DIN TUR
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

MISSIV

Handläggare
Mathias Sundin, trafikchef
E-post: mathias.sundin@dintur.se
Tfn: 073-060 99 12

Datum
2022-08-15

Diarienr
21/00347

Inbjudan att inkomma med synpunkter på förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bjuder härmed in er att inkomma med synpunkter på remissversionen av nytt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2023-2030.

Förslaget till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram har tagits fram i bred dialog och samverkan tillsammans med bland andra länets kommuner, Region Västernorrland, Trafikverket, grannlän, funktionsrättsorganisationer samt näringslivsaktörer. Totalt så har ett 40-tal dialoger, workshops och samråd genomförts under perioden november 2021 – juni 2022.

Remissversionen tar sin utgångspunkt i Västernorrlands regionala utvecklingsstrategi (RUS), nuläget för kollektivtrafiken i Västernorrland samt alla inspel som inkommit under dialogprocessen.

Remissversionen har inte fått den slutliga layouten. Parallellt med remissperioden i höst så kommer bilder, illustrationer, kartor och allmän layout att tas fram och implementeras. Den färdiglayoutade versionen kommer att presenteras för Regionala samverkansrådet i december 2022.

Dokumentet består av ett huvuddokument samt åtta bilagor:

- Bilaga 1 – hållplatshandbok
- Bilaga 2 – plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Bilaga 3 – trafikplan
- Bilaga 4 – fordonsstrategi
- Bilaga 5 – Färdtjänst och Riksfärdtjänst
- Bilaga 6 – Indikatorer
- Bilaga 7 – Processbeskrivning
- Bilaga 8 - Begreppsförklaringar

Bilagorna är i detta utskick samlade i en pdf-fil.

DIN TUR
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

MISSIV

Hur svarar ni på remissen?

Vi önskar ert svar senast 2022-11-15 till följande e-postadress: registrator@dintur.se med kopia till: mathias.sundin@dintur.se.

Ange i er ärenderubrik; Remissvar regionalt trafikförsörjningsprogram, diarienummer 21/00347.

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 att utveckla persontransporter inom samt till/från länet?
2. Är mål och indikatorer tillräckliga och tydliga?
3. Är roller och ansvar för det fortsatta arbetet tydligt och korrekt beskrivna?
4. Finns en tillräckligt tydlig genomförandeplan?
5. Övriga synpunkter

Hur behandlas synpunkterna?

Efter remissperioden sammanställer och behandlar Din Tur alla inkomna synpunkter. Synpunkter som anses relevanta implementeras i förslaget till slutversion. Samtliga synpunkter sammanställs och återkopplas till alla remissinstanser.

Din Turs politiska direktion avser besluta om trafikförsörjningsprogrammet vid sammanträde i december 2022, efter föredragning och ställningstagande i Regionala samverkansrådet.

Har du frågor?

Välkommen att kontakta trafikchef Mathias Sundin, e-post mathias.sundin@dintur.se, telefon: 073-060 99 12.

Hälsningar /
Mathias Sundin, trafikchef
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur)

Bilagor:

Bilaga 1: Trafikförsörjningsprogram 2023-2030 – remissversion 2022-08-15
Bilaga 2: Bilaga 1 – 8, trafikförsörjningsprogam 2023-2030 – remissversion 2022-08-15

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Remissversion 2022-08-15

DIN TUR

Förord

Denna sida kommer att kompletteras med en inledande text skriven av kommunalförbundets ordförande Per Wahlberg.

