägstanivå i stadstrafik har i tidigare forskning bedömts vara halvtimmestrafik.

Andra intressanta nya forskningsresultat är att landsbygdsresandet normalt ökar minst lika mycket som tätortsresandet när regionala busslinjer med många hållplatser ersätts av en frekvent och snabb stomlinje med bara ett uppehåll i tätorten.[13] Ännu mer förvånande är att resandeökningen blir störst när all regional busstrafik läggs ner och ersätts av en stomlinje. När viss regional busstrafik med många hållplatser bibehålls, blir det markant färre resande. Kanske är förklaringen att kollektivtrafiksystemet då blir otydligare.



Figur 3-4 Principskiss över trafikomläggning där en regional linje med många hållplatser ersätts av stomlinjetrafik.

[11] Ökning från 60 dubbelturer per vecka till 160 dubbelturer per vecka.
[12] Källa: Joel Hansson, K2, 2021
[13] Källa: Joel Hansson, K2, 2021

4. Förslag till nytt trafikeringsupplägg

4.1. Övergripande strategi för regiontrafiken

Mot bakgrund av erfarenheter från andra län, forskningsresultat mm har ett trafikupplägg tagits fram med följande **bärande idéer**:

- Kollektivtrafiken ska bli en katalysator i den regionala utvecklingen för ett växande Norrbotten
- Gena och snabba linjer (konkurrenskraftiga restider gentemot bil)
- Förenklat linjenät (undvik linjeavvikelser och fotnoter i tidtabellerna)
- En linje i varje stråk (undvik parallellkörning tåg-buss och buss-buss)
- Bra turutbud i huvudstråken
- Takttidtabeller (avgångstider på fasta minuttal) där resandeunderlaget motiverar minst varannantimmestrafik
- Knutpunktstrafik där alla linjer (tåg, länsbussar och stadsbussar) möts vid en central bytespunkt i varje ort
- Tidtabellsmässig samordning mellan alla kollektiva trafikslag (tåg, länsbuss, stadsbuss, skolskjutsar, anropsstyrd trafik etc)
- Utbyggnad av pendlarparkeringar för bil och cykel längs huvudlinjerna
- Omfördelning av resurser från svag trafik till starka stråk och huvudlinjer
- Infrastruktursatsningar längs huvudstråken

Förslaget till ny **övergripande struktur** för kollektivtrafiken i Norrbotten består av följande huvudprinciper:

- Alla kommuncentra och övriga större tätorter, med minst 1000 invånare, ska ha minst två snabba dagliga resmöjligheter till och från Luleå (ökas till tre dubbelturer på vardagar)
- Tangentiella (tvärgående) linjer knyter ihop inlandskommunerna med Kiruna, Gällivare och Haparanda.
- Utbyggd tågtrafik prioriteras i de längre resrelationer där tåg är snabbast; Luleå – Gällivare – Kiruna samt Luleå – Haparanda. På sikt övertar Norrrbotniabanan rollen som huvudstråk längs kusten för den regionala trafiken.
- Längs Inlandsbanan, Boden – Älvsbyn och Kalix – Haparanda samverkar tåg och buss
- Kuststråket byggs ut med frekvent busstrafik med takttidtabell och knutpunkter. Kustlinjen föreslås trafikera från Umeå och Skellefteå via Luleå till Kalix medan tåg övertar huvudrollen för resor Kalix – Haparanda.
- Luleå – Boden är det enda regionala stråk där det bedöms finnas underlag för såväl en lokalare linje och en snabblinje. På sikt kan snabblinjen ersättas av pendeltåg.

Utifrån dessa principer har ett förslag till linjekarta tagits fram, vilket illustreras i Figur 4-1 nedan. Malmbanan och kusttråket bildar ryggraden i den regionala kollektivtrafiken och tack vare knutpunkter i de större orterna möjliggörs smidiga byten mellan linjer och skapar

ett effektivt sammanhängande nät som erbjuder resmöjligheter alla dagar i veckan. Längs kusttråket och mellan Boden – Luleå erbjuds som bäst 15–30-minuterstrafik i högtrafik.

Figur 4-1 Förslag till huvudlinjekarta för den regionala kollektivtrafiken i Norrbotten. Blå linje är det tunga kuststråket som initialt är buss och på sikt blir tåg. Delsträckan Kalix – Luleå föreslås dock även på sikt trafikeras med buss. Tjock röd linje är regionsammanbindande järnväg, medan tunn röd linje är järnväg som ger kompletterande förbindelser i huvudlinjenätet. ***Tjock svart linje*** *är tungt länsbusstråk medan* ***tunn svart linje*** *är länsbuss som ingår i huvudlinjenätet. Luleå är markerad med stor svart cirkel medan övriga kommuncentra är markerade med mellanstora cirklar. Övriga orter med över 1000 invånare är utmärkta med små svarta cirklar.*

4.2. Konkretisering av trafikkonceptet för huvudlinjenätet

I utredningen har det tagits fram principtidtabeller för samtliga huvudlinjer för att konkretisera och verifiera att föreslaget upplägg verkligen kan fungera. Trafiksystemet byggs upp med knutpunkter för bytesmöjligheter mellan alla trafikslag. I de tyngsta stråken etableras takttrafik, d v s trafik med avgångar på fasta minuttal.

I tabellerna som följer redovisas några exempel som beskriver hur trafiken skulle kunna läggas upp i Kuststråket respektive Luleå – Boden samt på Malmbanan. Principtidtabeller för övriga huvudlinjer återfinns i Bilaga 1.

Kuststråket

I kommunerna vid Norrbottenskusten bor 60 % av länets befolkning. Kuststråket blir därmed som en ryggrad i den regionala kollektivtrafiken. Orterna ligger som längs ett pärlband, vilket är en gynnsam struktur att kollektivtrafikförsörja. På kort och medellång sikt trafikeras stråket med busstrafik, som på lång sikt ersätts av tåg när Norrbotniabanan är klar. Tidsperspektivet c:a 2030 i denna utredning gör att fokus är på busstrafiken. Denna bör dock utformas som ett förberedande steg inför tågsatsningen, t ex med en trafikförsörjning som inriktas på de framtida tågorterna.

Förslaget är att dagens upplägg med flera linjer som trafikerar med skilda uppehållsmönster, olika körtider och varierande avgångstider under dagen, ersätts av en stomlinje (benämns linje 20) där alla turer går på samma sätt. Med föreslaget upplägg får linje 20 på delen Töre – Luleå – Piteå under vardagar halvtimmestrafik i högtrafik och timmestrafik i mellantrafiktid. På övriga delsträckor gäller timmestrafik i högtrafik och varannantimmestrafik i mellantrafiktid. Under kvällar och helger finns varannantimmestrafik på hela sträckan. Linjens ankomst- och avgångstider är anpassade för att skapa knutpunkter i Luleå och Piteå (båda minut 30) samt Kalix och Skellefteå (båda minut 00).

Restiden Luleå – Haparanda blir med uppsnabbad busstrafik c:a 2h 20min jämfört med tågets 1h 55min. Tåg är alltså klart snabbare på hela sträckan, vilket gör att tåget föreslås som huvudsakligt resalternativ för genomgående resor Luleå-Haparanda. På delsträckan Luleå – Kalix är istället buss snabbare än tåg (1h 20min för buss jämfört med tågets 1h 32min) och eftersom de större orterna Råneå och Töre inte nås av tåget förslås buss förbli det huvudsakliga resalternativet Luleå – Kalix. Mellan Kalix och Haparanda bibehålls viss genomgående busstrafik, dels för att ge kompletterande resmöjligheter i de tidslägen tågen inte går, dels för att ge mellanliggande orter utan station resmöjligheter (bl a Sangis och Nikkala).

Tabell 4-1 Principtidtabell för stomlinje 20 Haparanda – Kalix – Luleå – Piteå – Skellefteå – Umeå och åter. Blåmarkerade turer trafikerar linje 55 (Pajala-) Överkalix – Luleå.

** Trafikeras endast måndag – fredag på delen Haparanda – Kalix och åter*

	m-f	dagl	m-f	m-f	dagl	m-f	m-f	dagl	m-f	m-f	dagl	m-f	dagl	dagl	dagl	m-f	m-f	m-f	dagl	m-f	m-f	dagl	m-f	dagl	m-f	dagl
Haparanda								7.00*			9.05*				13.05*						16.05					
Kalix sjukhus					5.50		6.50	7.50			9.50				13.50				15.50		16.50	17.50		19.50		21.50
Kalix busstn					5.55		6.55	7.55			9.55				13.55				15.55		16.55	17.55		19.55		21.55
Kalix busstn					6.05		7.05	8.05			10.05		12.05		14.05				16.05		17.05	18.05		20.05		22.05
Töre E4					6.30	7.00	7.30	8.30	9.00	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30		15.30		16.30	17.00	17.30	18.30		20.30	21.30	22.30
Råneå E4			5.47		6.47	7.17	7.47	8.47	9.17	9.47	10.47	11.47	12.47	13.47	14.47		15.47		16.45	17.17	17.47	18.47		20.47	21.47	22.47
Luleå busstn			6.25		7.25	7.55	8.25	9.25	9.55	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25		16.25		17.25	17.55	18.25	19.25		21.25	22.25	
Luleå busstn		5.33	6.33	7.03	7.33	8.03	8.33	9.33		10.33	11.33	12.33	13.33	14.33	15.33	16.03	16.33	17.03	17.33		18.33	19.33	20.33	21.33	22.33	
Norrfjärden E4		x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	
Piteå busstn		6.27	7.27	7.57	8.27	8.57	9.27	10.27		11.27	12.27	13.27	14.27	15.27	16.27	16.57	17.27	17.57	18.27		19.27	20.27	21.27	22.27	23.27	
Piteå busstn	5.35	6.35	7.35		8.35			10.35			12.35		14.35		16.35		17.35		18.35			20.35		22.35		
Byske busstn	x	x	x		x			x			x		x		x		x		x			x		x		
Skellefteå bstn	6.50	7.50	8.50		9.50			11.50			13.50		15.50		17.50		18.50		19.50			21.50		23.50		
Skellefteå bstn	*7.05*	*8.05*	*9.05*		*10.05*			*12.05*			*14.05*		*16.05*		*18.05*		*19.05*		*20.05*							
Umeå C	*9.25*	*10.25*	*11.25*		*12.25*			*14.25*			*16.25*		*18.25*		*20.25*		*21.25*		*22.25*							

	dagl	m-f	m-f	dagl	m-f	m-f	dagl	m-f	dagl	m-f	dagl	m-f	dagl	m-f	m-f	dagl	dagl	m-f	m-f	m-f	dagl	m-f	dagl	m-f	dagl
Umeå C									*6.35*		*8.35*		*10.35*				*12.35*		*13.35*		*14.35*	*15.35*	*16.35*		*18.35*
Skellefteå bstn									*8.55*		*10.55*		*12.55*				*14.55*		*15.55*		*16.55*	*17.55*	*18.55*		*20.55*
Skellefteå bstn				5.10		6.10	7.10		9.10		11.10		13.10				15.10		16.10		17.10	18.10	19.10		21.10
Byske busstn				x		x	x		x		x		x				x		x		x	x	x		x
Piteå busstn				6.25		7.25	8.25		10.25		12.25		14.25				16.25		17.25		18.25	19.25	20.25		22.25
Piteå busstn		5.33	6.03	6.33	7.03	7.33	8.33	9.33	10.33	11.33	12.33	13.33	14.33		15.33		16.33	17.03	17.33	18.03	18.33	19.33	20.33	21.33	22.33
Norrfjärden E4		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Luleå busstn		6.27	6.57	7.27	7.57	8.27	9.27	10.27	11.27	12.27	13.27	14.27	15.27		16.27		17.27	17.57	18.27	18.57	19.27	20.27	21.27	22.27	23.27
Luleå busstn		6.35	7.05	7.35		8.35	9.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.05	16.35	17.05	17.35	18.05	18.35		19.35		21.35		
Råneå E4	6.13	7.13	7.43	8.13		9.13	10.13	11.13	12.13	13.13	14.13	15.13	16.13	16.43	17.13	17.43	18.13	18.43	19.13		20.13		22.13		
Töre E4	6.30	7.30	8.00	8.30		9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30		20.30				
Kalix busstn	6.55	7.55		8.55			10.55		12.55		14.55		16.55		17.55		18.55		19.55		20.55				
Kalix busstn	7.05	8.05		9.05			11.05		13.05		15.05		17.05		18.05		19.05		20.05		21.05				
Kalix sjukhus	7.10	8.10		9.10			11.10		13.10		15.10		17.10		18.10		19.10		20.10		21.10				
Haparanda		8.55*					11.55*				15.55*								20.55*						

För att tåget ska kunna bli det huvudsakliga resalternativet Luleå – Haparanda behöver turutbudet utökas. Genom att sätta in ett tågsätt till kan dagens 3 dubbelturer utökas till 7. [14] Kompletterande bussturer läggs i så stor utsträckning det är möjligt i tidslägen mellan tågen. Förslag på tågtidtabell, som är hämtad från förslaget till tågstrategi för Norrtåg 2021, framgår av Tabell 4-2.

Körvägen för stomlinjen 20 blir gen och innebär att E4:an trafikeras mellan alla kommuncentra. På mellanliggande sträckor bör principen vara en hållplats per ort.

I Luleå föreslås hållplatserna Universitet Aurorum – Munkeberg – Pontusbadet – Smedjegatan – Centralstationen (på Prästgatan) – Busstationen – Smedjegatan – Varvet – Bergnäset. Byten med länsbussar sker vi Busstationen och byten med stadsbussar vid Smedjegatan. I Piteå föreslås hållplatserna Norra Ringen – Piteå busstation – Sjukhuset (på Timmerleden) – Pite Havsbad.

Exakt val av hållplatser behöver analyseras ytterligare. Omfattande infrastrukturåtgärder kommer att krävas – se kapitel 5 och Bilaga 4.

[14] Innan ytterligare ett tågsätt är införskaffat får fler bussturer köras i de tidslägen de nya tågturerna planeras.

Tabell 4-2 Föreslagen principtidtabell för tågtrafiken Haparanda – Luleå och åter. Teckenförklaring: röd tur=nattåg, svarta turer=Norrtåg, Blå turer=buss, Anslutning med **fet rak stil** *=samma tågsätt. Anslutning med kursiv stil=fordonsbyte. Anslutningar t/fr Finland visar möjliga restider.*

**=svensk tid, 1h läggs till för att få finsk tid. **= sammankopplat med annat tåg Luleå – Boden.*

Fordonsomlopp Gångdagar	Norr 6 m-f	Buss m-f	Norr 8 dagl	Buss m-f	Norr 6 dagl	Norr 1 dagl	Buss m-f	Norr 8 dagl	Norr 7 dagl	Buss m-f	Norr 8 dagl	Norr 7 dagl
*fr Uleåborg**			*6.14*		*10.13*			*11.56*	*13.45*		*16.06*	*18.59*
*fr Kemi**	*5.23*		*7.14*		*11.13*			*12.56*	*14.45*		*17.06*	*19.59*
*fr Torneå**	*5.43*		*7.34*		*11.33*			*13.16*	*15.05*		*17.26*	*20.19*
Haparanda	**5.53**	**7.00**	**7.44**	**9.05**	**11.43**		**13.05**	**13.26**	**15.15**	**16.05**	**17.39**	**20.29**
fr Kalix	**6.15**	**8.05**	**8.06**	**10.05**	**12.05**		**14.05**	**13.48**	**15.37**	**17.05**	**18.01**	**20.51**
Boden	**7.20**	**I**	**9.10**	**I**	**13.11**		**I**	**14.54**	**16.41**	**I**	**19.07**	**21.55**
avg mot Kiruna					13.23				17.00		19.25	
avg mot Umeå	7.40				**13.40**				17.47			22.11
Boden	**7.21**	**I**	**9.15**	**I**		**13.24**	**I**	**14.54**	**16.41**	**I**	**19.07**	**22.05**
Luleå C	**7.49**	**9.25**	**9.43**	**11.25**		**13.51**	**15.25**	**15.21**	**17.08**	**18.25**	**19.34**	**22.33**

Fordonsomlopp Gångdagar	Norr 8 m-f	Buss m-f	Norr 6 dagl	Buss m-f	Norr 8** dagl	Norr 2 dagl	Norr 7 dagl	Buss m-f	Norr 8 dagl	Norr 7 dagl	Buss m-f	Norr 8 dagl
Luleå C	**5.33**	**6.35**	**8.50**	**9.35**	**11.24**	**12.47**		**13.35**	**15.31**	**17.23**	**18.35**	**19.58**
Boden	**5.58**	**I**	**9.15**	**I**	**11.48**	**13.23**		**I**	**15.58**	**17.40**	**I**	**20.26**
ank fr Umeå	*5.43*				*11.45*		**13.20**					*19.20*
ank fr Kiruna			*9.09*		*11.09*		*13.12*			*17.38*		*20.14*
Boden	**5.58**	**I**	**9.20**	**I**	**11.51**		**13.26**	**I**	**15.58**	**17.45**	**I**	**20.26**
fr Kalix	**7.04**	**8.05**	**10.24**	**11.05**	**12.57**		**14.30**	**15.05**	**17.04**	**18.50**	**20.05**	**21.32**
Haparanda	**7.26**	**8.55**	**10.46**	**11.55**	**13.19**		**14.52**	**15.55**	**17.26**	**19.12**	**20.55**	**21.54**
*t Torneå**	*7.36*		*10.56*		*13.29*		*15.02*		*17.16*	*19.22*		*22.04*
*t Kemi**	*7.56*		*11.16*		*13.49*		*15.22*		*17.36*	*19.42*		*22.24*
*t Uleåborg**	*8.56*		*12.16*		*14.49*		*16.22*		*18.36*	*20.42*		*23.24*

Den sammantagna förändringen i antal turer på olika delsträckor längs kuststråket åskådliggörs i Tabell 4-3 nedan. Som tabellen visar innebär förslaget ett motsvarande turutbud eller något färre turer på vardagar, men likvärdigt eller något fler turer helgtid. Det bör dock noteras att i nuläget varierar körtiden i hög grad mellan olika turer där i flera fall de snabbare turerna kör om de långsammare. Det verkliga antalet resmöjligheter är därför lägre idag än vad som redovisas i tabellen.

Kalix – Luleå är bussen snabbare än tåget och därför är bara buss medtaget i tabellen. Om även tågförbindelser skulle inbegripas, ökar antalet förbindelser alla veckodagar.

*Tabell 4-3 Antal dubbelturer per riktning längs respektive delsträcka av kuststråket idag och med föreslaget huvudnät. (Teckenförklaring avseende textfärg: **svart**=vardagar, blått=lördagar, rött=söndagar).*

	Nuläge (linje 14+20+98+100)	Förslag (huvudlinje 20+tåg)
Haparanda – Kalix	11 buss (+3 tåg) 6 buss 6 ½ buss	7 tåg + 4 buss 6 tåg 6 tåg
Kalix – Luleå	12 ½ 6 6 ½	11 buss 9 buss 9 buss
Luleå – Piteå	30 9 11	22 buss 9 buss 9 buss
Piteå – Skellefteå	11 7 8	12 buss 9 buss 9 buss

Boden – Luleå

Boden – Luleå är den tyngsta resrelationen mellan två kommuner i Norrbotten. Stråkets betydelse förstärks av Sunderby sjukhus, som ligger halvvägs, samt av flera stora tätortsområden som Sävast och Gammelstad.

Mellan Boden och Luleå finns i nuläget ett flertal länsbusslinjer. Det finns även ett begränsat antal tågförbindelser mellan städerna och dessutom stadsbusstrafik Luleå – Sunderbyn. Länsbusslinjernas trafikering skiljer sig i uppehållsbild och körvägar i Luleå respektive Boden. En och samma länsbusslinje kan dessutom ha olika körvägar, vilket gör att det samlade turutbudet, som är ganska stort, blir svåröverskådligt för den ovane resenären. En förenkling av trafiken med färre och mer frekventa linjer föreslås.

En översiktlig genomgång av restiderna för respektive resealternativ redovisas i Tabell 4-4 nedan. Som tabellen visar erbjuder tåg klart snabbast genomsnittlig restid från dörr till dörr, men hög attraktivitet förutsätter punktlighet och hög turtäthet. Detta kan tåget inte åstadkomma i nuläget p g a enkelspår och omfattande malmtågstrafik. Av detta skäl föreslås att utbyggd pendeltågstrafik bör vänta tills dubbelspår finns utbyggt åtminstone på delar av sträckan, vilket torde vara efter 2030. Tills dess föreslås busstrafik utgöra det huvudsakliga kollektiva resutbudet. Tågets kortare restider i kombination med stor resandepotentialen gör emellertid att pendeltåg bör vara målet på längre sikt.