Per Wahlberg
Ordförande

INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

1. Trafikförsörjningsprogrammet i ett sammanhang 4
1.1 Trafikförsörjningsprogrammets roll 4
1.2 Förhållande till övriga regionala strategier 5
1.3 Processen fram till Trafikförsörjningsprogrammet 5
2. Nuläge 6
2.1 Kollektivtrafikorganisationen 6
2.2 Kollektivtrafiken i Västernorrland 6
2.3 Resande 8
2.4 Länet Västernorrland 10
3. Mål för framtidens kollektivtrafik 11
3.1 Målmodell 11
3.2 Målområde - nöjd resenär 12
3.3 Målområde - växande region 13
3.4 Målområde - hållbart samhälle 14
3.5 Koppling till övriga mål 15
4. Nöjd resenär 17
4.1 Restyper 17
4.2 Resenärsgrupper 18
4.3 Produktutbud 18
4.4 Kommunikation 19
4.5 Trygghet 20
5. Attraktiv region 22
5.1 Trafikering 22
5.2 Infrastruktur 25
5.3 Hela-resan-perspektivet 26
5.4 Regional utveckling 27
6. Hållbart samhälle 28
6.1 Miljö & klimat 28
6.2 Social samhällsnytta 29
6.3 Resursoptimering 31
7. Lagar och bestämmelser 32
7.1 Regional kollektivtrafikmyndighet 32
7.2 Allmän trafikplikt 32
7.3 Kommersiell trafik 33
7.4 Färdtjänst 33
7.5 Taxi 33
8. Ramförutsättningar och Genomförandeplan 34
8.1 Organisation i förändring 34
8.2 Vikten av samverkan 34
8.3 Struktur för planering och uppföljning 35
8.4 Analys 36
8.5 Beredskap 36
8.6 Ekonomi 36
8.7 Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet 37
9. Bilagor 38

1. TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET I ETT SAMMANHANG

”Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är en viktig del för den regionala utvecklingen i Västernorrland. Kollektivtrafiken tar inte bara människor från en punkt till en annan, den är även ett verktyg för att skapa ETT Västernorrland med fungerande arbets- och bostadsmarknad. Region Västernorrland har strategiska utvecklingsplaner för transportsystemet som helhet och Trafikförsörjningsprogrammets roll är att ge en tydlig inriktning med mål för kollektivtrafiken i Västernorrland.”

1.1 Trafikförsörjningsprogrammets roll

Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (nedan kallad Din Tur) enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram.

Trafikförsörjningsprogrammet syftar till att vara en politisk styrning av den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Västernorrland. Men syftet är även att beskriva bilden av vilken kollektivtrafik som invånaren i Västernorrland kan förvänta sig långsiktigt.

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för vad som behövs för att utveckla kollektivtrafiken så att den blir attraktiv men även behåller dagens resenärer samt attraherar nya. I programmet beskrivs mål med ledord som ställningstagande för kollektivtrafikens utveckling samt riktlinjer för utvecklingen fram till år 2030.

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet beskrivs under punkt 8 i detta dokument.

1.2 Förhållande till övriga regionala strategier

Regional Utvecklingsstrategi – RUS (2020)
Den regionala utvecklingsstrategin för Västernorrland 2020–2030 är den övergripande strategiska inriktningen för länets gemensamma utvecklingsarbete. RUS:en innehåller vision, mål och långsiktiga prioriteringar för åren 2020–2030 och länkar också ihop andra regionala strategier i ett större sammanhang. Region Västernorrland är ansvarig för RUS:en.

Regional energi- och klimatstrategi (2019)
Länsstyrelsen Västernorrland har under 2018 och 2019 tagit fram denna områdesstrategi som hanterar utmaningar och möjligheter inom områden där Västernorrland bör fokusera sina ansträngningar i omställningen till ett klimatsmart samhälle.

Regional Tågstrategi (2022)
En ny tågstrategi för Norra Sverige tas under 2022 fram av Norrtåg AB. Strategin hanterar potential, behov och utmaningar för tågets utveckling fram till 2040 och ska ligga till grund för kommande tågupphandling.

1.3 Processen fram till Trafikförsörjningsprogrammet

I november 2021 inleddes ett arbete att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Arbetet har letts av Din Tur men involverat många personer och organisationer. En stor mängd dialoger, workshops och samråd har genomförts under perioden november 2021- juni 2022.