Tabell 4-4 Översiktlig jämförelse mellan genomsnittliga restider från-dörr-till-dörr för resor Boden – Luleå. Tåget är klart snabbast. Direktbussar ger något kortare restider än vanliga länsbussar.

Ressätt	Gångtid Boden*	Åktid	Gångtid Luleå*	Summa
Länsbuss	11,7 min (0,7 km)	55 min	12,2 min (0,8 km)	79 min
Direktbuss	15,0 min (0,9 km)	45 min	15,5 min (1,0 km)	76 min
Tåg	19,5 min (1,3 km)	25 min	20,0 min (1,4 km)	65 min

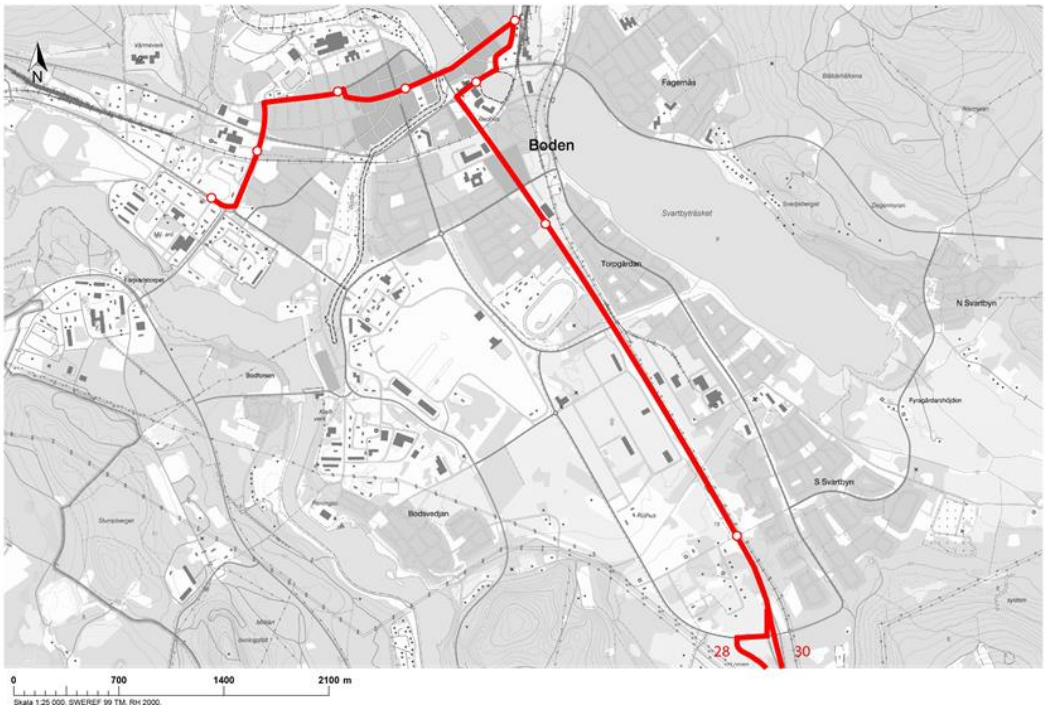
**Antagande: gång/cykel/stadsbuss 1 m/s fågelvägen 0-1km och 2m/s 1-3km.*

Förutsättningar och detaljer för förslaget på trafikupplägg Boden – Luleå:

- Backcastingmetodik; målbilden är utbyggd regionaltågstrafik Boden – Luleå, men först när det blivit dubbelspår.
- Det stora resandeunderlaget i stråket motiverar både en snabb och en mer lokal linje. Dagens fyra länsbusslinjer kan härmed reduceras till två (linje 28, lokal länsbusslinje och 30, direkt länsbusslinje). På sikt kan snabbussen ersättas av pendeltåg.
- Alla turer bör ha entydiga körvägar och båda linjerna bör angöra både Boden C (Resecentrum) och Luleå C / Luleå busstation med gen körväg däremellan.
- I Boden föreslås samma körväg och samma hållplatser för båda linjerna med en ”metkrok” efter Resecentrum för att täcka in centrum, Campus och Garnis – se Figur 4-2. I Luleå, med frekvent stadstrafik, kan körvägen vara gen till stationen via Smedjegatan, där byten till stadsbusstrafik kan ske. Ändpunkt är lämpligen dagens busstation – se Figur 4-3.
- Direktlinjen hoppar över Sävast samhälle, Luleå universitet, småhållplatser däremellan samt Sunderby sjukhus (innan där finns snabbusshållplats).[15] På lång sikt ersätts linje 30 av pendeltåg.
- Direktturerna, som bara går i högtrafik, läggs mitt emellan de lokala länsbussturerna så att alla turer blir intressanta för resor Boden – Luleå.[16] Därmed hamnar direktturerna utanför knutpunktssystemet.
- Knutpunkter är Luleå busstation / Luleå C /Smedjegatan och Boden C (Resecentrum). I båda städerna är knutpunktstiderna minut 00 och 30.

[15] Direktlinje 30 föreslås stanna mellan Luleå Munkeberg och Boden S Svartbyn väg 97 på hållplatserna Banvägen – Gammelstad väg 97 – Sunderby sjukhus (först när ny hpl på väg 97 finns) – Sävast väg 97 trafikplats. Lokallinjen 28 får hållplatserna Sävast Trångagatan (ny hpl norr om cirkulationsplatsen) – Sävast Båtvägen – Sävast Lillgärdesvägen – Sävast väg 97 trafikplats – N Sunderbyn väg 97 info – N Sunderbyn väg 97 ljus – Sunderby sjukhus (på sikt utflyttad till väg 97) – Gammelstad väg 97 – Notviken station – Aurorum (ny hpl). Hållplatserna kräver ytterligare analys.

[16] Som resenär ska man alltid vinna restid på att stiga på nästkommande tur – även om det är en lokal länsbusstur.



Figur 4-2 Körväg för linje 28 (lokal länsbusslinje) och 30 (direkt länsbusslinje) genom Bodens tätort. Hållplatser vid Garnis – Campus – Brogatan – Medborgarplatsen – Resecentrum – Nordpoolen – Järpgatan – S Svartbyn väg 97. Källa för grundkarta: Lantmäteriet.

Figur 4-3 Föreslagen körväg för linje 28 (lokal länsbusslinje) och 30 (direkt länsbusslinje) genom Luleå tätort. Vid Smedjegatan blir en viktig bytespunkt med stadstrafiken, markerat med pilar. Källa för grundkarta: Lantmäteriet.

Principtidtabeller för busstrafiken i stråket Boden – Luleå redovisas i Tabell 4-5 nedan.

Tabell 4-5 Principtidtabell Boden – Luleå och åter för linje 28 (lokal länsbusslinje, svartmarkerad i tabellen) och linje 30 (direkt länsbusslinje, blåmarkerad i tabellen).

** Med ny hpl på väg 97 vid Sunderby sjukhus kan både linje 28 och 30 stanna där. Linje 28 får då 2 minuter kortare körtid och linje 30 får 1 minut längre körtid.*

	m-f	dagl	m-f	dagl	m-f	dagl	m-f	dagl	m-f			dagl	dagl	dagl	dagl	dagl	dagl	dagl	dagl	
Boden Garnis	4.58	5.28	5.46	6.58	6.16	6.28	6.46	6.58	7.16	O S V		8.58	9.28	9.58	10.28	10.58	11.28	11.58	12.28	O S V
Boden Rese-C	5.08	5.38	5.56	6.08	6.26	6.38	6.56	7.08	7.26	Avg kl 5.28 -		9.08	9.38	10.08	10.38	11.08	11.38	12.08	12.38	Avg kl 8.58 –
S Svartbyn v 97	x	x	x	x	x	x	x	x	x	- 8.28		x	x	x	x	x	x	x	x	-14.58
Sävast Mandelv	x	x	I	x	I	x	I	x	I	samt		x	x	x	x	x	x	x	x	samt
Sävast v97	x	x	x	x	x	x	x	x	x	15.28 -		x	x	x	x	x	x	x	x	18.58 -
Sunderby sjukh *	5.33	6.03	I	6.33	I	7.03	I	7.33	I	- 18.28		9.33	10.03	10.33	11.03	11.33	12.03	12.33	13.03	-22.58
Gammelstad v 97	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	
Luleå Banvägen	I	I	x	I	x	I	x	I	x			I	I	I	I	I	I	I	I	
Luleå Aurorum ny hpl	x	x	I	x	I	x	I	x	I			x	x	x	x	x	x	x	x	
Luleå Smedjegatan	5.53	6.23	6.28	6.53	6.58	7.23	7.28	7.53	7.58			9.53	10.23	10.53	11.23	11.53	12.23	12.53	13.23	
Luleå busstn	5.56	6.26	6.31	6.56	7.01	7.26	7.31	7.56	8.01			9.56	10.26	10.56	11.26	11.56	12.26	12.56	13.26	

	dagl	m-f	dagl	m-f	dagl	m-f	dagl	m-f	dagl			dagl	dagl	dagl	dagl	dagl	dagl	dagl	dagl	
Luleå busstn	5.34	5.52	6.04	6.22	6.34	6.52	7.04	7.22	7.34	O S V		9.04	9.34	10.04	10.34	11.04	11.34	12.04	12.34	O S V
Luleå Smedjegatan	5.37	5.55	6.07	6.25	6.37	6.55	7.07	7.25	7.37	O S V		9.07	9.37	10.07	10.37	11.07	11.37	12.07	12.37	O S V
Luleå Aurorum ny hpl	x	I	x	I	x	I	x	I	x	Avg kl 5.34 -		x	x	x	x	x	x	x	x	Avg kl 9.04 –
Luleå Banvägen	I	x	I	x	I	x	I	x	I	8.34		I	I	I	I	I	I	I	I	-15.04
Gammelstad v97	x	x	x	x	x	x	x	x	x	samt kl 15.34 –		x	x	x	x	x	x	x	x	samt
Sunderby sjukh *	5.57	I	6.27	I	6.57	I	7.27	I	7.57	18.34		9.27	9.57	10.27	10.57	11.27	11.57	12.27	12.57	19.04 -
Sävast v 97	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	-22.34
Sävast Mandelv	x	I	x	I	x	I	x	I	x			x	x	x	x	x	x	x	x	
S Svartbyn v 97	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	
Boden Reses-C	6.22	6.27	6.52	6.57	7.22	7.27	7.52	5.57	8.22			9.52	10.22	10.52	11.22	11.52	12.22	12.52	13.22	
Boden Garnis	6.32	6.37	7.02	7.07	7.32	7.37	8.02	8.07	8.32			10.02	10.32	11.02	11.32	12.02	12.32	13.02	13.32	

Trafikupplägget innebär att det blir halvtimmestrafik alla veckodagar under hela trafikdygnet, vilket i högtrafik förstärks till fyra avgångar i timmen. Genom att linjernas ankomst- och avgångstider i Luleå anpassas till knutpunktstiderna 00 och 30 erbjuds varje halvtimme bytesmöjligheter till kustbussarna.

För att illustrera vilken förändring detta innebär i bytesrelationer visas i Tabell 4-6 nedan, resmöjligheter Piteå busstation – Sunderby sjukhus idag och med förslaget.

Tabell 4-6 Effekten av knutpunktstrafik. Exempel Piteå busstn – Sunderby sjukhus. För antalet förbindelser avser svart värde vardag, blått värde lördag och rött värde söndag.

	Nuläge	Förslag
Antal förbindelser	19, 7½, 10	22,16, 16
Restid	1h 15min – 2h 00min	1h 22 min
Längsta lucka mellan turer	3h 30min	1h 00 min
Bytestid i Luleå	5-30 min (olika platser, ibland 400 m gång)	8 min (alltid på busstn)

Vardagar innebär förslaget något utökat antal förbindelser. Den stora förbättringen sker på helgerna, där det sammanlagda antalet resmöjligheter nästan fördubblas. Med knutpunktsupplägg erbjuds alltid samma bytestider och samma bytesstation. Resmöjligheterna blir mer jämnt fördelade över dagen. Det ger förbättringar framför allt under låg- och mellantrafiktid.

Persontågtrafiken längs Malmbanan

Efter kuststråket och Luleå – Boden är Malmbanan det mest betydelsefulla stråket för att knyta ihop större befolkningscentra i regionen.

Persontågtrafiken på Malmbanan begränsas av det stora antalet malmtåg som har hög prioritet vid tidtabellsläggningen. I dagsläget trafikeras banan av endast tre dubbelturer/dag (dagtåg) och därtill två nattågsförbindelser. Förslaget innebär en utökning av detta utbud med ytterligare två dagliga tågförbindelser per riktning som t ex kan erbjuda en attraktiv morgontur från Kiruna strax innan kl 8 där ankomst till Luleå sker strax innan lunch och en senare förbindelse från Luleå (förslagsvis kl 18.25) med ankomst till Kiruna 22.45. Förslaget innebär även förbättrade resmöjligheter till/från Narvik. Vy's tågpar mitt på dagen mellan Luleå – Narvik föreslås överfört till Norrtåg. Genom att merutnyttja de två tågsätten kan föreslagen utbyggnad av trafiken ske utan att fler fordon behöver anskaffas. Pendlingsmöjligheter Gällivare – Kiruna tillskapas. Principtidtabellen, som kommer från Norrtågs tågstrategi 2021, framgår av Tabell 4-7.

Föreslagen utökning av persontrafiken på Malmbanan är ungefär vad som bedöms som möjligt inom ramen för dagens infrastruktur.

Tåg föreslås bli huvudresalternativet mellan Malmfälten och Luleå och ersätter de genomgående bussturer på linje 10 som finns idag. Bussresandet på de delsträckor som föreslås slopade är mycket lågt.[17] Hakkas[18], som är den enda tätorten på delsträckan Gällivare – Överkalix, har i genomsnitt 1½ påstigande per dag fördelat på 4 turer, d v s mindre än ½ påstigande per tur.[19] Mellan Svappavaara och Gällivare finns inga tätorter på delsträckan och lokalresandet med linje 10 är mycket lågt utanför skoltidslägena, då det blir lokal busstrafik kvar Puoltikasvaara – Gällivare (avkortad linje 52). Även bussresandet mellan Gällivare – Överkalix (4,5 påstigande/dag totalt i båda riktningar) respektive Kiruna – Överkalix (2,5 påstigande/dag totalt i båda riktningar) är mycket begränsat och motiverar inte en genomgående busslinje på sträckan.

[17] Linje 10 föreslås slopad Överkalix – Gällivare – Kiruna. Busstrafik som blir kvar på sträckan är linje 424 Hakkas – Gällivare, lokal trafik Gällivare – Puoltikasvaara i skoltidsläge (linje 52) samt linje 53 Svappavaara – Kiruna.
[18] Folkmängd i tätorten Hakkas är ca 360 invånare (2020)
[19] Linje 424 Hakkas – Gällivare, med en tur i vardera riktningen, föreslås vara kvar. Den har 8 påstigande per dag i Hakkas.

Tabell 4-7 Principtidtabell för persontågtrafik på Malmbanan (Narvik – Luleå och åter)

	m-l	dagl	dagl	dagl	m-f,s	dagl	dagl	dagl
Narvik				**10.39**		**15.13**		**18.55**
Riksgränsen		**5.47***		**11.31**		**15.58**		**19.45**
Kiruna		**7.47***		**13.37**		**18.00**		**21.45**
Kiruna	**5.53**	**7.54**	**10.05**	**13.54**	**17.00**	**18.30**		**21.55**
Gällivare	**7.09**	**9.09**	**11.24**	**15.36**	**18.04**	**19.53**		**23.05**
Boden	**9.09**	**11.09**	**13.12**	**17.38**	**20.14**	**21.52**		
avg Haparanda	*9.20*	*11.51*	*13.26*	*17.42*	*20.26*			
avg mot Umeå			*13.40***	*17.47*		**22.11**		
Boden	**9.09**	**11.09**	**13.24**	**17.43**	**20.15**		**21.57**	
Luleå C	**9.37**	**11.35**	**13.51**	**18.19**	**20.42**		**22.23**	

	dagl	dagl	dagl	m-f,l	dagl	dagl	dagl	m-f,s
Luleå C		**5.13**		**6.00**	**11.24**	**12.47**	**16.21**	**18.55**
Boden		**5.37**		**6.24**	**11.48**	**13.23**	**16.52**	**19.25**
ank fr Umeå			**5.43**		*11.45*	*13.20***		*19.20***
ank Haparanda						*13.11*	*16.41*	*19.09*
Boden			**6.02**	**6.24**	**11.54**	**13.23**	**17.00**	**19.25**
Gällivare	**6.20**		**8.01**	**8.45**	**14.23**	**15.38**	**18.59**	**21.35**
Kiruna	**7.30**		**9.11**	**9.51**	**15.29**	**16.48**	**20.31**	**22.45**
Kiruna	**7.35**		**9.28**		**15.46**		**20.35***	
Riksgränsen	**9.35**		**11.55**		**17.49**		**22.35***	
Narvik	**10.25**		**12.47**		**18.39**			

Teckenförklaring

Röd tur = nattåg/fjärrtåg, ungefärliga tider enl plan (april 2021) för T22

Svart tur = Norrtåg

Anslutning med **fet rak stil** = samma tågsätt

Anslutning med *kursiv stil* = tågbyte

Gul tur = Ny tur jämfört med nuläget

* = Tåget går bara under högsäsong (4 månader/år)

**= NBB går Umeå-Skellefteå och anslutande tåg Skellefteå-Bastuträsk-Boden

Övriga huvudlinjer

Övriga huvudlinjer utgörs av följande länsbusslinjer:

- Linje 21 Arvidsjaur – Älvsbyn - Luleå
- Linje 24 Älvsbyn – Boden
- Linje 26 Arjeplog – Arvidsjaur – Skellefteå
- Linje 32 Älvsbyn – Piteå
- Linje 44 Jokkmokk – Boden – Luleå (inkl del av linje 43 Vuollerim – Jokkmokk)
- Linje 45 Gällivare – Arvidsjaur – Östersund
- Linje 46 Gällivare – Pajala
- Linje 53 Kiruna – Pajala – Haparanda
- Linje 55 Pajala – Överkalix – Luleå (ev även linje 56 Övertorneå – Överkalix)

Förslag på förändringar för dessa linjer återfinns i Bilaga 1. På flertalet av linjerna är det begränsade förändringar, men trafiken utformas för att tillgodose flera olika resärenden – inte huvudfokus på skolresor.

4.3. Stadsbusstrafik

Förslaget till ny övergripande struktur för kollektivtrafiken i Norrbotten består av följande inriktning för stadstrafiken:

- Koncentration av trafiken till färre linjer med bra turtäthet.
- Utökad trafik i lågtrafik, framför allt lördagar och söndagar, där utbudet idag är lågt.
- Takttrafik
- Knutpunktsupplägg med korrdinerade anslutningar mellan såväl övriga stadsbusslinjer som länsbussar. Detta förutsätter gemensamma bytespunkter för stadsbussar och länsbussar samt i förekommande fall även tåg.
- Undvika parallellkörning där det finns länsbussar.

Utifrån dessa principer har idéskisser tagits fram för att illustrera vilka förändringar en tillämpning av principerna skulle kunna medföra för respektive stadstrafik. Det bör observeras att de framtagna linjenäten och beskrivna trafikuppläggen tagits fram under begränsad tid och med begränsad lokalkännedom. Exakt vilka gator som bör trafikeras och på vilket sätt är exempel på frågor som kommer behöva studeras närmare i separata utredningar och i tät dialog med respektive kommun som ansvarar för trafiken. Syftet med idéskisserna, som redovisas i Bilaga 2 till rapporten, är att visa storleksordningen på den potential som finns för att utveckla tätortstrafiken genom resandeökningar och effektiviseringar. Stadstrafiken utgör en viktig del av länets kollektivtrafik sett till antalet resor. Därför går det inte att nå projektmålen i ÅKERbär utan att vidta åtgärder inom även stadstrafiken.

4.4. Kollektivtrafik utanför huvudlinjenätet

Övriga busslinjer

Vid sidan av föreslaget huvudlinjenät behövs även ett finmaskigare linjenät som täcker in orter och stråk där inga huvudlinjer föreslås. Detta linjenät utgår från befintliga linjer men förändringar föreslås i syfte att effektivisera/förenkla trafiken. De linjer som är analyserade framgår av Bilaga 3. Dessa är:

- Linje 29 Boden – Avan – Luleå
- Linje 43 Murjek – Vuollerim – Jokkmokk
- Linje 47 Kvikkjokk – Jokkmokk
- Linje 94 Kvikkjokk – Jokkmokk – Murjek (sommarlinje)
- Linje 50 Kiruna – Vittangi – Karesuando
- Linje 52 Kiruna – Gällivare – Malmberget
- Linje 61 Överkalix – Morjärv – Kalix
- Linje 63 Övertorneå – Kalix
- Linje 91 Kiruna – Riksgränsen
- Linje 93 Gällivare – Ritsem

Utöver dessa linjer har även en översiktlig genomgång gjorts för Länstrafikens tresiffriga lokallinjer i Arjeplog, Arvidsjaur, Piteå och Luleå. Arjeplog får tjäna som exempel på en fjällkommun, Arvidsjaur på en skogskommun samt Piteå och Luleå på kustkommuner. Förslag för hur dessa linjer kan omarbetas framgår också av Bilaga 3.

Kompletterande trafik på landsbygden

För den övriga linjebundna kollektivtrafiken föreslås två möjliga utvecklingsinriktningar:

1. För linjer där det bedöms finnas en potential för ett ökat resande, särskilt till tätorter i städernas omland, bör satsningar prövas för att uppnå en god trafikstandard som möjliggör flera olika resärenden.
2. Linjer utan sådan potential bör av kostnadsskäl reduceras till en tur i vardera riktningen som anpassas till skolornas start- och sluttider.

Vid en utveckling av linjetrafik, enligt punkt 1, där det bedöms finnas en potential för ett ökat resande, bör målsättningen vara att uppnå ett turutbud av 10 dt/dag. Då kan det bli timmestrafik i rusningstid och varannantimmestrafik övrig tid, vilket möjliggör resor med kollektivtrafik för flera olika reseärenden (arbete, utbildning, service, fritid mm). Exempel på sträckor där detta kan vara lämpligt är 501 Jukkasjärvi-Kiruna respektive 202 Hemmingsmark-Hortlax-Piteå.[20]

I de fall där resandeunderlaget är alltför lågt för att motivera linjelagd busstrafik, men där det finns tillgång till taxi, kan anropsstyrd trafik med taxifordon som följer allmänna vägar

[20] Övriga linjer med god utvecklingspotential bedöms vara 208 Lillpite-Sjulnäs-Piteå, 221 Alvik-Måttsund-Luleå och 223 Brändön-Bensbyn(-Luleå). Även 29 Boden-Avan-Luleå och 322 Seskarö-Haparanda kan räknas till denna kategori.

övervägas. Det är här en fördel för resenären om samma kollektivtrafiktaxa som används för den linjelagda busstrafiken även tillämpas för den anropsstyrda trafiken. När det gäller anropsstyrd trafik är dock troligen ett zonsystem, framför dagens avståndstaxa, en mer lämplig taxemodell. En strikt avståndstaxa skulle annars innebära en högre resekostnad för resenären i de fall det är flera resenärer i fordonet, med olika start- och slutpunkt, jämfört med de fall där en ensam resenär kan erbjudas en direkt resa från start till mål. Rimligen bör en resa A-B för den enskilde resenären kosta lika mycket oavsett om det är en eller flera resenärer som reser i samma fordon.

En möjlighet för att förbättra resstandarden i glesbygd är konceptet ”Mixtrafik”, som sedan april 2022 drivs i form av ett pilotprojekt i Kils kommun i Värmland. Där kan vanliga resenärer åka med skollinjetrafiken genom att boka in sig kostnadsfritt via en webbplats med hjälp av bank-id[21]. Resenären kan då välja mellan en rad olika hållplatsstopp längs med skollinjernas körvägar. Antalet tillgängliga platser på bussen och turens rutt kan variera något från dag till dag, eftersom det är de skolskjutsberättigade elevernas behov som utgör grunden. En resenär kan boka sin resa senast 30 minuter innan turen avgår (från första hållplats), max en vecka i förväg. Detta koncept är utvecklat inom interregprojektet *Stronger Combined*[22] och är ett koncept som bör följas upp närmare för att se om det skulle vara lämpligt även i Norrbotten.[23]

[21] https://regionvarmland.se/regionvarmland/om-regionen/projekt-och-evenemang/stronger-combined
[22] https://northsearegion.eu/stronger-combined/
[23] Motivet för att erbjuda dessa resmöjligheter gratis är att dels marginalkostnaden för att ta med allmänt resande är låg, dels att det troligen kostar betydligt mer att utrusta skolskjutsfordonen med biljettmaskiner än de intäkter detta resande genererar.

5. Behov av infrastrukturåtgärder

För att det föreslagna trafikupplägget ska kunna realiseras finns det behov av omfattande infrastrukturåtgärder. Inom utredningen har ett stort antal möjliga/nödvändiga åtgärder identifierats. Alla infrastrukturella åtgärder är inte av samma betydelse. För att tydliggöra dess inbördes relevans har de delats in i följande fyra prioritetsnivåer:

- Prio 1 – Nödvändiga åtgärder
- Prio 2 – Mycket angelägna åtgärder
- Prio 3 – Angelägna åtgärder
- Prio 4 – Önskvärda åtgärder

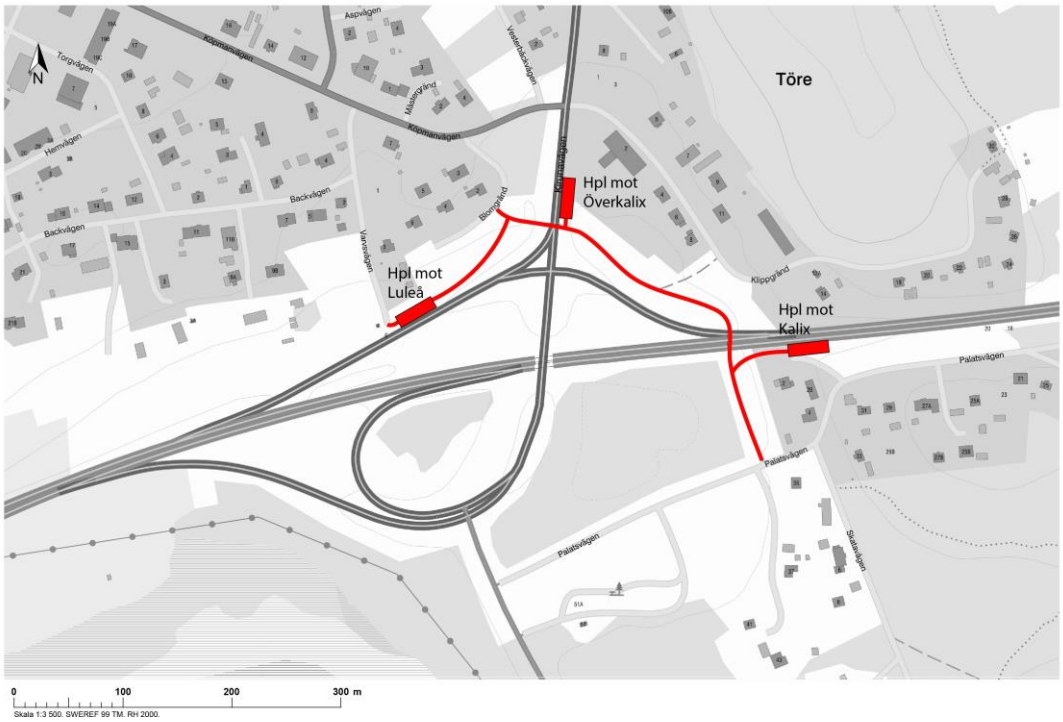
Nedan redovisas ett antal utvalda infrastrukturåtgärder, se Figur 5-1, Figur 5-2 och Figur 5-3. Priogrupp 1 redovisas nedan, medan resterande infrastrukturella åtgärder redovisas i Bilaga 4. Åtgärderna är inte kostnadsberäknade inom ramen för detta projekt.

Prio 1 – Nödvändiga åtgärder

Nedan listas de infrastrukturåtgärder som bedöms som nödvändiga för att kunna genomföra huvuddragen av trafikeringsförslagen i ÅKERbär. Åtgärderna är inte inbördes prioriterade.

Töre E4

Busstrafiken flyttas ut på E4/E10. Ny hållplats i riktning mot Luleå mitt för Varvsvägen på trafikplatsens påkörningsramp. Hållplatsplaceringen möjliggör att alla bussar mot Luleå stannar på samma ställe. Pendlar-P och cykelparkering anläggs. Upprustad GC-väg längs påfartsrampen österut mot GC-tunneln under Kirunavägen. I riktning mot Kalix anläggs hpl på E4:an just öster om GC-porten. I riktning mot Överkalix placeras hpl-läge på Kirunavägen just norr om GC-porten. Se illustration i Figur 5-1. Töre busstation läggs ner liksom Sören vägskäl E4 (dålig trafiksäkerhet och närhet till nya hållplatsen i Töre).



Figur 5-1 Illustration av hur nya hållplatslägen i Töre med anslutande GC-vägar skulle kunna anordnas.

Rosvik E4

Flytt av E4-hållplatsen från befintligt läge norr om Mjösundet till Sör söder därom, se illustration i Figur 5-2. Förslagsvis anläggning av planskildhet för korsande bil- samt GC-trafik och slopande av vägkorsningen. Ny hållplats på E4 inkl pendlarparkering. Upprustning av Flarkenvägen för bil, gång och cykel från Rosviks tätort.

Sävast Trångagatan

Ny hållplats på Svängleden norr om cirkulationsplatsen som bytespunkt mellan stadsbuss och länsbuss.

Figur 5-2 Illustration av hur nya hållplatslägen i anslutning till Rosvik med ny planskildhet skulle kunna anordnas.

Luleå Smedjegatan.

Central bytespunkt för läns- och stadsbussar tillskapas. Utbyggnad av hållplatserna för att få plats med c:a två länsbussar och fem stadsbussar i varje riktning (förutsättning för att knutpunktstrafiken ska fungera). Bäst vore om gatan stängs för genomgående biltrafik och en hållplats-mittö tillskapas, som bussarna angör i vänstertrafik. Då kan alla byten ske över plattform med korta gångavstånd.

Luleå Aurorum

Ny länsbusshållplats för att möjliggöra rationell angöring av universitetsområdet med länsbusslinje 28 Boden – Luleå. Hållplatser anläggs på Universitetsvägen just väster om cirkulationsplatsen vid Haparandavägen. Inkluderar anslutande gångvägar.

Kiruna, ny station

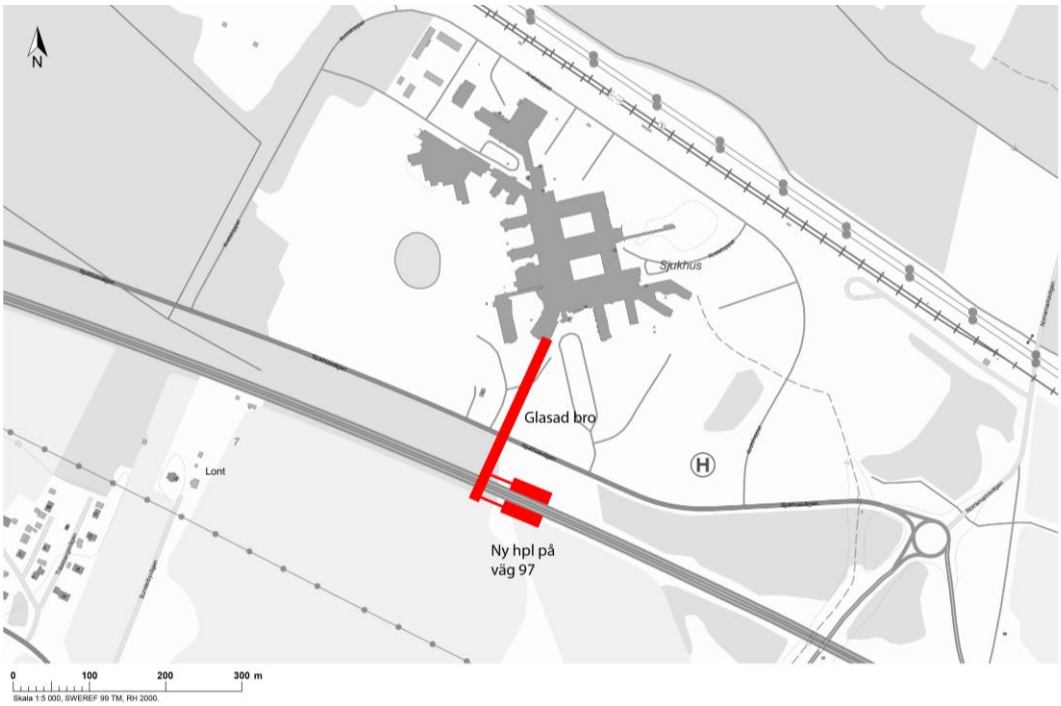
Ny järnvägsstation söder om Kiruna nya centrum. Bussterminal, pendlarparkering och anslutande GC-vägar. Ny bussgata i Söderledens förlängning mot Stadshustorget, där även ny stadsbussterminal byggs.

Prio 2 – Mycket angelägna åtgärder

Av mycket angelägna åtgärder är endast ny hållplats Sunderby sjukhus medtagen i detta avsnitt. Övriga åtgärder framgår av Bilaga 4. Behov av infrastrukturåtgärder.

Sunderby sjukhus

Ny snabbusshållplats på väg 97 med planskildhet och glasad gång in till sjukhuset, se illustration i Figur 5-3 nedan föreslås. Med en sådan lösning kan samtliga regionbusslinjer angöra Sunderby sjukhus vilket innebär ett högre turutbud och snabbare resor till/från Sunderbyn och kortad restid för genomresande resenärer med regionbusslinje 28.



Figur 5-3 Illustration av hur en snabbusshållplats utmed väg 97 skulle kunna anordnas.

6. Bedömda effekter och konsekvenser

6.1. Trafikekonomi

I Tabell 6-1 nedan redovisas en grov beräkning av hur stora förändringar av resande och skattebidrag som blir följden av föreslaget trafikupplägg. Övrig länsbusstrafik (inkl anropsstyrd) är inte i detalj studerad, utan där har den effektiviseringspotential som beräknats i Arjeplog, Arvidsjaur, Piteå och Luleå bedömts vara rimlig även i övriga kommuner.

Tabell 6-1 Grov beräkning av förändrat resande och skattebidrag givet att föreslaget trafikupplägg genomförs.

Ressätt	Resor nuläge (milj)	Resor förslag (milj)	Resor, förändring	Skattebidrag nuläge	Skattebidrag förslag	Skattebidrag förändring
Tåg	0,3	0,4	+33 %	84 mkr/år	75 mkr/år	-11 %
Huvudlinjer länsbuss	1,7	2,2	+32 %	116 mkr/år	102 mkr/år	-12 %
Övrig länsbuss	0,7	0,65	-8 %	46 mkr/år	30 mkr/år	-33 %
Stadstrafik	6,9	8,7	+26 %	143 mkr/år	130 mkr/år	-9 %
Summa	9,6	12,0	+25 %	389 mkr/år	338 mkr/år	-13 %

Den procentuella resandeökningspotentialen beräknas vara störst i tågtrafiken och länsbusstrafikens huvudlinjenät. Men eftersom stadstrafiken står för mer än 70 % av antalet resor och nästan 40 % av skattebidraget, blir åtgärder även i stadstrafiken avgörande för att kunna nå projektmålen i ÅKERbär (50 % resandeökning, 20 % lägre skattebidrag).

Trafikförändringarna beräknas räcka ungefär halvvägs för att nå resandemålet. Därutöver är det nödvändigt att få till stånd en samordnad trafik och taxa, så att hela trafiksystemet hänger ihop. Detta torde vara svårt att tillskapa utan en samlad trafikhuvudmanna-organisation för all kollektivtrafik. Idag är trafiken uppdelad på 11 olika huvudmän. Andra åtgärder som behövs är infrastrukturåtgärder, inte minst tillskapande av centrala bytespunkter för att möjliggöra byten mellan olika trafikslag. Ökade satsningar på marknadsföring kommer också att behövas. Exempelvis skulle en satsning på turisttrafik med ett nordsvenskt Interrailkort som gäller på alla kollektivtrafik i de nordliga länen kunna vara en mycket intressant satsning både för att få resandeökningar och för att minska behovet av skattebidrag.

Skattebidraget beräknas kunna minska med 13 % med föreslaget trafikupplägg, vilket är ungefär 2/3 av projektmålet. Därvid har utgångspunkten varit en ungefär oförändrad taxenivå. Det behövs emellertid en översyn av taxan, där långa resrelationer med länsbuss i

nuläget har väldigt höga biljettpriser, medan årskort i stora delar av stadstrafiken är nästan gratis. En utjämning behöver ske.

Sammantaget bedöms det som möjligt att nå projektmålen, men det är en stor utmaning som kommer att kräva att alla föreslagna åtgärder genomförs. Om någon åtgärd slopas måste den ersättas av andra lika effektiva åtgärder.

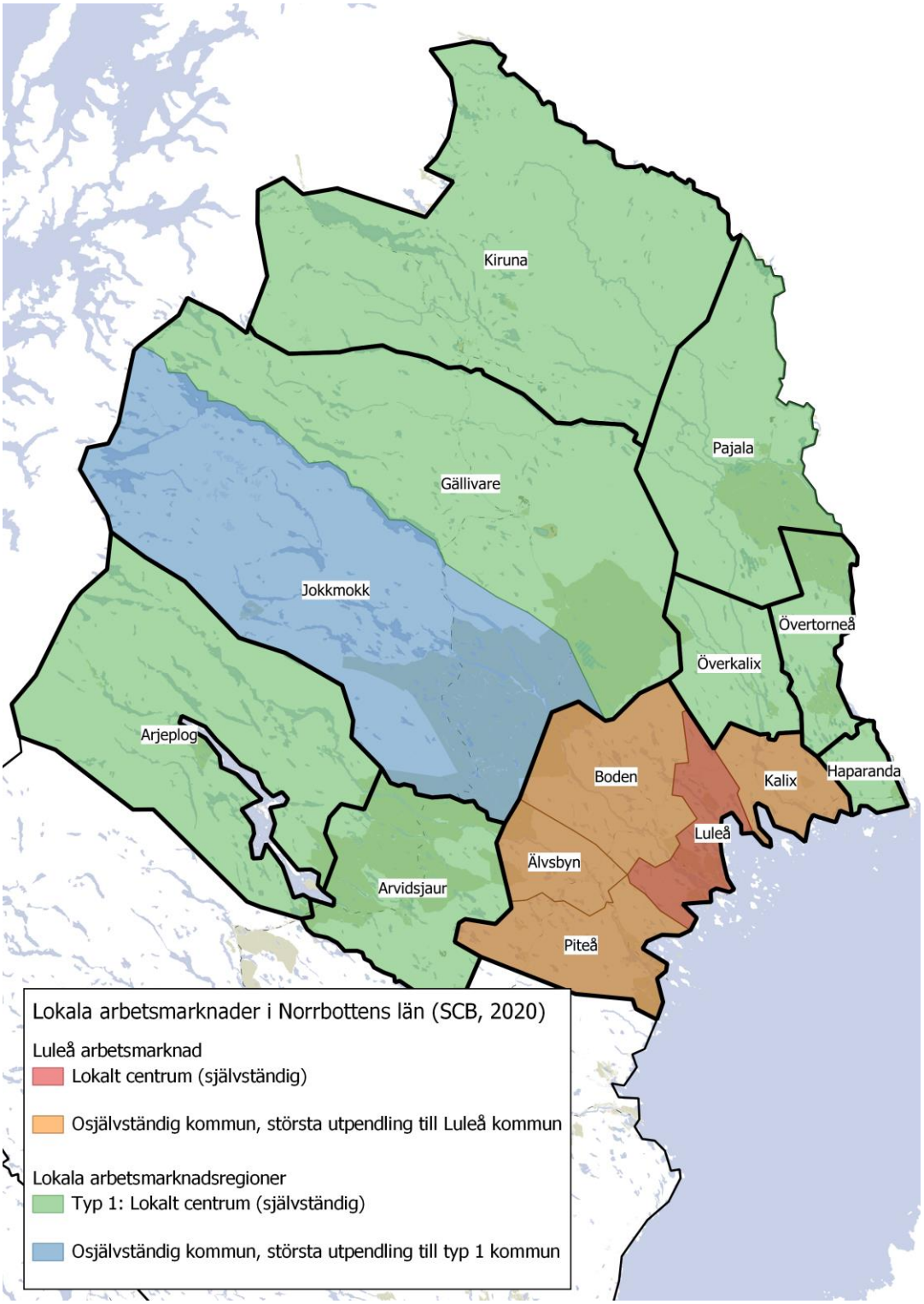
6.2. Regionala nyttor

Sammanhängande arbetsmarknader och regional tillgänglighet

I dagsläget består Norrbottens län av nio lokala arbetsmarknader, vilka åskådliggörs i Figur 6-1 nedan. Som kartan visar utgör kommunerna Luleå, Kalix, Boden, Älvsbyn och Piteå en gemensam arbetsmarknad. Med föreslaget huvudlinjenät och dess knutpunkts-trafikupplägg underlättas möjligheterna för att arbetspendla med kollektivtrafik inte bara till och från Luleå utan även för pendling mellan de övriga ingående kommunerna. Föreslagna satsningar på utökad tågtrafik längs Malmbanan underlättar arbetspendlingen mellan Kiruna och Gällivare kommuner.