Parallellt med denna process så har även en process att ta fram en ny förbundsordning för kommunalförbundet genomförts, även denna under ledning av Din Tur. De bägge processerna har samordnats då de har många gemensamma beröringspunkter.
Processen och dess deltagare beskrivs i *bilaga 7 – processbeskrivning*.

2. NULÄGE

"Västernorrland är ett vackert landsbygdslän beläget mitt i Sverige. Länet är rikt på naturresurser så som skog och hållbar energiproduktion. Länet har också flera utmaningar så som underutvecklad transportinfrastruktur, minskande och åldrande befolkning samt kompetensförsörjningsbrist. En förändring är dock på gång. Flera nya etableringar har startats eller planeras kommande år. Som en följd av detta så planeras och byggs nya bostäder. Satsningar på transportinfrastruktur är stora men skulle behöva vara ännu större. Länet har en stor potential i omställningen till det nya hållbara samhället"

2.1 Kollektivtrafikorganisationen

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län är länets regionala kollektivtrafikmyndighet (i detta dokument förkortad till *trafikhuvudmannen* eller *Din Tur*).

Medlemmar i Din Tur är länets samtliga kommuner och Region Västernorrland. Din Tur bedriver ingen kollektivtrafik i egen regi. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av Din Tur under varumärket med samma namn eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg. I länet består transportsystemet av busstrafik, tågtrafik, särskilda persontransporter samt kommersiell trafik. Alla delar är viktiga för att uppnå ett utvecklat och sammanhållet transportsystem som ger fullgod service åt länets samtliga medborgare.

2.2 Kollektivtrafiken i Västernorrland

Den linjelagda kollektivtrafiken i Västernorrland består av linjelagd trafik med buss och tåg, beställningstrafik med taxi, kommersiell trafik med buss och tåg samt särskilda persontransporter. Geografisk tillgänglighet och utbud skiljer sig åt mycket mellan olika delar av länet. Mer information återfinns i *bilaga 3 – trafikplan*.

2.2.1 Tågtrafik

Järnvägsbanorna i Västernorrland trafikeras av både regionaltåg, fjärrtåg och godståg. Den regionala persontrafiken bedrivs på sträckorna Storlien-Östersund-Sundsvall, Umeå-Sundsvall av Norrtåg samt på sträckan Gävle-Sundsvall av X-trafik. Med fjärrtågen som SJ bedriver ges åtkomst till hela landet och vidare ut i Europa.

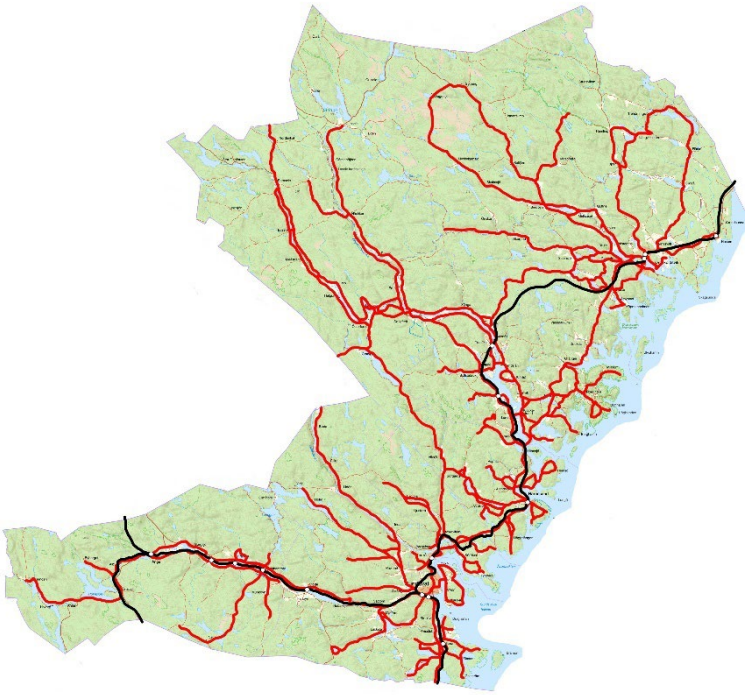
Bilden till höger visar banor med persontrafik i svart samt övriga banor i grått. Resecentrum utgörs av gula cirklar medan övriga stationer är vita cirklar.

2.2.2 Busstrafik

I länet finns i nuläget 135 busslinjer. Dessa är fördelade enligt:

- Regiontrafik – linjer mellan kommuner – totalt åtta linjer
- Landsbygdstrafik – trafik inom kommunen utanför tätort – totalt 93 linjer
- Stadstrafik – trafik inom tätort i fyra kommuner – totalt 34 linjer

Dessutom finns interregional trafik med busslinjerna 30, 39 och 40 till Jämtland samt med linje 29 till Gävleborg. Linje 29 drivs av X-trafik.



Kartan visar all linjelagd trafik i Västenorrland. Röda streck är busslinjer.

2.2.3 Anropsstyrd kollektivtrafik

I Region Västernorrland finns även ett stort antal kompletterande linjer (111 stycken) som ska säkerställa att invånare som bor i glesare miljöer och utanför större stråk får ett basutbud av kollektivtrafik. Kompletteringstrafiken behöver beställas via telefon, minst 2 timmar innan turens starttid, för att det ska vara möjligt att resa. Kompletteringstrafiken trafikeras huvudsakligen av taxi. I nuläget kan inte en gemensam biljett köpas för en resa där byte mellan taxi och buss sker. Kompletteringstrafiken marknadsförs i väldigt liten utsträckning och resandet är därför mycket lågt.

2.2.4 Särskilda persontransporter

Den särskilda persontrafiken omfattas av färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor, skolskjuts samt övriga kommunresor som resor till och från daglig verksamhet. Den särskilda persontrafiken är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer med särskilda behov. Även sjukresor erbjuds för i de fall personer som inte kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken i samband med ett besök hos en vårdinrättning.

Mer information finns under punkt 7.3 i detta dokument samt i *bilaga 5 – Färdtjänst och Riksfärdtjänst*.

2.2.5 Kommersiell trafik

Kommersiell busstrafik finns idag på sträckorna Umeå-Stockholm samt Sollefteå-Stockholm. Trafiken utförs av Byberg och Nordin AB. Din Tur samarbetar med bolaget gällande tidtabeller och biljettsamverkan.

Kommersiell tågtrafik bedrivs av SJ på sträckan Stockholm-Umeå. Även här finns viss biljettsamverkan.

2.3 Resande

2.3.1 Resmönster inom länet

Resmönstren i Västernorrland följer i stort befolkningsunderlaget och de större målpunkterna. En stor del av resandet sker kring Sundsvallsregionen och längs kusten.

Enligt den resvaneundersökning som gjordes i länet 2019 så är:

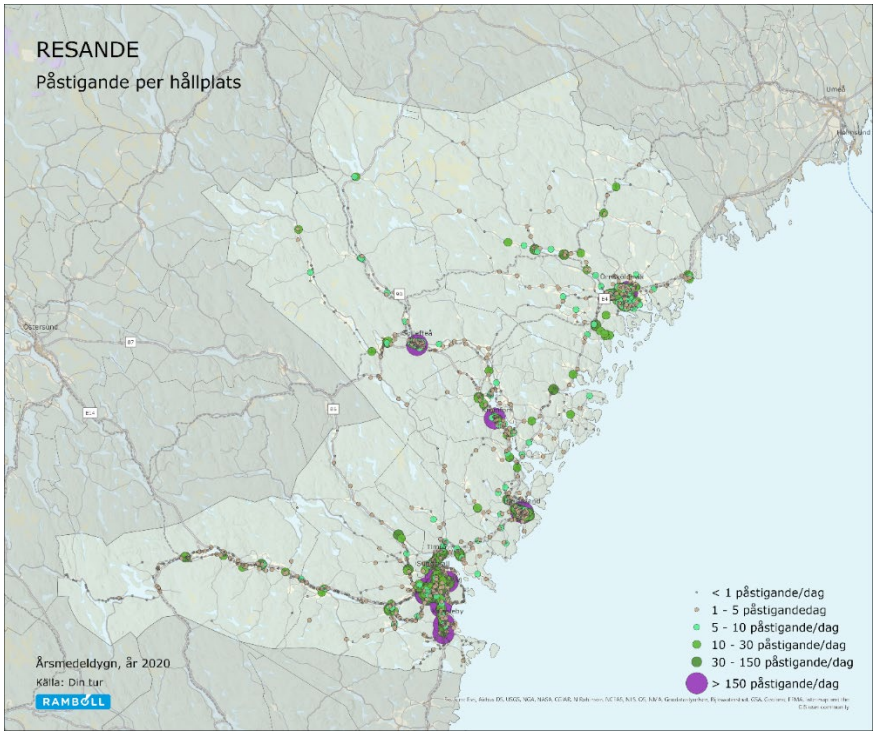
- 91% av respondenterna regelbundna bilresenärer
- 29% av respondenterna regelbundna kollektivtrafikresenärer
- Arbetspendlingen den enskilt största reseanledningen (29%)