Genom att samtliga kommunhuvudorter knyts samman via huvudlinjenätet, och där samtliga kommuner förbinds med Luleå med minst två dagliga förbindelser, ökar den regionala tillgängligheten till och från residensstaden. Genom att erbjuda en förbättrad tillgång till universitet, näringsliv och handel/service gynnas hela regionen. Tack vare de tangentiella regionala linjerna binds även regionen samman på tvären så att resenärer även i dessa relationer kan resa kollektivt.

Den ökade satsningen på tågtrafik innebär förkortade restider inte minst i de långväga reserelationerna, där kollektivtrafiken därmed kan erbjuda konkurrenskraftiga alternativ till bilen. Detta bidrar till en mer sammanhållen region och positiva miljöeffekter i form av minskade utsläpp från transportsektorn (överflyttning av resor och persontransportarbete från bil till kollektivtrafik).



Figur 6-1 Lokala arbetsmarknader i Norrbottens län är markerade med fetmarkerad linje. Det kan noteras att fyrkanten-området och Kalix är väl integrerade och bildar en gemensam regional arbetsmarknad, medan övriga lokala arbetsmarknader har ett litet befolkningsunderlag och svagare kopplingar till Luleå, som är dominerande som regionalt centrum. Källa för data: SCB, 2020.

Förbättrade förutsättningar för hållbar turism

Genom att det genomförs satsningar på kollektivtrafiken i hela regionen och att kollektivtrafiken tydligare bildar ett sammanhållet system ökar förutsättningarna för att inte bara boende och verksamma utan även turister på besök i regionen i större utsträckning förstår och kan nyttja kollektivtrafiken för sina resor. Som nämnts i föregående avsnitt kan ett nordsvenskt interrailkort som gäller på all kollektivtrafik vara ett exempel på en intressant satsning.

7. Slutsatser

En övergång från dagens kollektivtrafiksystem till det trafikupplägg som föreslås i den här utredningen innebär betydande förändringar. För att lyckas är det helt avgörande att involverade parter, såväl tjänstepersoner som politiker på regional respektive kommunal nivå, arbetar tillsammans och verkar för att kollektivtrafiken utvecklas i en riktning mot ÅKERbärs mål. Förändringarna kommer att behöva ske över tid, med hänsyn till trafikavtalstider och utifrån när infrastrukturåtgärder kan finansieras och genomföras. För att kunna realisera föreslaget trafikupplägg är beskrivna infrastrukturåtgärder, framförallt prio 1-åtgärderna (exempelvis centrala bytespunkter), helt nödvändiga för att det ska gå att trafikera på det sätt som föreslås i utredningen. Eftersom det i gällande nationella och regionala infrastrukturplaner finns begränsat utrymme skulle det behövas alternativa finansieringssätt, såsom ett samlat infrastrukturpaket, utöver vad som finns i gällande infrastrukturplaner.[24]

Som beskrivits i föregående kapitel når man inte hela vägen fram, gällande ÅKERbärs mål, med enbart trafikförändringar. Resandet beräknas öka med 25 % (mål 50 %) och skattebidraget minska med 13 % (mål 20 %). Dagens situation med taxenivåer som varierar kraftigt – hög taxa i Länstrafiken och låg i många mindre städer – skapar en obalans som varken gynnar resandet eller trafikekonomin. En mer samordnad och enhetlig taxa är en nyckelfråga för att lyckas. Erfarenheterna från andra delar av landet pekar på att för att kunna uppnå en enhetlig och regionövergripande taxa samt ett sammanhängande trafiksystem krävs det ett samlat huvudmannaskap för all kollektivtrafik i länet. Ur ett Norrbottensperspektiv, där kollektivtrafiken idag är uppdelad mellan ett 10-tal huvudmän, innebär detta en stor förändring som det kan ta tid att genomföra. Det är Trivectors bedömning att ett samlat huvudmannaskap behövs om målen i ÅKERbär ska kunna nås.

[24] Jämför med Dennispaketet, ”Göken” och Malmöhusöverenskommelsen som genomfördes i de tre storstadsregionerna för 20-30 år sedan.

8. Fortsatt utredningsbehov

Den här utredningen har lyft fram viktiga utvecklingssteg för att kollektivtrafiken i Norrbotten ska kunna ta steg i en riktning mot att uppfylla ÅKERbärs projektmål. För att de förslag som redogörs i den här rapporten ska kunna genomföras krävs det dock fortsatt utredningsarbete inom ett flertal områden.

En viktig förutsättning för att kunna införa föreslaget trafikupplägg är att de identifierade **infrastrukturåtgärderna** kan genomföras. Här behövs det en närmare utredning av hur ett s k Norrbottenspaket, bestående av infrastrukturåtgärder, kan utformas samt hur det kan realiseras. Det behövs även mer ingående utredningar av hur infrastrukturåtgärderna kan utformas mer i detalj samt kostnadsberäkningar. Detaljplaner kan också behöva ändras.

Det behöver tas fram en tidplan för när olika **ändringar av huvudlinjenätet** kan genomföras, dels med hänsyn till hur/när infrastrukturåtgärder kan finansieras/genomföras, dels med hänsyn till rådande trafikavtalsperioder.

För att komma vidare i utvecklingen av **tätortstrafiken** behövs en fortsatt dialog med de kommuner som bedriver stadstrafik. Här behöver det klarläggas vilka möjligheter och ambitioner som finns hos respektive kommun och hur en utveckling av stadstrafiken kan/bör samordnas med regional trafik och kommunernas övriga planeringsinriktningar. Ett samlat huvudmannaskap för all kollektivtrafik behövs. Förutsättningarna behöver utredas och förankras, vilket torde vara ett mycket omfattande arbete.

Det behövs en mer ingående utredning av vilken/vilka möjligheter som är mest lämpliga att tillämpa för att erbjuda resenärer i **områden med lågt resandeunderlag** möjlighet att resa kollektivt. Exempelvis bör en kontakt tas med Värmlandstrafik för att höra mer om deras erfarenheter av Mixtrafik. Vidare bör en kartläggning göras av i vilka delar av regionen som det finns tillgång till taxiverksamhet och således vilka områden som skulle kunna erbjudas anropsstyrd trafik med taxifordon.

Bilaga 1. Principtidtabeller för huvudlinjenätet

I denna bilaga redovisas principtidtabeller för övriga huvudlinjer, som inte redovisats i avsnitt 4.2. Tidtabellerna är framtagna för att visa förslag på inriktning. Exakta körvägar, körtider, hållplatslägen, vagnomlopp mm behöver utredas mer i detalj.

Linje 21 Arvidsjaur – Älvsbyn – Luleå

- T/fr Arvidsjaur är det oförändrat turutbud på vardagar och söndagar medan det är en utökning med 1 dubbeltur på lördagar.
- Alla turer dras raka vägen Älvsbyn – Luleå, vilket förkortar restiden med c:a 40 minuter.
- Älvsbyn – Luleå har i nuläget i genomsnitt 9 dubbelturer på vardagar, 1 på lördagar och 3 på söndagar. Enligt förslaget ökar turutbudet till 11 dubbelturer på vardagar och 2 på lördagar. På söndagar blir det en minskning till 2 dubbelturer.
- Alla turer har i Arvidsjaur anslutningar t/fr Arjeplog.
- I Älvsbyn blir det knutpunktstider från inlandet kl 8.00, 9.30 och 17.30, då det finns anslutningar till både Boden och Piteå. I motsatt riktning är knutpunktstiderna kl 10.30, 14.30 och 19.30.

Tabell 0-1 Principtidtabeller för linje 21 Arvidsjaur – Älvsbyn – Luleå.

Vagnomlopp Gångdagar	22 m-f	23 m-f	13 m-f	14 dagl	23 m-f	23 m-f	23 m-f	22 m-f	13 dagl	23 m-f	22 m-f
Avg Arjeplog			*5.30*	*6.55*					*14.50*		
Arvidsjaur			6.40	8.10					16.10		
Älvsbyn			7.50	9.20					17.20		
Ank Boden			*8.55*	*10.25*					*18.25*		
Ank Piteå			*8.55*	*10.25*					*18.25*		
Älvsbyn	5.30	6.55	8.00	9.30	10.30	13,30	15.30	16.30	17.30	18.30	20.30
Alvik vsk	6.03	7.28	8.33	10.03	11.03	14.03	16.03	17.03	18.03	19.03	21.03
Luleå	6.25	7.55	8.55	10.25	11.25	14.25	16.25	17.25	18.25	19.25	21.25
Ank Sunderby	*6.55*	*8.25*	*9.25*	*10.55*	*12.25*	*15.25*	*16.55*	*17.55*	*18.55*	*19.55*	*21.55*

Tabell 0-2 Motsvarande principtidtabell för linje 21 i motgående färdriktning.

Vagnomlopp Gångdagar	23 m-f	22 m-f	23 m-f	13 m-f	23 m-f	14 dagl	23 m-f	23 m-f	22 m-f	13 dagl	22 m-f
Avg Sunderby sjukh		*6.35*	*7.35*	*9.05*	*11.35*	*13.05*	*14.05*	*16.05*	*17.05*	*18.05*	*21.05*
Luleå	5.55	7.05	8.05	9.35	11.35	13.35	14.35	16.35	17.35	18.35	21.35
Alvik vsk	6.17	7.27	8.27	9.57	11.57	13.57	14.57	16.57	17.57	18.57	21.57
Älvsbyn	6.50	8.00	9.00	10.30	12.30	14.30	15.30	17.30	18.30	19.30	22.30
Avg Piteå				*9.35*		*13.35*				*18.35*	
Avg Boden				*9.35*		*13.35*				*18.35*	
Älvsbyn				10.40		14.40				19.40	
Arvidsjaur				11.50		15.50				20.50	
Ank Arjeplog				*13.05*		*17.10*				*22.05*	

Linje 24 Älvsbyn – Boden (nytt linjenummer, del av nuvarande linje 21)

- I nuläget finns i genomsnitt 5 resmöjligheter per riktning Boden – Älvsbyn som ingår som en delsträcka Luleå – Arvidsjaur (3 buss + 2 tåg). Därutöver finns nattåg.
- En ny lokal linje 24 Boden – Älvsbyn skapas, som tillsammans med tåget ger 10 dubbelturer och resmöjligheter åt båda hållen i de tunga arbetstidslägena.
- I Boden blir det alltid förbindelser t/fr Sunderby sjukhus och Luleå. I Älvsbyn får alla turer t/fr Arvidsjaur anslutningar med Boden.
- Busstrafiken får bara vardagsturer liksom idag. Med tåg finns viss helgtrafik.
- Ömsesidig biljettgiltighet mellan tåg och buss förutsätts.

Tabell 0-3 Principtidtabell för linje 24 Älvsbyn – Boden.

Vagnomlopp Gångdagar	25 m-f	24 m-f	25 m-f	tåg	24 m-f	tåg	25 m-f	25 m-f	24 m-f	24 m-f
Avg Sunderby sjukh		*6.25*	*7.25*	8.53	*8.55*	*12.44*	*12.55*	*14.55*	*15.55*	*17.55*
Boden Resecentrum	6.00	7.05	8.05	9.19	9.35	13.19	13.35	15.35	16.35	18.35
Boden Garnis	6.08	7.13	8.13	I	9.43	I	14.43	15.43	16.43	18.43
Älvsbyn	6.50	7.55	8.55	9.45	10.25	13.45	14.25	16.25	17.25	19.25
Ank Arvidsjaur					*11.50*		*15.50*			*20.50*

Tabell 0-4 Motsvarande principtidtabell för linje 24 i motgående färdriktning.

Vagnomlopp Gångdagar	24 m-f	25 m-f	24 m-f	25 m-f	tåg	25 m-f	24 m-f	tåg	24 m-f	24 m-f
Avg Arvidsjaur			*6.40*	*8.10*					*16.10*	
Älvsbyn	5.35	7.05	8.05	9.35	12.48	14.35	15.35	16.28	17.35	18.35
Boden Garnis	6.17	7.47	8.47	10.17	I	15.17	16.17	I	18.17	19.17
Boden Resecentrum	6.25	7.55	8.55	10.25	13.19	15.25	16.25	16.55	18.25	19.25
Ank Sunderby sjukh	*7.05*	*8.35*	*9.35*	*11.05*	*13.44*	*16.05*	*17.05*	17.25	*19.05*	*20.05*

Linje 26 Arjeplog – Arvidsjaur – Skellefteå

- Oförändrad linjesträckning.
- Oförändrat turutbud Skellefteå – Arvidsjaur m-f, men en dubbeltur tillkommer Arjeplog (komfortbuss 17 idag).
- Utökning till 2 dubbelturer hela sträckningen lördagar och söndagar. Det innebär ett fördubblat turutbud på lördagar. På söndagar blir det en fördubbling Skellefteå – Arvidsjaur och 1 ny tur till/från Arjeplog.
- Alltid anslutning i Arvidsjaur till/från Luleå, vilket innebär mer än fördubblat antal förbindelser Arjeplog – Luleå. Knutpunktstider i Arvidsjaur är 6.40, 8.00, 12.00, 16.00 och 21.00.
- Flertalet förbindelser Arjeplog – Luleå blir c:a 40 minuter snabbare, eftersom turerna dras raka vägen (ej via Boden). Dock bibehålls anslutningar t/fr Boden via Älvsbyn. Via Älvsbyn blir det även anslutningar t/fr Piteå för alla turer.

Tabell 0-5 Principtidtabell för linje 26 Arjeplog – Arvidsjaur – Skellefteå.

Vagnomlopp Gångdagar	11 m-f	12 dagl	11 dagl
Arjeplog	5.30	6.55	14.50
Arvidsjaur	6.35	7.55	15.55
Ank Luleå linje 21	*8.55*	*10.25*	*18.25*
Arvidsjaur	6.40	8.05	16.05
Jörn jvstn	7.35	9.00	17.05
Boliden	8.05	9.25	17.25
Skellefteå	8.40	10.05	18.05

Tabell 0-6 Motsvarande principtidtabell för linje 26 i motgående färdriktning.

Vagnomlopp Gångdagar	11 m-f	12 dagl	11 dagl
Skellefteå	9.45	14.05	19.00
Boliden	10.10	14.40	19.25
Jörn	10.35	15.10	19.41
Arvidsjaur	11.45	15.55	20.50
Avg Luleå linje 21	*9.35*	*13.35*	*18.35*
Arvidsjaur	12.00	16.05	21.00
Arjeplog	13.05	17.10	22.05

Linje 32 Älvsbyn – Piteå

- Linjen snabbas upp med 10 minuter genom att den flyttas ut till väg 374. Mitt för Sikfors (småort med <200 inv) behöver det anläggas ny busshållplats samt anslutande GC-väg (många skolbarn).
- Körvägen i Älvsbyn rätas ut.
- Utökning från 10 till 11 dubbelturer på vardagar. Oförändrat 2 dubbelturer lördagar och söndagar.
- I Älvsbyn blir det knutpunktstider från inlandet kl 8.00, 9.30 och 17.30, då det finns anslutningar från Arvidsjaur. I motsatt riktning är knutpunktstiderna kl 10.30, 14.30 och 19.30.

Tabell 0-7 Principtidtabell för linje 32 Älvsbyn – Piteå.

Vagnomlopp Gångdagar	26 m-f	27 m-f	26 m-f	27 dagl	26 m-f	27 m-f	26 m-f	27 m-f	26 dagl	27 m-f	26 m-f
Avg Arvidsjaur			*6.40*	*8.10*					*16.10*		
Älvsbyn	5.30	6.55	8.00	9.30	11.30	13.30	15.30	16.30	17.30	18.30	20.30
Sikfors väg 374	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Piteå	6.25	7.55	8.55	10.25	12.25	14.25	16.25	17.25	18.25	19.25	21.25
Ank Luleå	*7.27*			*11.27*	*13.27*	*15.27*	*17.27*	*18.27*	*19.27*	*20.27*	*22.27*
Ank Skellefteå	*7.50*			*11.50*	*13.50*	*15.50*	*17.50*		*19.50*		

Tabell 0-8 Motsvarande principtidtabell för linje 32 i motgående färdriktning.

Vagnomlopp Gångdagar	27 m-f	26 m-f	27 m-f	26 m-f	27 m-f	26 dagl	27 m-f	26 m-f	27 m-f	26 dagl	26 m-f
Avg Skellefteå							*13.10*	*15.10*	*16.10*	*17.10*	
Avg Luleå			*7.03*	*8.33*	*10.33*	*12.33*	*13.33*	*15.33*	*16.33*	*17.33*	*20.33*
Piteå	5.50	7.00	8.05	9.35	11.35	13.35	14.35	16.35	17.35	18.35	21.35
Sikfors väg 374	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Älvsbyn	6.45	7.55	9.00	10.30	12.30	14.30	15.30	17.30	18.30	19.30	22.30
Ank Arvidsjaur				*11.50*		*15.50*				*20.50*	

Linje 44 Jokkmokk – Boden – Luleå

Linje 43 ingår i tabellen på delen Vuollerim-Jokkmokk.

- Linje 44 avkortas till Jokkmokk – Luleå. Delen Gällivare – Jokkmokk förs över till linje 45, så att det bara blir en linje på den delsträckan.
- Ungefär samma linjedragning som idag Jokkmokk – Boden – Luleå.
- Samma turutbud som idag måndag-fredag och söndag. En ytterligare dubbeltur på lördagar för att få minimistandarden 2 dubbelturer.
- Eftermiddagsturen från Jokkmokk tidigareläggs 3 timmar till avg kl 14.00 för att ge förutsättning för effektivare fordonsomlopp. I övrigt ligger turerna i ungefär oförändrade tidslägen.
- I Jokkmokk är det goda anslutningar t/fr Gällivare (samma förbindelser som idag).

Tabell 0-9 Principtidtabell för Linje 44 Jokkmokk – Boden – Luleå.

Vagnomlopp Gångdagar	15 m-f	19 dagl	15 dagl	L43 m-f	L43 m-f
Avg Gällivare, linje 45		*6.10*	*12.10*		*15.35*
Jokkmokk	6.00	8.00	14.00	15.05	17.10
Vuollerim	6.35	8.35	14.35	15.40	17.45
Murjek jvstn, linje 43				16.05	18.10
Boden Resecentrum	8.00	10.00	16.00		
Boden Resecentrum	8.10	10.10	16.10		
Sunderby sjukhus	8.35	10.35	16.35		
Luleå busstn	8.55	10.55	16.55		

Tabell 0-10 Motsvarande principtidtabell för linje 44 i motgående färdriktning.

Vagnomlopp Gångdagar	L43 m-f	L43 m-f	15 m-l	19 dagl	15 m-f,s
Luleå busstn			10.05	14.05	17.05
Sunderby sjukhus			10.25	14.25	17.25
Boden resecentrum			10.50	14.50	17.50
Boden resecentrum			11.00	15.00	17.55
Murjek jvstn, linje 43	6.50	9.00			
Vuollerim	7.15	9.20	12.25	16.25	19.20
Jokkmokk	7.55	10.00	13.00	17.00	19.55
Ank Gällivare, linje 45			*14.35*	*18.25*	*21.25*

Linje 45 Gällivare – Arvidsjaur – Östersund

- Linje 44 avkortas till Jokkmokk – Luleå och delsträckan Gällivare – Jokkmokk förs över till linje 45.
- Alla turer får enhetlig körväg i Gällivare och Jokkmokk.

- Samma turutbud och tider som idag alla veckodagar.
- I Jokkmokk finns goda anslutningar t/fr Luleå (samma förbindelser som idag).
- Den genomgående dubbelturen med buss Gällivare – Östersund ställs in under sommarperioden när Inlandsbanans tåg går.
- Inlandsbanans tågtider har inte ändrats förutom att avgången från Jokkmokk mot Gällivare är senarelagd en dryg kvart för att ge bussanslutning från Luleå.
- Ömsesidig biljettgiltighet mellan tåg och buss längs Inlandsbanan förutsätts.