Det är främst i de större städerna som en liten större andel av resorna sker med kollektivtrafik, gång eller cykel.

2.3.2 Resande med kollektivtrafiken

I Västernorrland genomfördes 2019 11,2 miljoner resor med Din Tur och Norrtåg. Det motsvarar drygt 30 000 resor per dag eller 46 resor per invånare och år. Drygt 95% av resorna gjordes med buss och övriga 5% med tåg.

Resandet har påverkats kraftigt av pandemin. Det kollektiva resandet var 2021 38% lägre än 2019. Under första halvåret 2022 har dock det kollektiva resandet ökat igen och ligger i juni 2022 cirka 15% lägre än 2019.



Bilden visar påstigande per hållplats och ger en fingervisning om var i länet det kollektiva resandet sker.
En majoritet av resorna sker i Sundsvallsregionen. Resandet i övrigt sker längs kusten, mellan kommunhuvudorterna samt i länets älvdalar.

2.3.3 Marknadsandel

Kollektivtrafikresornas andel av det totala motoriserade resandet var år 2021 8%. Detta är en minskning från 2019 då andelen låg på 12%. Rikssnittet ligger på 20% men dras kraftigt upp av Region Stockholm som har en marknadsandel på 40%.

2.3.4 Större målpunkter

Inom Västernorrland så utgör kommunhuvudorterna viktiga målpunkter. Sundsvallsregionen är den största arbetsmarknadsregionen med många små och stora arbetsgivare. Även länets tre sjukhus i Sollefteå, Örnsköldsvik och Sundsvall är viktiga målpunkter både som arbetsplatser såväl som välfärdsservice.

Norr om Sundsvall ligger Birsta handelsområde som är en av Norrlands största målpunkter för såväl närboende som långväga besökare.

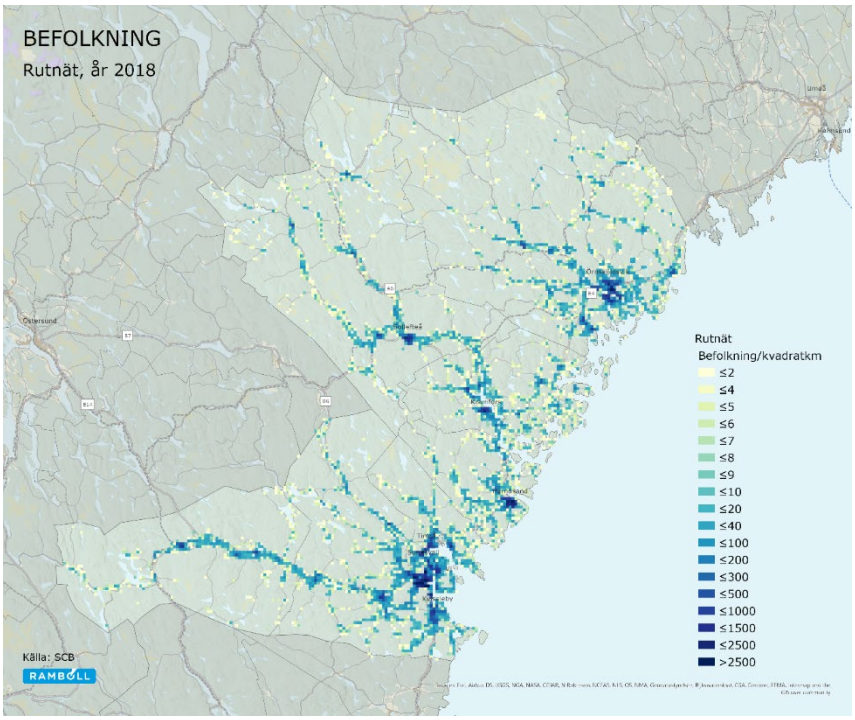
En målpunkt som växer sig allt större är Destination Höga Kusten som lockar många besökare framför allt under sommarsäsongen.

Utanför länet så är Umeå en viktig målpunkt för arbets- och studiependling men även som ort för norra Sveriges regionsjukhus. En annan viktig målpunkt är Stockholm utifrån tjänsteresor men även fritidsresor och som nod för resor vidare ut i världen.

2.4 Länet Västernorrland

2.4.1 Invånare

I Västernorrland bor det ca 250 000 invånare. Flest bor i Sundsvalls kommun följt av Örnsköldsviks kommun. Befolknings-koncentrationen finns tydligt längs E4an och järnvägen vid kusten. Inåt landet finns befolknings-koncentrationer i länets flera älvdalar. Under 2000-talet så har de flesta kommuner minskat sin befolkning. Undantaget är Sundsvall vars befolkning har ökat om än marginellt.



2.4.2 Arbetsmarknad

Historiskt så har Västernorrland varit ett industrilän framför allt inom skogsindustrin. Många industrier finns kvar och nya investeringar görs. Dessa industrier kräver dock allt färre anställda och de senaste decennierna så har nya branscher vuxit sig stora. Bank-IT-försäkring är ett kluster som vuxit sig stort framför allt i Sundsvallsregionen. Besöksnäringen har flerdubblat sin omsättning på 2000-talet och här är det främst Höga Kustenområdet som går i täten. Även försvaret bidrar dels genom en nyetablering av regementet i Sollefteå men även genom stora leverantörer av försvarsmaterial i Örnsköldsvik.

I och med pandemin så har många yrkesgrupper fått möjlighet att i olika omfattning arbeta på distans. Detta medför att behovet av resor minskar i omfattning men skapar samtidigt möjligheter för fler att bosätta sig i länets alla delar.

2.4.3 Framtida utveckling

Västernorrland har god tillgång på naturresurser i form av skog och energi. Distributionsnätet för elektricitet är bättre än i södra Sverige. Transportinfrastrukturen byggs ut för att öka kapaciteten för godstrafik på järnväg och via sjöfart. Allt detta är egenskaper som gör att flera nya företagsetableringar gjorts och planeras i länet. Etableringarna sker på olika ställen även i de mindre kommunerna.

Förutsatt att alla planerade investeringar blir av så kommer behovet av arbetskraft och kompetens att vara stort och kräva inflyttning/inpendling. Planering av nya bostadsområden pågår på flera håll. Kollektivtrafiken kommer att behöva anpassas för dessa tillkommande behov.

3. MÅL FÖR FRAMTIDENS KOLLEKTIVTRAFIK

"Målet för 2030 är att kollektivtrafiken i Västernorrland har utvecklats till ett system för kombinerad mobilitet. I samverkan med andra aktörer erbjuder Din Tur ett modernt och behovsanpassat utbud som lockar en större andel än idag att välja kollektivtrafiken framför andra resesätt. Länets positiva utveckling medför att kollektivtrafikutbudet är bättre än 2022 och fortsatta satsningar på järnvägsbanorna möjliggör snabbare och längre resor"

3.1 Målmodell

Trafikförsörjningsprogrammets nya målmodell innehåller en vision, tre stycken målområden och nio stycken ledord/mål. Inriktningen i arbetet att ta fram målmodellen har varit att kombinera bred omfattning med få och kommunicerbara mål.