Tabell 0-11 Principtidtabell för linje 45 Gällivare – Arvidsjaur – Östersund.

Vagnomlopp Trafikeringsperiod Gångdagar	16 dagl	21 m-f	Tåg S dagl	17/18 V dagl	20 m-f	21 m-f	20 m-f	
Gällivare		6.10	8.00	9.15	12.10	15.35	17.10	
Jokkmokk		7.45	9.21	10.40	13.50	16.55	18.25	
Ank Luleå linje 44		*10.55*			*16.55*			
Jokkmokk			9.21	10.45				
Arvidsjaur			12.03	13.00				
Arvidsjaur	5.15		12.56	13.10				
Östersund	13.00		20.48	20.35				

Tabell 0-12 Motsvarande principtidtabell för linje 45 i motgående färdriktning.

Vagnomlopp Trafikeringsperiod Gångdagar	16 dagl	21 m-f	Tåg S dagl	17/18 V dagl	20 m-f	21 m-f	20 m-f	
Gällivare		6.10	8.00	9.15	12.10	15.35	17.10	
Jokkmokk		7.45	9.21	10.40	13.50	16.55	18.25	
Ank Luleå linje 44		*10.55*			*16.55*			
Jokkmokk			9.21	10.45				
Arvidsjaur			12.03	13.00				
Arvidsjaur	5.15		12.56	13.10				
Östersund	13.00		20.48	20.35				

Linje 46 Gällivare – Pajala

- Viss reduktion av trafiken Tärendö – Pajala, men i övrigt oförändrad trafik.
- Anslutningar i Gällivare och Pajala, där så är möjligt
- Slopad söndagstrafik p g a lågt resande

Tabell 0-13 Principtidtabell för linje 46 Gällivare – Pajala.

Fordonsomlopp Gångdagar	6 m-f	6 m-f	6 m-f		
Ank fr Luleå (Tåg)			*18.59*		
Gällivare		13.05	19.10		
Tärendö	7.15	14.35	20.40		
Pajala	8.10	15.15			
Avg mot Haparanda (linje 53)		*15.30*			

Tabell 0-14 Motsvarande principtidtabell för linje 46 i motgående färdriktning.

Fordonsomlopp Gångdagar	6 m-f	6 m-f			
Ank fr Haparanda (linje 53)	*8.20*				
Pajala	8.40	15.30			
Tärendö	9.20	16.25			
Gällivare	10.50	17.55			
Avg mot Luleå (Tåg)	*11.24*	*18.04*			

Linje 53 Kiruna – Pajala – Haparanda (dagens linje 51, 53 och 54 samt del av 10 och 50)

- Ungefär oförändrat turutbud, men all trafik i stråket inordnas i samma linje.

Tabell 0-15 Principtidtabell för linje 53 Kiruna-Pajala-Haparanda.

** Turen kan meranvända fordon på linje 502 Kiruna-Kurravaara.*

Fordonsomlopp Gångdagar	1 m-f	3 m-f	l,s	3 m-f	4 m-f	l,s	3 m-f	5 m-f	3 m-f	2 m-f	5 m-f	s	* m-f	s
Ank fr Gällivare (Tåg)					*7.30*								*16.48*	*16.48*
Kiruna					7.50			11.25			14.00	14.00	17.10	17.10
Svappavaara					8.25			12.00			14.35	14.35	17.45	17.45
Vittangi					8.50			12.30			15.10	15.10	18.15	18.15
Ank Karesuando (L 50)											*17.05*			19.50
Vittangi					8.55						15.30	15.30		
Pajala					10.35						17.05	17.05		
Pajala		6.00			10.45					15.30		17.20		
Övertorneå		7.50			12.25					17.10		19.00		
Övertorneå	6.25	8.00	8.00	10.50	12.35	12.35	14.00		17.00	17.20		19.10		
Haparanda	7.55	9.20	9.20	12.00	13.50	13.50	15.15		18.15	18.30		20.20		

Tabell 0-16 Motsvarande principtidtabell för linje 53 i motgående färdriktning.

Fordonsomlopp Gångdagar	4 m-f	5 m-f	2 m-f	5 m-f	3 dagl	s	3 m-f	4 m-f,s	3 m-f,l	1 m-f	3 m-f	s
Haparanda			5.20		9.30		12.10	14.10	15.25	17.10	18.20	21.05
Övertorneå			6.25		10.40		13.25	15.25	16.55	18.40	19.30	22.20
Övertorneå			6.30					15.35			19.40	
Pajala			8.20					17.15			21.20	
Pajala		6.20						17.25				
Vittangi		8.10						19.05				
Avg Karesuando (L 50)		*6.40*				14.05						
Vittangi	6.35	8.30		12.40		15.30		19.10				
Svappavaara	7.05	9.10		13.10		16.10		19.35				
Kiruna	7.40	9.45		13.45		16.45		20.10				
Avg mot Gällivare (Tåg)	*7.54*	*10.05*		*13.54*		*17.00*						

Linje 55 Pajala – Överkalix – Luleå (dagens 55 samt del av 10)

- Utökad trafik Pajala – Luleå på helger. Ytterligare en dubbeltur Pajala – Luleå bör läggas in så att det blir 3 dubbelturer på vardagar (ingår ej i tidtabellsförslaget)
- Kraftigt utökad trafik Överkalix – Luleå som syftar dels till dagspendlingsmöjligheter på hela sträckan, dels utökat turutbud i det tunga pendlingsstråket Töre – Råneå – Luleå tillsammans med kustbussen.

Tabell 0-17 Principtidtabell Linje 55 Pajala-Överkalix-Luleå.

Vagnomlopp Gångdagar	7 m-f	28 m-l	8 m-f,s	7 m-f	10** dagl	7 m-f	10 m-f	 s	10 m-f	
Pajala		6.35			10.55			17.10		
Korpilombolo		7.25			11.40			17.55		
fr Övertorneå		*7.25l*	7.55		*11.40*		*15.20*	*17.55*		
Tallvik	6.22	8.12	8.42	10.52	12.27	14.52	16.12	18.42	20.52	
Överkalix	6.25	8.15	8.45	10.55	12.30	14.55	16.15	18.45	20.55	
Överkalix	6.25	8.25	8.55	10.55	12.55	14.55	16.25	18.55	20.55	
Morjärv	6.47	8.47	9.17	11.17	13.17	15.17	16.47	19.17	21.17	
Töre E4	7.00	9.00	9.30	11.30	13.30	15.30	17.00	19.30	21.30	
Råneå E4	7.17	9.17	9.47	11.47	13.47	15.47	17.17	19.47	21.47	
Luleå busstn	7.55	9.55	10.25	12.25	14.25	16.25	17.55	20.25	22.25	

Tabell 0-18 Motsvarande principtidtabell för linje 55 i motgående färdriktning.

Vagnomlopp Gångdagar	8 m-f	7 m-f	8** dagl	7 m-f	10 m-f	28 m-f	7 m-f	 l, s	10 m-f	 s
Luleå busstn	7.05	8.35	10.35	12.35	14.35	16.05	17.05	17.05	18.05	20.35
Råneå E4	7.43	9.13	11.13	13.13	15.13	16.43	17.43	17.43	18.43	21.13
Töre E4	8.00	9.30	11.30	13.30	15.30	17.00	18.00	18.00	19.00	21.30
Morjärv	8.13	9.43	11.43	13.43	15.43	17.13	18.13	18.13	19.13	21.43
Överkalix	8.35	10.05	12.05	14.05	16.05	17.35	18.35	18.35	19.35	22.05
Överkalix	8.50	10.05	12.30	14.05	16.05	17.45	18.45	18.45	19.35	22.05
Tallvik	8.53	10.08	12.33	14.08	16.08	17.48	18.48	18.48	19.38	22.08
t Övertorneå	9.40		*13.20*				19.35	*19.40*		
Korpilombolo			13.20			18.35		19.35		
Pajala			14.05			19.20		20.20		

Samtliga vagnomlopp avser linje 55 Luleå-Överkalix-Pajala. Turer Överkalix-Övertorneå kan i vissa fall integreras med linje 55 för att erbjuda genomgående resmöjligheter Luleå-Övertorneå.

** Vagnomloppen 8 och 10 integrerat med nr 2 Haparanda – Pajala. Lämpligen förarbyte i Överkalix.

Linje 56 Övertorneå-Överkalix

- Ny linje Övertorneå – Överkalix. I nuläget sker de kollektiva resmöjligheterna Övertorneå – Luleå via Kalix, men sträckan via Överkalix är något snabbare. Därför bör övervägas en linjedragning via Överkalix. Frågan behöver dock utredas noggrannare innan definitivt ställningstagande görs. Viss busstrafik behöver under alla omständigheter finnas kvar Övertorneå – Kalix (linje 63), bl a beroende på resor till sjukhuset i Kalix.

Tabell 0-19 Principtidtabell för linje 56 Övertorneå-Överkalix som är ny linje, vilken ger snabbare resmöjligheter Övertorneå – Luleå.

Vagnomlopp Gångdagar		28 l	28* m-f,s	28 dagl	28* m-f	28 l.s
Ank fr Pajala			*7.50*			
Övertorneå		7.25	7.55	11.40	15.20	17.55
Tallvik		8.12	8.42	12.27	16.12	18.42
Överkalix		8.15	8.45	12.30	16.15	18.45
Överkalix		*8.25*	8.55	*12.55*	16.25	*18.55s*
Luleå busstn		*9.55*	10.25	*14.25*	17.55	*20.25s*

Tabell 0-20 Motsvarande principtidtabell för linje 56 i motgående färdriktning.

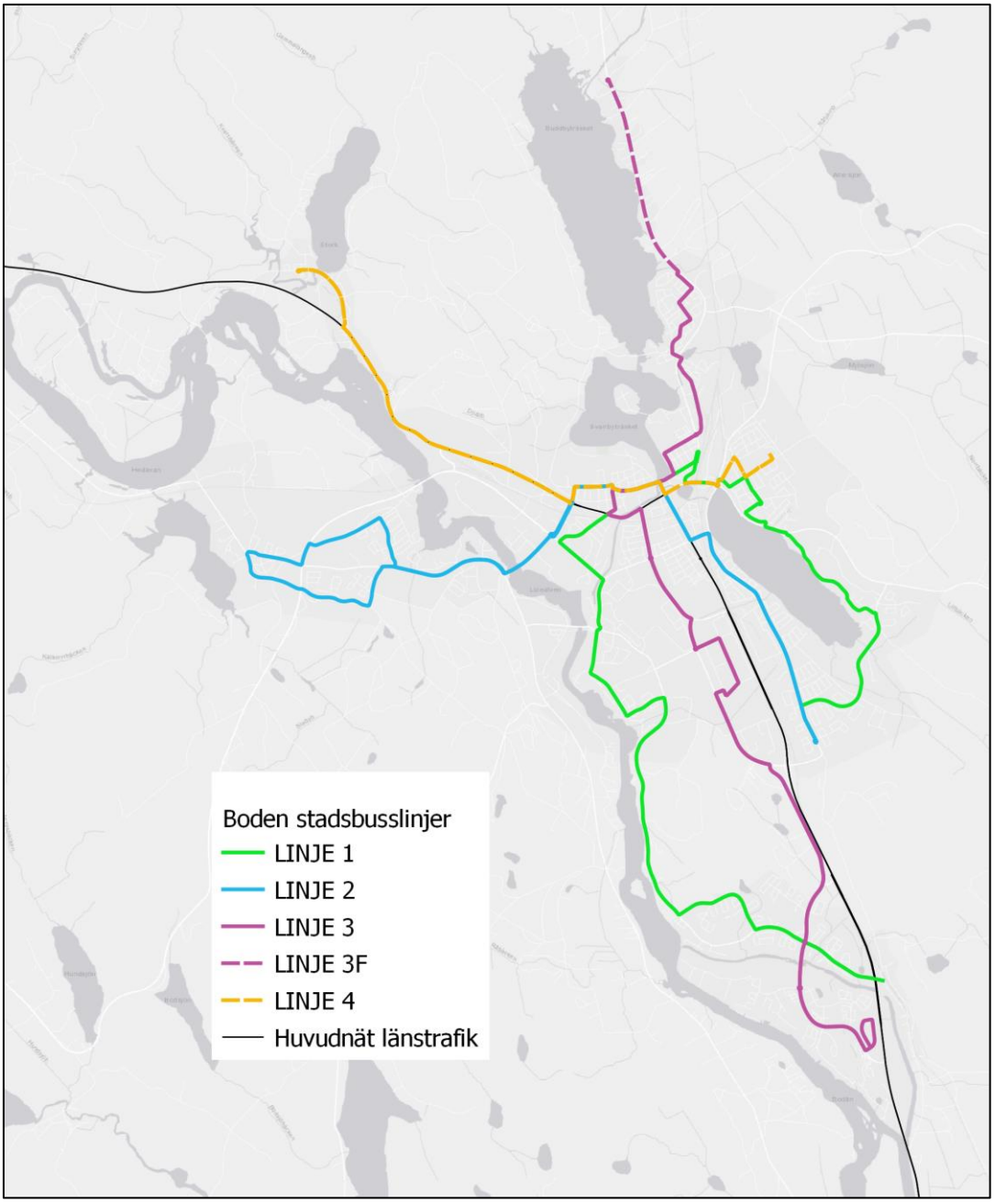
Vagnomlopp Gångdagar	28* dagl	28 dagl	28* m-f	28 l.s
Luleå busstn	7.05m-f	*10.35*	17.05	*17.05*
Överkalix	8.35m-f	*12.05*	18.35	*18.35*
Överkalix	8.50	12.30	18.45	18.50
Tallvik	8.53	12.33	18.48	18.53
Övertorneå	9.40	13.20	19.35	19.40
Avg mot Pajala			*19.40*	

*Vagnomloppen Övertorneå-Överkalix kan integreras med linje 55 Överkalix-Luleå för att erbjuda resmöjligheter utan byte.

Bilaga 2. Idéskisser för stadsbusstrafiken

Boden

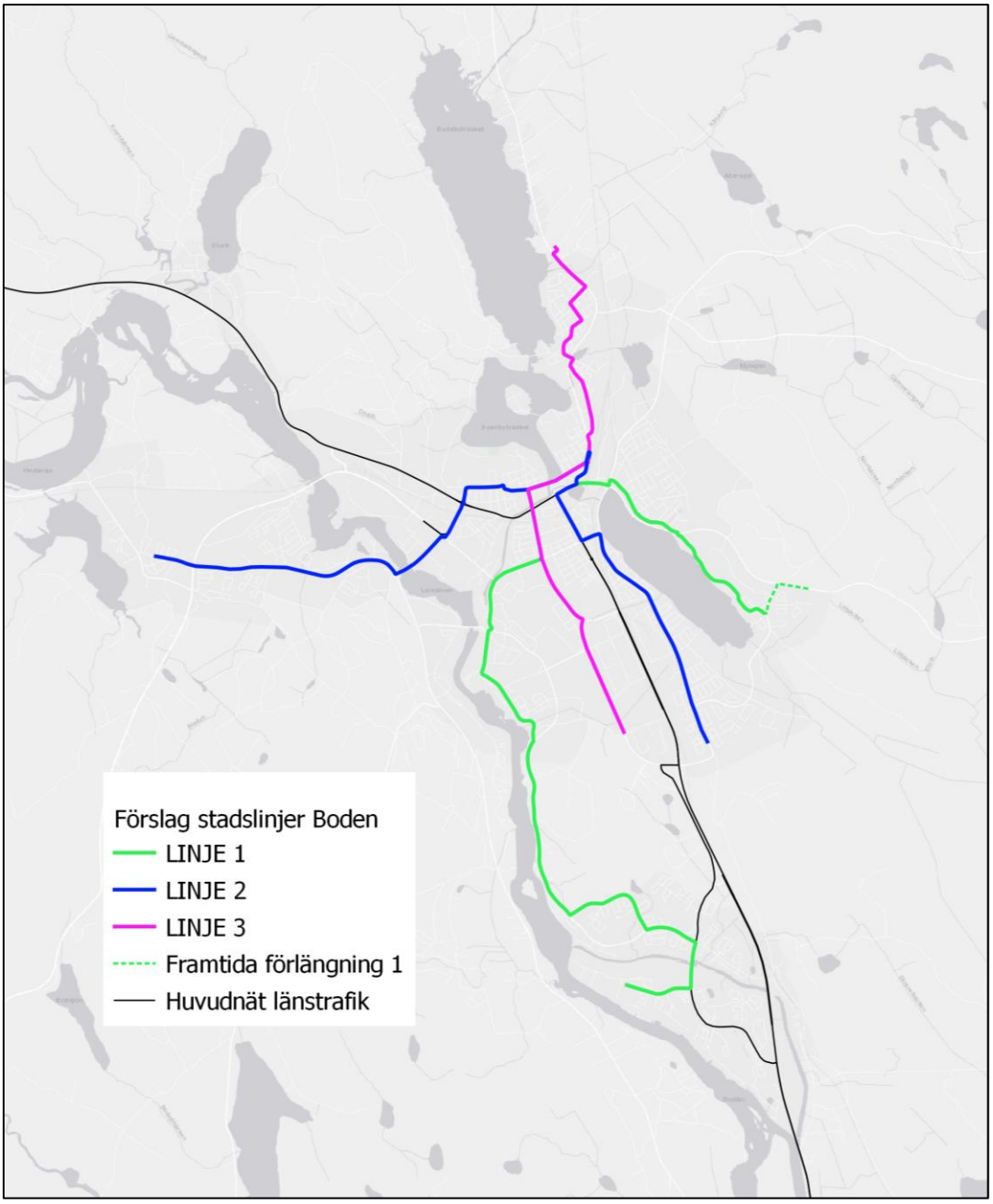
Lokaltrafiken idag



Figur 0-1 Dagens lokaltrafiknät i Boden.

Idéskiss på framtida linjenät

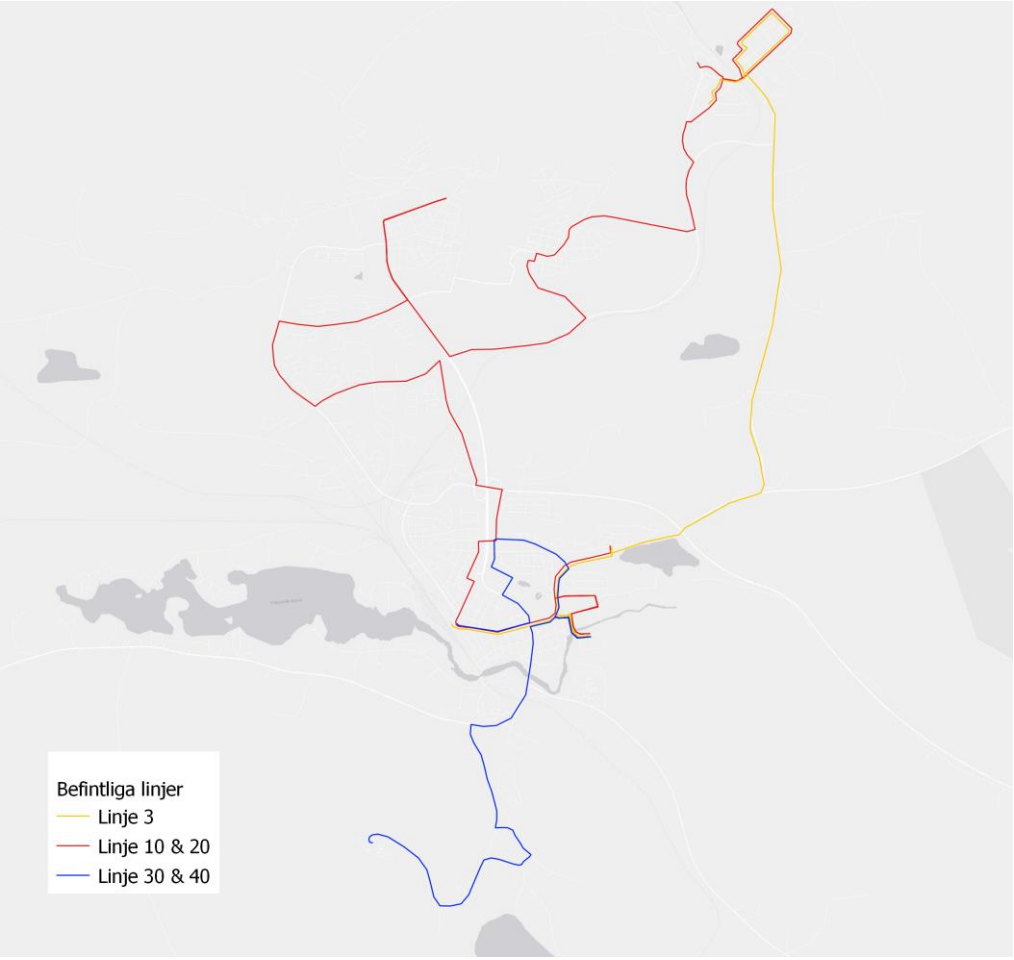
- Halvtimmestrafik på stadsbusslinjerna alla veckodagar. Innebär stor utbudsökning under helger. Samma trafikeringstider på vardagar som idag. Förtätning till kvartstrafik i högtrafik på några av linjegrenarna där kapaciteten så kräver.
- Den centrala bytespunkten föreslås vara Resecentrum, där alla trafikslag möts och det är koordinerade byten mellan stadsbussar och länsbuss 28 till Luleå. Eventuellt kan Medborgarplatsen övervägas som central bytespunkt istället (jämför Luleå där alla stadsbussar inte angör järnvägsstationen). I så fall viktigt att alla länsbussar angör både Medborgarplatsen och Resecentrum/järnvägsstationen för att undvika att vissa resenärer får dubbla byten.
- Linje 1 till Sävast leds enligt tidigare utredning ut på udden. Förutsätter genare körvägar och uppsnabbning på linje 1.
- Ny hållplats i Sävast norr om cirkulationsplatsen vid Trångagatan för att möjliggöra byten mellan stadsbuss och länsbuss (Svängleden norr om korsningen med Sävastvägen), ersätter hållplats Mandelvägen.
- Länstrafiken kompletterar stadstrafiken i Sävast och längs Lulevägen i söder samt i Vittjärv i norr.
- Linje 1 till norra Svartbyn kan förlängas till Boden industrial park



Figur 0-2 Idéskiss på framtida lokaltrafiknät i Boden.