Bilden ovan visas trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

Vision
Tillsammans reser vi smartare - visionen fångar det fundamentala i varför fler borde välja kollektivt resande.

Målområden
- Nöjd resenär
- Växande region
- Hållbart samhälle

De tre målområdena ska fånga upp den breda uppgift som kollektivtrafiken har i samhället och de olika perspektiv som finns från individnivå upp till övergripande samhällsnivå.

Ledord - mål
Varje målområde har tre ledord som anger fokuset i målområdet. Varje ledord är formulerat i ett mål. Totalt så har målmodellen nio ledord med tillhörande mål. Målen är allmänt hållna och kan inte mätas. Därför så har varje målområde specifika indikatorer som ligger till grund för uppföljningen av målen och målområdena.

Bilden nedan visar samtliga ledord och mål i målmodellen.

Tillsammans reser vi smartare!	Nöjd resenär	Enkelt	Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgrupper
		Tryggt	Alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken
		Attraktivt	Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor
	Växande region	Konkurrenskraftigt	Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen
		Sammanhållet	Kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål
		Utvecklande	Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling
	Hållbart samhälle	Ekologiskt	Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- & klimatpåverkan
		Socialt	Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgrupper
		Ekonomiskt	Resurseffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus

Indikatorer
Varje målområde har 2-5 indikatorer som är mätbara och som ska följas upp kontinuerligt. En mer omfattande beskrivning av indikatorerna finns i *bilaga 6 – indikatorer*.

3.2 Målområde - nöjd resenär

Kollektivtrafikens främsta fokus är att få fler och nöjdare resenärer. För att detta ska vara möjligt så måste länet erbjuda en kollektivtrafik som är trygg, pålitlig, enkel att förstå, har bra komfort, går när resenärer behöver resa samt kan konkurrera tidsmässigt och ekonomiskt med bilen. Det är även viktigt med ett relevant produktutbud och ett bra bemötande. Alla dessa faktorer fångar programmet upp med ledorden enkelt, tryggt och attraktivt.

3.2.1 Ledord – enkelt

Kollektivtrafiken ska vara anpassad för alla resenärsgrupper. Det ska finnas en god geografisk och fysisk tillgänglighet. Informationen ska vara tydlig, aktuell och lättillgänglig. Trafikupplägg och produktutbud ska vara lätt att förstå. På så sätt vågar fler använda kollektivtrafiken för sina resor.

Mål:
- Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgrupper

Indikator:
- Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken
- Betyg på beställning av senaste sjuk- / färdtjänstresa

3.2.2 Ledord - tryggt

Kollektivtrafikresenärer ska känna sig trygga i kollektivtrafiken. Trygga miljöer i fordonen och på hållplatser, bra bemötande av förare och kundtjänst, trafik som kommer fram i tid samt bra information om och hantering av störningar skapar trygghet.

Mål:

- Alla resenärer ska känna sig trygga att resa med kollektivtrafiken

Indikatorer:

- Det känns tryggt att resa
- Jag kan lita på att jag kommer fram i tid
- Trygghetsbetyg på senaste resan sjuk- / färdtjänstresa
- Tidhållning hämtning resp. lämning senaste sjuk- / färdtjänstresa

Det ska vara enkelt, pålitligt och tryggt att åka med kollektivtrafiken. Resenärerna erbjuds en kollektivtrafik med god komfort, dvs. både välutformade fordon och hållplatser.

3.2.3 Ledord - attraktivt

En attraktiv kollektivtrafik bidrar till nöjda resenärer. Attraktivitet uppnås genom ett relevant trafikutbud som är prisvärt och pålitligt.