Gällivare

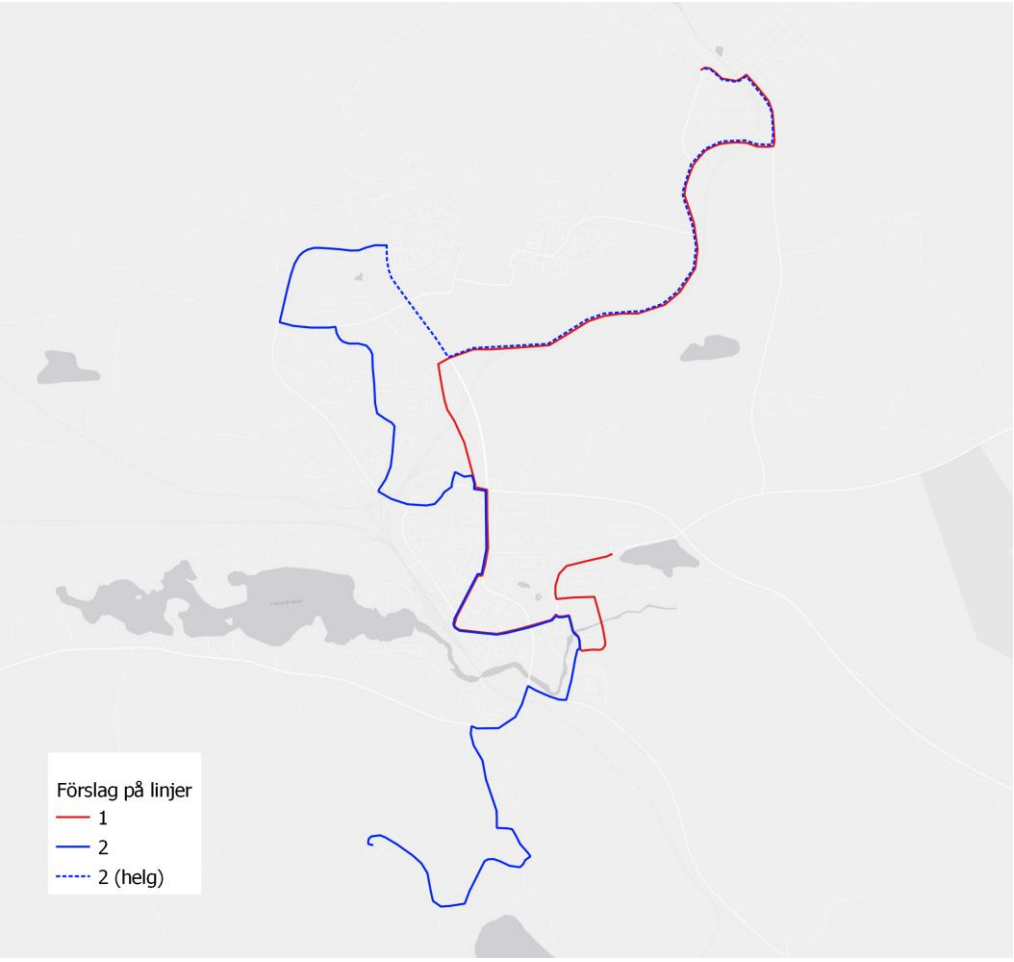
Lokaltrafiken idag



Figur 0-3 Dagens lokaltrafiknät i Gällivare.

Idéskiss på framtida linjenät

- Vardagar: 2 linjer som trafikeras med vardera 30-minuterstrafik hela dagen (6 fordon, samma som idag)
- Helger: Endast linje 2 som då körs i timmestrafik.
- På vardagar blir det kvartstrafik Malmheden-Resecentrum-Sjukhuset, genom samkörning av linje 1 och 2.
- På vardagar koordinerade byten vid Malmheden för att skapa resmöjligheter mellan Malmberget och Koskullskulle



Figur 0-4 Idéskiss på framtida lokaltrafiknät i Gällivare.

Haparanda

Lokaltrafiken (Ringlinjen) idag

- Haparanda är en liten stad (7 000 inv) för att ha stadstrafik, men har tillsammans med Torneå 24 000 inv vilket är ett tillräckligt resandeunderlag för frekvent trafik.
- Dagens linjenät har med tre linjer god yttäckning, men har lågt turutbud och är svårförståeligt.
- Mycket lågt resande (20 000 resor/år = 80 resor/vardag, avser 2019)
- 38 turer per vardag innebär i genomsnitt 2 resor/tur.
- Haparanda har 3 resor per inv och år. Kan jämföras med:
    - Kalix 8 resor/inv och år
    - Gällivare 19 resor/inv och år
    - Söderhamn 52 resor/inv och år.

Figur 0-5 Dagens lokaltrafiknät i Haparanda. Karta från Ringlinjen, Haparanda/Torneå

Idéskiss på framtida linjenät

- Koncentration av trafiken till färre linjesträckningar och ökning av turutbudet.
- Halvtimmestrafik på en linje föreslås, vilket bör kunna utföras för ungefär samma kostnad som dagens trafik (större trafikproduktion men 1 buss istället för 2).

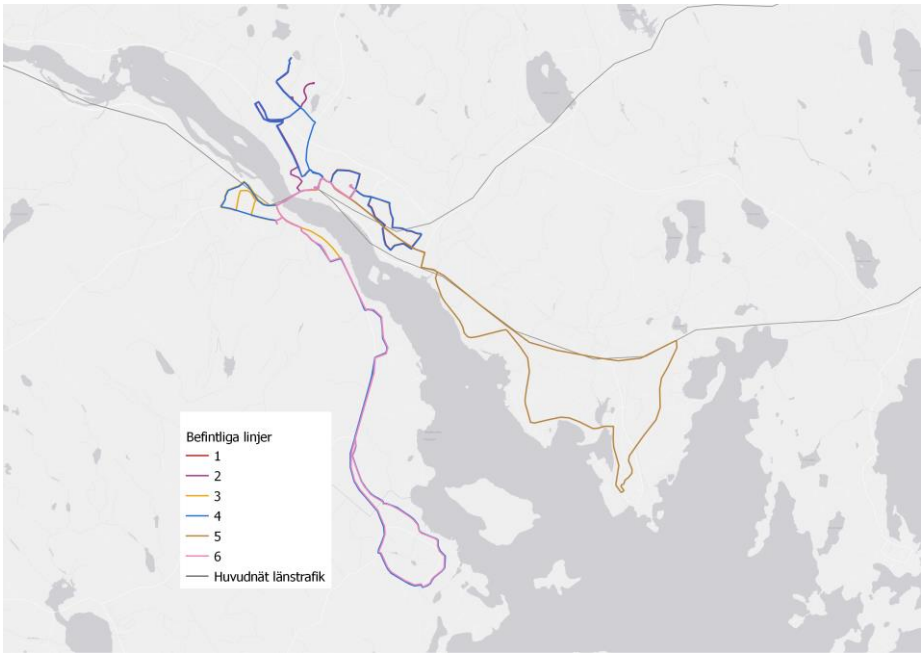
- Om utökad ekonomisk ram kan accepteras är en linje med halvtimmestrafik Jvstn-Busstn-Torneå intressant. Då kan det bli kvartstrafik Jvstn-Busstn.

Figur 0-6 Idéskiss på framtida lokalbusslinje i Haparanda. Kartbakgrund: Eniro.se

Kalix

Lokaltrafiken idag

Kalix har i dag sju lokaltrafiklinjer enligt Figur 0-7 nedan.



Figur 0-7 Dagens lokaltrafiknät i Kalix.

Idéskiss på framtida linjenät

En lokaltrafiklinje + eventuell anropsstyrd trafik till stationen;

- En lokaltrafiklinje Karlsborg-Kalix-Nyborg
- Halvtimmestrafik m-f kl 6-19 och timmestrafik övrig tid. Trafik även lördag och söndag.
- Lokaltrafik som ansluter till alla länsbussar längs kusten som angör busstationen runt minut 00.
- 3 tursatta fordon (jämfört med dagens 4-5)
- Ev anropsstyrd trafik t/fr tågen som ersätter dagens linje 7.
- Hopslagning av linje 301 och 309 till Sören-Pålänge-Ryssbält-Nyborg-Kalix (sparar ett fordon)
- Hopslagning av linje 304 och 305 till Båtskärsnäs-Lantjärv-Kalix (sparar ett fordon)
- 6 tursatta fordon jämfört med dagens 9-10
- Uppskattad potential → fördubbling av resandet.

Figur 0-8 Idéskiss på framtida lokaltrafiklinje i Kalix.

Kiruna

Lokaltrafiken idag

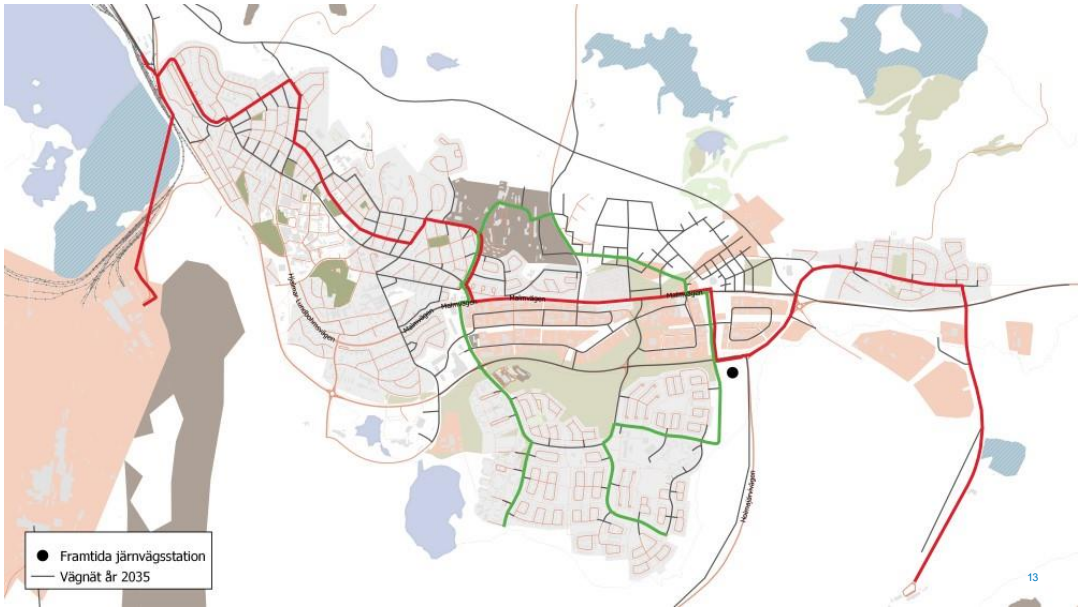
Kiruna tätort (16 600 invånare) har idag fem lokaltrafiklinjer som täcker i stort sett hela tätortsytan. Flera av linjerna går i stora enkelriktade slingor, vilket gör att linjenätet blir svårt att förstå och lära. Ett uttryck för linjenätets komplexitet är att alla linjer inte utritats på samma karta i tidtabellen; det har behövts en separat karta för varje linje.

- Röd linje Tuolluvaara – Lombolo backe – Gamla centrum (35 min-trafik, vardagar hela dagen, 2 fordon)
- Gul linje Lombolo – Lombolo backe – Porfyren (35-min-trafik, vardagar hela dagen, 2 fordon)
- Lila linje Hagelstigen – Lombolo backe – Lokstallarna (35 min-trafik, vardagar hela dagen, 2 fordon)
- Blå linje Radarn – Lombolo Backe – LKAB (35 min-trafik i rusning, 1 fordon)
- Grön linje Tuolluvaara – Lombolo backe – Porfyren (75 min-trafik, helger kort dag, 1 fordon)
- Dessutom finns en kommersiell linje som går till flygplatsen i anslutning till flygen.

Förslag på framtida linjenät

Förslaget nedan utgår från den linjenätsutredning som Trivector genomförde åt Kiruna kommun under år 2021. Förslaget innebär följande upplägg:

- Stomlinjen (röd linje) går mellan LKAB och flygplatsen med alla turer, vilket ger en enkel och lättbegriplig trafikering. Hög turtäthet på stomlinjen.
- Den kompletterande linjen (grön linje) täcker in de stadsdelar som har långa gångavstånd till stomlinjen. Den trafikeras bara dagtid under vardagar.
- Linjenätsförslaget justerades under 2022 efter beslutet om stationslokalisering söder om Lombololeden. Kan ses som en variant av det som i tidigare utredning benämndes som utredningsalternativ (UA) 1.

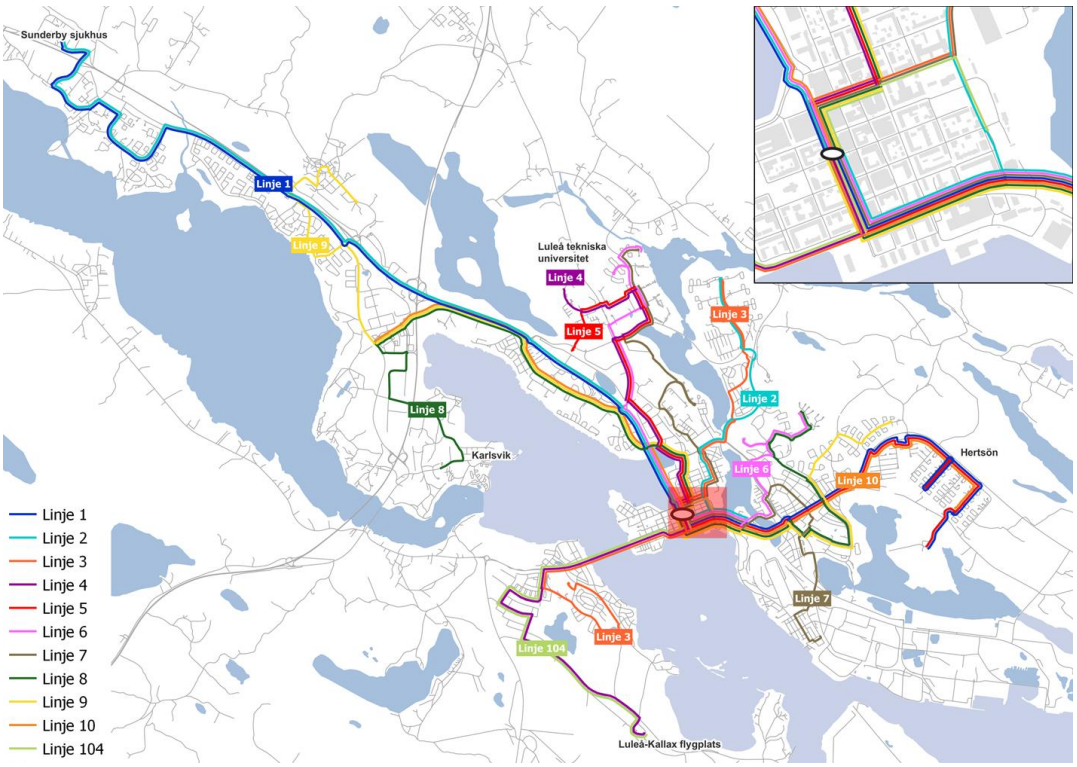


Figur 0-9 Förslag på framtida lokaltrafiklinjenät i Kiruna. Beslutat nytt stationsläge är markerat med en svart punkt på kartan.

Luleå

Lokaltrafiken idag

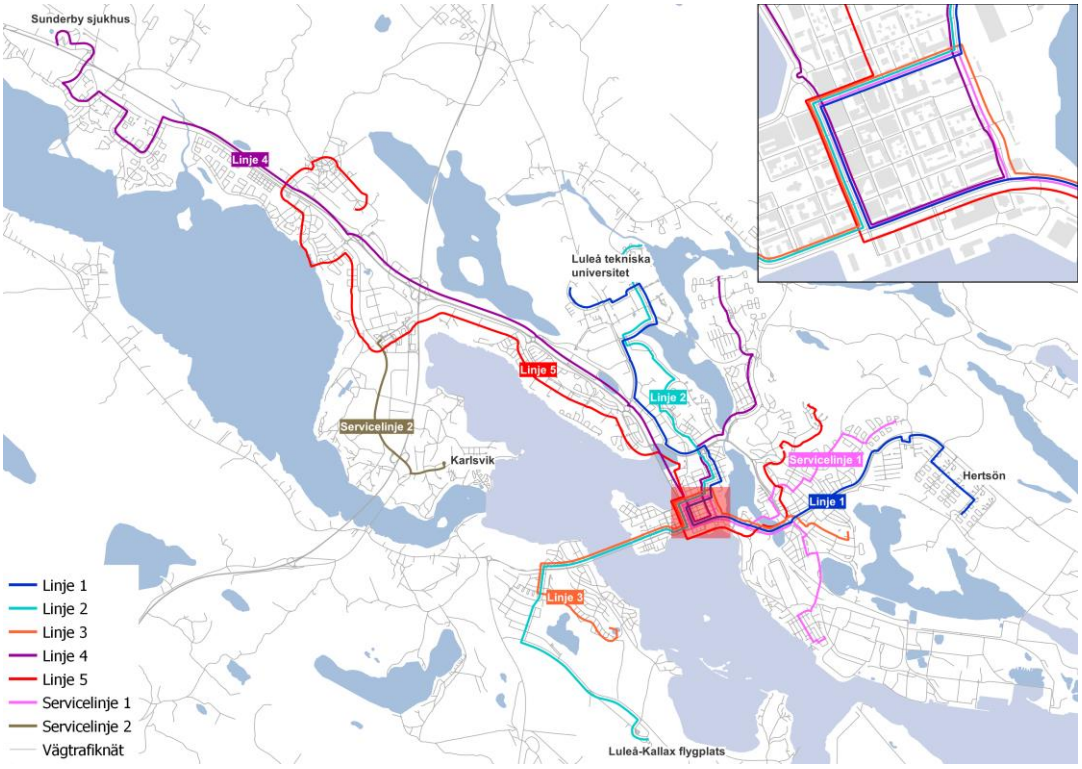
LLT kör idag cirka 10 huvudlinjer med som bäst 20 minuters trafik. Det finns flera linjer (oftast 2) på grenar med ett stort resande, vilket ger ett tätare turutbud.



Figur 0-10 Dagens lokaltrafiknät i Luleå.

Idéskiss på framtida linjenät

- Genare och färre linjer med högre turtäthet (10 min-trafik på linje 1, 2 och 4, 20 min på linje 3 och 5).
- Knutpunkt vid Smedjegatan där alla stads- och länsbussar möts (knutpunktstider i låg- och mellantrafiktid. I högtrafik så bra turutbud att koordinerade byten med länsbussar inte bedöms behövas.
- Infrastrukturåtgärder behövs, särskilt viktig är ny bussknutpunkt för läns- och stadsbussar vid Smedjegatan.

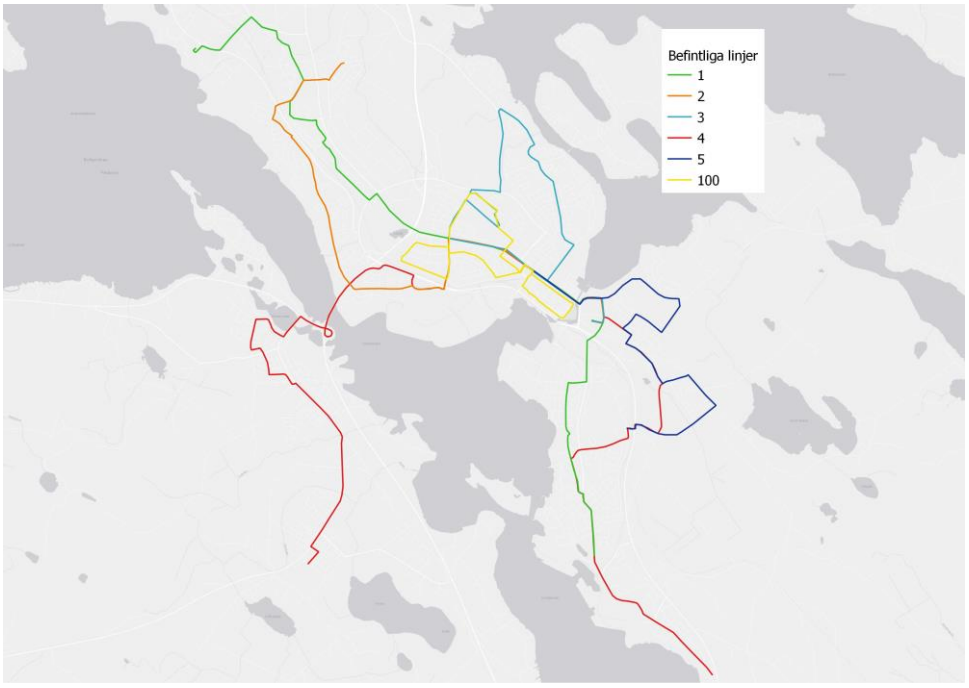


Figur 0-11 Idéskiss på framtida lokaltrafiknät i Luleå.

Piteå

Stadstrafiken idag

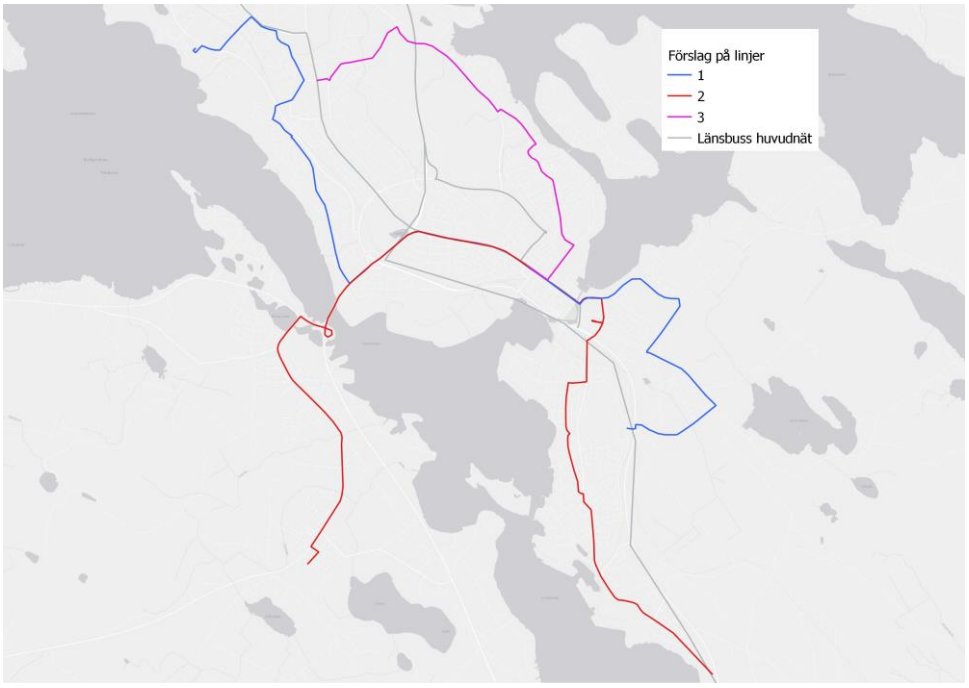
Piteå har 6 stadsbusslinjer idag, varav två linjer endast trafikeras mitt på dagen under vardagar med ett fåtal avgångar (Citylinjen och linje 5). Övriga linjer har en turtäthet på runt 30 minuter i högtrafik med undantag för linje 4 som har två förstärkningsturer i maxtimmen både eftermiddag och förmiddag. Tre av linjerna trafikeras på lördagar. På söndagar finns ingen trafik. Tidtabellerna har en jämn takt under vissa delar av dygnet men det finns ingen genomgående takttrafik, d v s inga fasta minuttal som är samma hela dagen.



Figur 0-12 Dagens stadsbusslinjenät i Piteå.

Idéskiss på framtida linjenät

Trafiken koncentreras till tre linjer med halvtimmestrafik och samma trafikeringstider som idag. Utbudet på helgen ökas kraftigt med timmestrafik både lördag och söndag mellan kl.10-20. Knutpunktsupplägg föreslås där alla linjer möts i Centrum knuten runt minuttal 00 och 30 för att möjliggöra byten mellan stadslinjerna och med länstrafiken. De länsbusslinjer som föreslås runt Piteå har ett bra turutbud med halvtimmestrafik och kompletterar därmed stadstrafiken, se grå linjer i kartan nedan.



Figur 0-13 Idéskiss på framtida stadsbusslinjenät i Piteå.

Bilaga 3. Linjer utanför huvudlinjenätet

Länsbusslinjerna utanför huvudlinjenätet har översiktligt studerats – se nedan. I denna bilaga finns förslag på förändringar. Exakta körvägar, hållplatsplaceringar, körtider mm kräver en djupare analys än vad som varit möjlig inom ramen för denna utredning.

Längre länsbusslinjer utanför huvudlinjenätet

- **Linje 29 Boden – Avan – Luleå**
  - Alla turer får samma körväg: I Luleå centrum blir körvägen samma som från Piteå, d v s hållplatser som angörs är Bergnäset – Varvet – Smedjegatan – Busstationen.
  - I Bälinge föreslås trafiken flyttas ut på Sandnäsetvägen och ny hållplats placeras vid korsningen med Alviksträskvägen.
  - I Boden blir körvägen samma som idag; Råbäcken – Garnis – Campus – Brogatan – Medborgarplatsen – Resecentrum
  - Linjens turutbud föreslås reduceras något (från 8,5 dt/dag till 6 dt/dag) i syfte att kunna minska antalet dimensionerande fordon till två.
  - Tidtabellen utformas för skolresor samt arbetsresor i de viktigaste tidslägena.
  - Linjen erbjuder anslutningar till andra länsbussar vid Luleå busstation minut 00 och 30.
  - Allt bussgods Boden – Luleå kan lämpligen flyttas till denna linje. Vad som talar för det är att linjen har ett lägre resande och att den vänder vid Boden C / Resecentrum, så att godshanteringen kan ske vid linjens ändpunkter.

Tabell 0-1 Principtidtabell för linje 29 Boden – Avan – Luleå och åter

Gångdagar	m-f	m-f	m-f	m-f	m-f	m-f
Boden Resecentrum	6.35	7.45	13.00	15.05	16.30	17.32
Avan	x	x	x	x	x	x
Luleå busstn	7.50	8.55	13.55	16.00	17.25	18.27

Gångdagar	m-f	m-f	m-f	m-f	m-f	m-f
Luleå busstn	6.40	8.00	14.05	15.05	16.33	18.33
Avan	x	x	x	x	x	x
Boden Resecentrum	7.40	8.55	15.00	16.00	17.28	19.28

- **Linje 43 Murjek – Vuollerim – Jokkmokk**
  - Linjen förlängs från Jokkmokk till Kvikkjokk och slås ihop med linjerna 47 och 94
  - Endast två turer på morgonen till Jokkmokk före kl 8 och 10 bibehålls liksom en skoltur från Jokkmokk efter kl 15 och en arbetspendlingstur efter kl 17. Dessa justeringar medger att antalet dimensionerande fordon för sträckan Murjek – Vuollerim – Jokkmokk kan reduceras från 2 till 1.
  - Tåganslutningar i Murjek till/från Jokkmokk föreslås utföras som anropsstyrda turer med taxifordon där passning erbjuds till/från samtliga tåg.
- **Linje 47 Kvikkjokk – Jokkmokk**
  - Som beskrivet ovan slås linjen ihop med linje 43 och 94, där den nya linjen får linjenummer 43.
- **Linje 50 Kiruna – Vittangi – Karesuando**
  - Linjen omdefinieras till linje 53 på delen Kiruna – Vittangi så att alla turer på den delsträckan får samma linjenummer.
  - Oförändrad trafik Vittangi – Karesuando och nuvarande förbindelser till/från Kiruna bibehålls.
- **Linje 52 Kiruna – Gällivare – Malmberget**
  - Linjen föreslås avkortas till Puoltikasvaara – Gällivare järnvägsstation. Genomgående resor Kiruna – Gällivare hänvisas till tåg.
- **Linje 61 Överkalix – Morjärv – Kalix**
  - Middagsturen kl 12.30 från Kalix föreslås slopad liksom återturen dit kl 15.00. Åtgärden innebär ett halverat turutbud
- **Linje 63 Övertorneå – Kalix**
  - Körvägen mellan Björkfors och Kalix ändras till att gå via Sangis, som kompensation för färre förbindelser med linje 20 längs kusten.
  - Turparet i skoltidsläge till/från Kalix bibehålls meden de vid lunch, kväll och på söndagar föreslås slopas. Eventuellt behövs turer med avgång från Kalix kl 8 och ankomst till Kalix kl 15 för att uppnå rimliga tjänstgöringspass för förarna (Undvika 7,5h uppehåll i Kalix).
- **Linje 91 Kiruna – Riksgränsen**
  - Linjen föreslås slopas och resenärerna hänvisas istället till tåg i närliggande tidslägen. Observera att åtgärden förutsätter att tågtrafiken byggs ut på sträckan.
- **Linje 93 Gällivare – Ritsem**
  - Linjen oförändrad
- **Sommarlinje 94 Kvikkjokk – Jokkmokk – Murjek**
  - Linjen slås ihop med linje 43 och 47.
  - Uppehållet i Jokkmokk för morgonturen från Murjek kl 8.00 förkortas till 10 minuter (idag är det en timmes uppehåll)
  - Turparet från Kvikkjokk kl 9 och åter dit kl 17.40/18.10 slopas.

Arjeplog – lokala linjer

- **Linje 102 Adolfström – Arjeplog.** Slås ihop med linje 108 genom att linjen dras via Maskaur, Racksund och Rengård.
- **Linje 103 Slagnäs – Arjeplog.** Slås ihop med linje 111 genom att linjen börjar i Rebak och dras via bl a Bellonäs och Långviken.
- **Linje 104 Sandviken – Polcirkeln – Arjeplog.** Slopas Sandviken – Polcirkeln (där går linjen bara i ena riktningen). Slås ihop med linje 113 genom att linjen dras via Svartberget och S Laisvik. Turen fr Arjeplog kl 15.30 går alla vardagar medan lovdagsturen kl 13.30 slopas.
- **Linje 105 Rävudden – Arjeplog.** Oförändrad.
- **Linje 108 Maskaur – Arjeplog** slopas. Trafikuppgifterna övertas av linje 102.
- **Linje 110 Myrbacka – Arjeplog**. Oförändrad.
- **Linje 111 Rebak – Mellanström – Långviken – Arjeplog**. Trafikuppgifterna övertas av linje 103.
- **Linje 113 Svartberget – Laisvik – Loholm**. Trafikuppgifterna övertas av linje 104.

Resultat: Antalet linjer och fordon reduceras från 8 till 5. Befintliga orter och hållplatser trafikeras men åktiderna förlängs.

Arvidsjaur – lokala linjer

- **Linje 133 Arvidsjaur – Moskosel**. Oförändrad.
- **Linje 135 Arvidsjaur – Glommersträsk**. Oförändrad.
- **Linje 137 Arvidsjaur – Gråträsk slopas**. Trafikuppgifterna övertas av linje 138.
- **Linje 138 Arvidsjaur – Lauker**. Linjen slås ihop med linje 137 och förlängs till Gråträsk och Pjesker.

Resultat: Antalet linjer och fordon reduceras från 4 till 3.

Piteå – lokala linjer

- **Linje 201 Högsböle – Grundvik – Hortlax – Piteå** ändras. Trafikuppgifterna samordnas med linje 202. Ny sträckning Grundvik – Högsböle – Jävre – Hemmingsmark – Blåsmark – Hortlax – Piteå busstn. Turutbudet reduceras till en skoltur i vardera riktningen.
- **Linje 202 Hemmingsmark – Blåsmark – Hortlax – Piteå** ändras. Trafikuppgifterna samordnas med linje 201. Ny sträckning Hemmingsmark – Blåsmark – Svensbyn – Piteå busstn. Turutbudet byggs ut till c:a 10 dt m-f.

Tabell 0-2 Principtidtabell för linje 202 Hemmingsmark - Piteå Busstation och åter (M-F).

Vagnomlopp Gångdagar	1	2	3	1	2	1	2	3	1	2	3
Hemmingsmark	5.50	7.20	8.20	9.20	11.20	13.20	14.20	15.20	16.20	17.20	18.20
Blåsmark	5.56	7.26	8.26	9.26	11.26	13.26	14.26	15.26	16.26	17.26	18.26
Svensbyn	6.05	7.35	8.35	9.35	11.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35	18.35
Piteå busstn	6.25	7.55	8.55	9.55	11.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55
Avg mot Luleå	*6.33*								*17.03*	*18.03*	

Vagnomlopp Gångdagar	2	3	1	2	1	2	3	1	2	3	
Ank fr Luleå	*6.27*	*7.27*	*8.27*	*10.27*	*12.27*	*13.27*	*14.27*	*15.27*	*16.27*	*17.27*	*18.27*
Piteå busstn	6.35	7.35	8.35	10.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35	18.35
Svensbyn	6.55	7.55	8.55	10.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55
Blåsmark	7.04	8.04	9.04	11.04	13.04	14.04	15.04	16.04	17.04	18.04	19.04
Hemmingsmark	7.10	8.10	9.10	11.10	13.10	14.10	15.10	16.10	17.10	18.10	19.10

- **Linje 204 Storsund – Koler – Piteå**. Dras via Durrudden och Långnäs där den ersätter linje 208. Avkortas till Piteå busstn. En skoltur i vardera riktningen med samma tidtabell alla veckodagar.
- **Linje 206 Rosvik – Piteå**. Linjen avkortas till Piteå busstn. Turutbudet reduceras till en skoltur i vardera riktningen (fr Rosvik kl 8.00 och fr Piteå busstn kl 15.10)
- **Linje 207 Stockbäcken – Sjulsnäs – Svensbyn – Piteå** slopas och ersätts av linjerna 202, 208 och 212.
- **Linje 208 Lillpite – Sjulnäs – Böle – Piteå** dras via Roksnäs. Körvägen via Durrudden och Långnäs övertas av linje 204. Avkortas till Piteå busstn. Turutbudet byggs ut till c:a 10 dt m-f.

Tabell 0-3 Principtidtabell för linje 208 Lillpite - Piteå Busstation och åter (M-F).

Vagnomlopp Gångdagar	2	3	1	2	1	2	1	2	3		
Lillpite	5.46	6.46	7.46	8.46	10.46	12.46	14.46	15.46	16.46	17.46	18.46
Roksnäs	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Sjulnäs skola	6.00	7.00	8.00	9.00	11.00	13.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00
Bölebyn	6.10	7.10	8.10	9.10	11.10	13.10	15.10	16.10	17.10	18.10	19.10
Piteå busstn	6.27	7.27	8.27	9.27	11.27	13.27	15.27	16.27	17.27	18.27	19.27
Avg mot Luleå	*6.33*	*7.33*	*8.33*	*9.33*	*11.33*	*13.33*	*15.33*	*16.33*	*17.33*	*18.33*	*19.33*

Vagnomlopp Gångdagar	3	1	2	1	2	1	2	3	1	2	3
Ank fr Luleå			*7.57*						*16.57*	*17.57*	
Piteå busstn	6.03	7.03	8.03	10.03	12.03	14.03	15.03	16.03	17.03	18.03	19.03
Bölebyn	6.20	7.20	8.20	10.20	12.20	14.20	15.20	16.20	17.20	18.20	19.20
Sjulnäs skola	6.30	7.30	8.30	10.30	12.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30
Roksnäs	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lillpite	6.44	7.44	8.44	10.44	12.44	14.44	15.44	16.44	17.44	18.44	19.44

- **Linje 209 Fällträsk – Sjulsmark – Holmträsk – Norrfjärden – Piteå**. Alla turer får samma körväg (Holmträsk gamla affären slopas). Onsdagsturen från Norrfjärden kl 14.40 slopas liksom 16.45-turen fr Piteå busstn (finns Kustbuss kl 16.33 mot Norrfjärden).

- **Linje 210 Nybyn – Holmträsk – Norrfjärden – Piteå**. Morgontrafiken som idag, medan eftermiddagstrafiken reduceras till en skoltur med avg Norrfjärden kl 14.40. Turen ut fr Piteå kl 15.15 slopas och resande hänvisas till linje 209.
- **Linje 212 Arnemark – Sjulnäs**. Förlängs i norr till Sikfors (i s f linje 32) och i söder till Stockbäcken (i s f linje 207).
- **Linje 213 Sjulsnäs – Svensbyn (-Piteå)**. Slopas och ersätts av linje 207.

Resultat: Antalet dimensionerade fordon reduceras från 14 till 10.[25]

Luleå – lokala linjer

- **Linje 220 Mörön – Gäddvik – Luleå**. Första morgonturen in till Luleå och sista eftermiddagsturen ut går enbart Mörön – Antnäs och åter, och matar i Antnäs till linje 221. Turer från Luleå kl 13.15 samt fr Bergnässkolan kl 14.16 (måndag) slopas. Nuvarande 2 fordon blir 1.
- **Linje 221 Klöverträsk – Ale - Luleå** får ungefär oförändrat antal annonserade turer (ca 11 dt), men genom samtrafik med linje 31 på delen Antnäs-Luleå torde det upplevda turutbudet öka (se tidtabell). Trafikproduktionen inkl tomturer minskar från 18 dt till 14 dt (inkl 1 förstärkning). Antalet dimensionerande fordon blir oförändrat 4 st.[26]

Tabell 0-4 Principtidtabell för linje 221 Klöverträsk - Luleå (på delen Alvik-Luleå integrerat med Linje 21 Älvsbyn-Luleå, blå tider i tabellen).

Vagnomlopp Gångdagar	1 m-f	L21 m-f	2 m-f	L21 m-f	3 m-f	1 m-f	L21 m-f	2 m-f	L21 dagl	L21 m-f	2 m-f	2 m-f	L21 m-f	1 m-f	L21 m-f	1 m-f	L21 dagl	2 m-f	L21 m-f	1 m-f	L21 m-f
Klöverträsk					6.35s																
Ale vändplats			6.40		7.10	7.40		8.40			11.40	13.40		15.10		17.10		18.10		19.10	
Alvik vsk		6.03	6.50	7.03	7.20	7.50	8.03	8.50	10.03	11.03	11.50	13.50	14.03	15.20	16.03	17.20	18.03	18.20	19.03	19.20	21.03
Måttsund ö	6.00	I	7.00	I	7.30	8.00	I	9.00	I	I	12.00	14.00	I	15.30	I	17.30	I	18.30	I	19.30	I
Kallax byn	x	I	x	I	x	x	I	x	I	I	x	x	I	x	I	x	I	x	I	x	I
Bergnäset	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Luleå busstn	6.25	6.25	7.25	7.55	7.55	8.25	8.55	9.25	10.25	11.25	12.25	14.25	14.25	15.55	16.25	17.55	18.25	18.55	19.25	19.55	21.25

Vagnomlopp Gångdagar	L21 m-f	1 m-f	L21 m-f	2 m-f	L21 m-f	L21 m-f	2 m-f	L21 m-f	2 m-f	L21 dagl	1 m-f	L21 m-f	2 m-f	1 m-f	L21 m-f	2 m-f	L21 m-f	1 m-f	L21 dagl	2 m-f	L21 m-f
Luleå busstn	5.55	6.35	7.05	7.35	8.05	9.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.05	14.35	15.05	16.05	16.35	17.05	17.35	18.05	18.35	19.35	21.35
Bergnäset	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kallax byn	I	x	I	x	I	I	x	I	x	I	x	I	x	x	I	x	I	x	I	x	I
Måttsund ö	I	7.00	I	8.00	I	I	11.00	I	13.00	I	14.30	I	15.30	16.30	I	17.30	I	18.30	I	20.00	I
Alvik vsk	6.17	7.10	7.27	8.10	8.27	9.57	11.10	11.57	13.10	13.57	14.40	14.57	15.40	16.40	16.57	17.40	17.57	18.40	18.57	20.10	21.57
Ale vändplats		7.20		8.20			11.20		13.20		14.50		15.50	16.50		17.50		18.50		20.20	
Klöverträsk													16.25s								

- **Linje 222** slopas (verkar inte vara skollinje). Resande hänvisas till linje 224. 1 fordon sparas.
- **Linje 223 Brändön – Bensbyn – Luleå**. Delen innanför Bensbyn görs om till stadsbusslinje. Nya stadsbusslinje 4 till Björkskatan förlängs på ny/upprustad gata via Sinksundet till Bensbyn (uträtning genom Dalbo och Hällbacken). Turutbudet blir 20 min i högtrafik (halva turutbudet), 30 min i mellantrafik (halva turutbudet) och 30 min i lågtrafik (hela turutbudet). Binder 1 fordon.

[25] För nuvarande lokallinjetrafik åtgår 14 fordon (2 fordon vardera på 202, 207, 208 och 209, 1 fordon vardera på övriga). Föreslagen trafik binder 10 fordon (2 fordon på 209, 1½ fordon vardera på 202 och 208 samt 1 fordon vardera på övriga linjer).

[26] För nuvarande lokallinje 221 åtgår 4 fordon. 18 dt/vardag, delvis som tomturer. Föreslagen trafik binder 3 fordon samt ett förstärkningsfordon för att erhålla samma kapacitet in till Luleå kl 8, d v s samma antal fordon som idag. Föreslagen trafik 13 dt inkl tomturer + 1 förstärkning. Tider markerade med S i tidtabellen går endast skoldagar.

Linje 223 avkortas till Brändön – Bensbyn och matar där till stadsbuss linje 4. 40 min-trafik morgon och eftermiddag (10 dt), vilket är ungefär oförändrat turutbud, men viss omfördelning av tidslägena. Binder 1 fordon. Idag åtgår 4 fordon för linje 223.

- **Linje 224 Smedsbyn – Persön – Sundom – Råneå**. Slås ihop med linje 225 och får körvägen Persön – Ängesbyn – Smedsbyn – Sundom – Råneå. En tur i varje riktning på morgonen och samma på eftermiddagen. Tillsammans binder de två linjerna idag 3 fordon, vilket minskas till 2.
- **Linje 225 Ängesbyn – Råneå – Luleå**. Slås ihop med linje 224 på delen Ängesbyn – Råneå. Delen Råneå – Luleå slopas och resande hänvisas till kustbussen (linje 20).
- **Linje 226 Ängesträsk – Niemsel – N Orrbyn – Råneå**. Turutbudet reduceras till en skoltur i vardera riktningen. Antalet dimensionerande fordon reduceras från 2 till 1.
- **Linje 227 Niemiholm – S Orrbyn – Råneå.** Turutbudet reduceras till en tur i vardera riktningen och körs bara skoldagar. Binder ett fordon liksom idag.
- **Linje 228 Forshed – Avafors – Jämtön – Råneå**. Reduceras till en tur i vardera riktningen, vilka båda får samma körväg och passerar Jämtön på vägen mellan Råneå till Avafors. Antalet fordon reduceras från 2 till 1.
- **Linje 229 Björkskatan – Porsön – Hällbacken**. Linjen slopas och resande hänvisas till nya stadsbusslinje 4. 1 fordon sparas.

Resultat: Antalet linjer och fordon reduceras från 20 till 13 (12 fordon + en fri förstärkningsbuss som ej är tidtabellslagd).

Effektivisering av lokala länsbussar studerade i fyra exempel-kommuner

- Arjeplog: 8 → 5 fordon
- Arvidsjaur: 4 → 3 fordon
- Piteå: 14 → 10 fordon
- Luleå: 20 → 13 fordon

Resultat: 46 → 31 fordon, d v s reduktion med 33 %. Motsvarande besparing bedöms kunna ske i övriga kommuner, men av försiktighetsskäl har besparingen i beräkningarna begränsats till 20 %.

Övriga frekventa länsbusslinjer

- **Linje 322 Seskarö – Haparanda.** I huvudsak oförändrad.

Seskarö	7.05	9.00	14.35	16.20
Nikkala	x	x	x	x
Haparanda	8.05	9.45	15.20	17.10

Haparanda	8.10	13.35	15.25	17.10
Nikkala	x	x	x	x
Seskarö	8.50	14.30	16.10	18.00

- **Linje 501 Jukkasjärvi – Kiruna.** Utökning m-f från 7½ till 10 dubbelturer, men ett dimensionerande fordon sparas in. Kraftigt utökad helgtrafik från 2 till 7½ dt. Angör enbart Kiruna nya centrum (Stadshustorget) och nya stationen, men samtliga turer har anslutningar med stadsbussarna vid Stadshustorget.

	M-f	M-f	Dagl	Dagl	Dagl	Dagl	M-f	Dagl	Dagl	Dagl
Paksuniemi		7.22		9.52				15.52	17.22	
Jukkasjärvi k:a	6.02	7.32	8.32	10.02	11.32	13.32	14.32	16.02	17.32	18.32
Kiruna Stadshustorget	6.25	7.55	8.55	10.25	11.55	13.55	14.55	16.25	17.55	18.55
Kiruna nya jv-station	6.27	7.57	8.57	10.27	11.57	13.57	14.57	16.27	17.57	18.57

DaglDagl	M-f	Dagl	Dagl	Dagl	Dagl	M-f	Dagl	Dagl	Dagl	Dagl
Kiruna jv-station	6.33	8.03	9.03	11.03	13.03	14.03	15.03	16.33	18.03	21.03
Kiruna Stadshustorget	6.35	8.05	9.05	11.05	13.05	14.05	15.05	16.35	18.05	21.05
Jukkasjärvi k:a	6.58	8.28	9.28	11.28	13.28	14.28	15.28	16.58	18.28	21,28
Pakasuniemi	7.08		9.38				15.38	17.08		

Bilaga 4. Behov av infrastrukturåtgärder

För att det föreslagna trafikupplägget ska kunna realiseras finns det behov av infrastrukturåtgärder. Inom utredningen har ett stort antal möjliga/nödvändiga åtgärder identifierats. Alla infrastrukturella åtgärder är inte lika kritiskt viktiga och för att tydliggöra dess inbördes relevans har de delats in i följande fyra prioritetsnivåer:

- Prio 1 – Nödvändiga åtgärder
- Prio 2 – Mycket angelägna åtgärder
- Prio 3 – Angelägna åtgärder
- Prio 4 – Önskvärda åtgärder

Inom respektive kategori återges åtgärderna utan inbördes ordning. Åtgärder som endast berör tätortstrafiken redovisas med blå text. Det bör observera att det inom ramen för denna utredning inte funnits möjlighet att i detalj studera, kostnadsuppskatta och tidsätta åtgärderna.

Prio 1 – Nödvändiga åtgärder

Tabell 0-1 Nödvändiga infrastrukturåtgärder.

Plats	Förslag
Luleå Smedjegatan	Utbyggnad av hållplatserna för att få plats med c:a 2 länsbussar och 5 stadsbussar i varje riktning (förutsättning för att knutpunktstrafiken ska fungera). Bäst vore om gatan stängs för genomgående biltrafik och en hållplats-mittö tillskapas, som bussarna angör i vänstertrafik. Då kan alla byten ske över plattform med korta gångavstånd.
Luleå Aurorum	Ny länsbusshållplats på Universitetsvägen just väster om cirkulationsplatsen vid Haparandavägen. Åtgärden inkluderar även anslutande gångvägar.
Sävast Trångagatan	Ny hållplats på Svängleden norr om cirkulationsplatsen som bytespunkt mellan stadsbuss och länsbuss
Töre, snabbusshållplats	Busstrafiken flyttas ut på E4/E10. Ny hållplats i riktning mot Luleå mitt för Varvsvägen på trafikplatsens påkörningsramp. Hållplatsplaceringen möjliggör att alla bussar mot Luleå stannar på samma ställe. Pendlar-P och cykelparkering anläggs. Upprustad GC-väg längs påfartsrampen österut mot GC-tunneln under Kirunavägen. I riktning mot Kalix anläggs hpl på E4:an just öster om GC-porten. I riktning mot Överkalix placeras hpl-läge på Kirunavägen just norr om GC-porten.
Kiruna, ny station	Ny järnvägsstation söder om Kiruna nya centrum. Bussterminal, pendlarparkering och anslutande GC-vägar. Ny bussgata i Söderledens förlängning mot Stadshustorget, där även ny stadsbussterminal byggs.
Rosvik E4	Flytt av E4-hållplatsen från befintligt läge norr om Mjösundet till Sör söder därom. Förslagsvis anläggning av planskildhet för korsande bil- samt GC-trafik och slopande av vägkorsningen. Ny hållplats på E4 inkl pendlarparkering. Upprustning av Flarkenvägen för bil, gång och cykel från Rosviks tätort.

Prio 2 – Mycket angelägna åtgärder

Tabell 0-2 Mycket angelägna infrastrukturåtgärder.

Plats	Förslag
Råneå	Busstrafiken flyttas ut till befintlig snabbusshållplats på E4. Ev bibehålls viss trafik med 200-linjer vid Råneå busstn. Ny pendlar-P och cykel-P anläggs vid Kängsövägen i anslutning till hållplatsen. Eventuellt behöver GC-tunneln breddas/byggas om (prio 2) och Kängsövägen mellan tätorten och hållplatsen förbättras (prio 2).
Börjelslandet, vägskälet mot Boden	Ny hållplats inkl GC-port på E4 vid vägskälet mot Boden. Befintlig bussvändplats byggs om till pendlar-P. (Förslaget stäms av mot aktuella vägplaner)
Börjelslandet E4	Ny GC-väg byggs längs E4 mellan Holmarvägen och Tomtebovägen (0,3 km). Busshållplatsen Börjelslandet E4 slopas av trafiksäkerhetsskäl, resenärerna hänvisas en knapp kilometer norrut till hållplats Börjelslandet, vägskälet mot Boden. (Förslaget stäms av mot aktuella vägplaner)
Börjelslandet, vägskälet mot Sundom	Hållplatsen slopas och resenärerna hänvisas till hållplatsen Börjelslandet södra E4 c:a 0,3 km söderut. Parallellväg finns. (Förslaget stäms av mot aktuella vägplaner)
Luleå Bergnäset, bussinfrastruktur	Ny bussgata som kopplar ihop Norrsågsvägen med Bergnäsvägen samt ny vändplats vid Hedenvägen.
Luleå bussinfrastruktur	Ny bussgata genom Hertsön längs GC-stråket som går mellan Ängens förskola och Dungens förskola.
Sundeby sjukhus, väg 97	Ny snabbusshållplats på väg 97 med planskildhet och glasad gång in till sjukhuset.
Sundet och Gäddvik (v om Luleå)	Några av de fyra hållplatserna i Sundet och Gäddvik bör slopas, då de ligger med bara c:a 500 m mellanrum. Förslagsvis tas Gäddvik och Gäddviksgården/Bron bort, medan trafiksäkerheten höjs på de kvarvarande hållplatserna.
Piteå Sjukhus (vid Timmerleden)	Ny hållplats på Timmerleden vid gångtunneln mitt för sjukhuset.
Sikfors	Ny busshållplats på väg 374 mitt för Sikfors. Pendlarparkering och upprusning av anslutning för gång och cykel från Sikfors samhälle (t ex Nesvägen). Ev behövs trafiksäkerhetsåtgärder för gångpassagen över väg 374.
Älvsbyn Lugnet	Ny hållplats på väg 94 väster om korsningen med Östermalmsvägen/Nygårdsvägen. Utbyggd pendlarparkering.
Arvidsjaur busstation	Flytt av busstationen till järnvägsstationen för att få ett samlat resecentrum.

Jokkmokk busstation	Flytt av busstationen till järnvägsstationen för att få ett samlat resecentrum. Utbyggnad av pendlarparkering vid stationen.
Kiruna gamla centrum	Genomkörning på Hermelinsgatan över Gruvgatan.
Kiruna Luossavaara	Bussgata mellan Porfyrvägen och Malmbangården
Gällivare, bussgator	Bussgata mellan Nattavaaravägen och sjukhuset längs Kvarnforsen. Upprustning av befintlig körväg. Renovering av Norra och Södra Bussgatan i Mellanområdet.

Prio 3 – Angelägna åtgärder

Tabell 0-3 Angelägna infrastrukturåtgärder.

Plats	Förslag
Rolfs	Trafiksäkrare gångpassage över E4 vid hållplatsen.
Åkroken	Nya hpl-fickor ute på E4 vid befintlig vägport. Anslutande GC-väg. Nuvarande bussvändplats byggs om till pendlar-P.
Råneå	GC-tunneln under E4 breddas/byggas om och Kängsövägen mellan tätorten och hållplatsen förbättras.
Persön E4	Utbyggnad av anslutande GC-vägar och förbättrad pendlar-P (ev kan befintliga ytor användas).
Nickbyn E4	Utbyggnad av anslutande GC-vägar och pendlar-P. Slopande av hållplatsen Ängesbyn E4 av trafiksäkerhetsskäl.
Rutvik	Ny hållplats med pendlar-P anläggs vid trafikplatsen söder om Rutvik. Mot Luleå kan hpl-ficka anläggas på Rutviksvägen just väster om E4-bron. Mot Kalix kan hållplatsfickan byggas på påfartsrampen till E4 norr om Haparandavägen. Ny pendlar-P kan ev anläggas inne i det sydvästra klöverbladet på trafikplatsen. Ev behövs GC-tunnel under Rutviksvägen/Haparandavägen just väster om E4:an. När dessa hållplatsåtgärder är genomförda kan den lokala busstrafiken i Rutvik slopas.
Luleå, bussinfrastruktur	▷ Ny vändplats i Karlsvik. ▷ Ny vändplats vid Örnäsvägen. ▷ Ny bussgata norr om Björkskatan; upprustning av befintlig väg mellan Lävägen och Sinksundsbacken. ▷ Tre nya hållplatser på Bensbyvägen för att kunna räta ut körvägen till Benbyn. ▷ Ny hållplats på Kronbacksvägen, just över om rondellen med Svartövägen. ▷ Flyttad hållplats till söder om cirkulationsplatsen Kompanivägen/Krondalsvägen.
Arvidsjaur Sandbacken	Pendlarparkering i anslutning till befintlig hållplats
Arjeplog busstation	Pendlarparkering vid busstationen
Arvidsjaur busstation	Flytt av busstationen till järnvägsstationen för att få ett samlat resecentrum.
Överkalix, Norra Tallvik	Säkerställa bussvändplats i närheten av cirkulationsplatsen. Ev kan befintliga ytor användas just NV om cirkulationsplatsen. Alternativt kan vändning ske i cirkulationsplatsen, men då behövs ett nytt hållplatsläge sydost därom.
Boden, S Svartbyn väg 97	Utbyggd pendlarparkering samt cykel-P på båda sidor om väg 97 inklusive förbättrade anslutningsvägar.

Sävast, väg 97	Ev behövs utbyggnad av pendlarparkering vid den nya trafikplatsen (stäms av mot aktuella vägplaner).
Notviken	Ny hållplats på Björkskataleden direkt väster om gångtunneln vid Notvikens station.
Haparanda bussgata	Bussgata söder om busstationen
Gällivare bussgata	Bussgata som skapare en genväg för bussen sydost om sjön Nuollajärvi mellan nya och gamla Luleåvägen.

Prio 4 – Önskvärda åtgärder

Tabell 0-4 Önskvärda infrastrukturåtgärder.

Plats	Förslag
Nikkala	Ny GC-tunnel under E4:an
Sangis	Ny hållplats vid GC-porten ute på E4.
Kopparnäs	Förbättrad GC-anslutning till hållplatsen Kopparnäs E4 samt utbyggnad av pendlarparkering.
Jävrebodarna E4	Ny GC-förbindelse och pendlarparkering till befintlig hållplats på E4. Hållplatsen Länsgräns AC/BD bör kunna slopas.
Bälinge (v om Luleå)	I Bälinge föreslås trafiken flyttas ut på Sandnäsetvägen och ny hållplats placeras vid korsningen med Alviksträskvägen.
Älvsbyn, Brännmyran	Ny infart från väg 94 till Västermalmsvägen 400 m väster om befintlig korsning (förkortar körvägen med 800 m)
Korsträsk (v om Älvsbyn)	Pendlarparkering vid befintlig hållplats och GC-väg.
Pajala flygplats	Ny hållplats på väg 395 vid flygplatsen.
Morjärv, Smedjan	Förbättrad hållplats med pendlarparkering.
Svappavaara	Ny hållplats på E10 så att bussar på E10 inte behöver gå in till hållplatsen vid Konsum. Anslutande GC-förbindelse och pendlar-P.

Bilaga 6 –

Trafikekonomi år 2019

Remissversion 2022-08-23

Trafikekonomi År 2019

Tätort	Antal Resor	Biljett intäkter	Trafik kostnad	Övriga Kost	Total Kostnad	Trafik-underskott	Kostnads täckn gr
Boden	530 445	3 194 381	15 688 169	3 950 939	19 639 108	16 444 727	20,36%
Gällivare	250 625	983 095	7 238 713	219 322	7 458 035	6 474 940	13,58%
Haparanda	23 048	49 000	1 300 000		1 300 000	1 251 000	3,77%
Kalix	76 594	364 660	5 025 898		5 025 898	4 661 238	7,26%
Kiruna	465 545	2 350 000	17 900 000	300 000	18 200 000	15 850 000	13,13%
Piteå	414 068	6 405 304	21 043 600		21 043 600	14 638 296	30,44%
Luleå	5 462 687	69 568 873	146 880 589	21 375 000	168 255 589	98 686 716	47,36%
	7 223 012	**82 915 313**	**215 076 969**	**25 845 261**	**240 922 230**	**158 006 917**	**38,55%**
LTN	2 246 009	140 013 000	297 020 688	35 297 173	332 317 861	192 304 861	47,14%
Totalt Buss	**9 469 021**	**222 928 313**	**512 097 657**	**61 142 434**	**573 240 091**	**350 311 778**	**43,53%**
Tåg	118 661		24 830 000	11 422 563	36 252 563		
Totalt tåg	**118 661**	**n.a.**	**24 830 000**	**11 422 563**	**36 252 563**		
Totalt	**9 587 682**	**222 928 313**	**536 927 657**	**72 564 997**	**609 492 654**	**350 311 778**	**n.a.**

Ni inbjuds härmed att inkomma med synpunkter på förslag till uppdaterat Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län.

Vi önskar ert svar senast **2022-11-24** till följande e-postadress: info@rkmbd.se.
Ange i er ärenderubrik: **Remissvar regionalt trafikförsörjningsprogram Norrbotten, diarienummer 84:2022:071.**

Vid remissvar vill vi särskilt be om era synpunkter enligt följande:
1. Hur väl fångar dokumenten upp de utmaningar och behov som länet står inför när det gäller den framtida kollektivtrafiken?
2. Är mål och strategier tydliga?
3. Är roller och ansvar för det fortsatta arbetet tydliga?

Bilagor:
Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län 2023 - 2030 – remissversion 2022-08-23 i 2 delar:
beslutsdokument med mål och strategier och *planeringsdokument* med nulägesbeskrivningar och faktaunderlag
Bilagor till Trafikförsörjningsprogrammet
Missiv Remiss Trafikförsörjningsprogram
Mall för remissvar

Med vänlig hälsning,
Iana Svanberg
Sekreterare RKM Norrbotten

E-post: iana.svanberg@rkmbd.se

RKM
REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
NORRBOTTEN

RKM - Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten
Kungsgatan 23 B, 972 31 Luleå
www.rkmbd.se

Läs mer om hur vi hanterar dina personuppgifter >>