Mål:

- Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor

Indikatorer:

- Hur nöjd är du med din senaste resa
- Det är prisvärt att resa
- Nöjd-kund-index NKI
- Antal kollektivtrafikresor
- Kollektivtrafikens andel av det totala motoriserade resandet

3.3 Målområde - växande region

Västernorrland är en region med stor utvecklingspotential i den hållbara samhällsomställning som pågår. Länet har bra förutsättningar för arbetsplatsetableringar och för en god livsmiljö. Ett hållbart transportsystem är en viktig grundsten i samhällsförändringen och rätt utformad kan kollektivtrafiken bidra till att länet utvecklas och får en hållbar omställning.

3.3.1 Ledord – konkurrenskraftigt

I ett län med hög andel bilresenärer så är det viktigt att skapa en kollektivtrafik som upplevs som ett lika bra eller bättre alternativ än bilen. Bra trafikutbud, attraktiv prissättning och bra restider är viktiga parametrar att arbeta med.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen

Indikatorer:

- Restidskvot för linjelagd trafik
- Restidsmål för specifika relationer
- Det finns fördelar att åka kollektivt jämfört med bilen
- Avgångstiderna passar mina behov
- Helhetsbetyg på senaste sjuk- / färdtjänstresa

3.3.2 Ledord – sammanhållet

För att fler ska vilja välja kollektivtrafiken så behöver den anpassas att i större utsträckning erbjuda lösningar för hela resan. Kompletterande transporttjänster, funktionella bytespunkter samt anpassning av byten mellan linjer och trafikslag är viktiga parametrar.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska erbjuda ett sömlöst resande från start till mål

Indikator:

- Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör

3.3.3 Ledord – utvecklande

Ett län i utveckling behöver kunna erbjuda attraktiva och hållbara sätt att resa. Med nya arbetsupplägg finns det stor potential i att bo på en ort och arbeta i en annan. Länets aktörer ska i samverkan med Din Tur anpassa kollektivtrafiken utifrån etableringar och annan utveckling i länet.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling

Indikatorer:

- Andel av invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafiken till närmaste kommunhuvudort
- Andel av invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafiken till regionhuvudort

3.4 Målområde - hållbart samhälle

Kollektivtrafiken ska bidra till samhällets hållbarhetsomställning. De tre hållbarhetsdimensionerna ska genomsyra planeringen av kollektivtrafiken. På så sätt ska även kollektivtrafiken bidra till samtliga hållbarhetsdimensioner.

3.4.1 Ledord – ekologiskt

För att transportsektorn ska nås sitt mål om klimatneutralitet så behöver såväl resursnyttjande som utsläpp minimeras. Att resa kollektivt i en emissionsfri trafik är ett mycket bra sätt. Utformning av transportinfrastruktur och specifikt kollektivtrafikanläggningar kan göras på ett sätt som minskar påverkan på närmiljö och luftkvalitet.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan

Indikator:

- Andel emissionsfria buss- och taxifordon

3.4.2 Ledord – socialt

Kollektivtrafiken kan rätt utformad bidra till ett mer jämlikt och mindre diskriminerande samhälle. Grupper som av olika orsaker inte kan nyttja alla transportsätt kan med kollektivtrafiken få tillgång till arbetsmarknaden, samhällsservice och en rikare fritid.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgrupper

Indikatorer:

- Andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser +20 påstigande

3.4.3 Ledord - ekonomiskt

Kollektivtrafiken ska planeras och analyseras kontinuerligt i syfte att säkerställa att de ekonomiska medlen används så resurseffektiv som möjligt.

Mål:

- Resurseffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus

Indikatorer:

- Kostnadstäckningsgrad i allmän kollektivtrafik
- Energiåtgång per personkilometer i kollektivtrafiken

3.5 Koppling till övriga mål

Trafikförsörjningsprogrammet och dess mål bygger på de övergripande mål som finns på regional, nationell och internationell nivå.

3.5.1 Globala hållbarhetsmålen – Agenda 2030

Alla strategiska dokument bör utgå ifrån Agenda 2030 och de 17 globala målen för hållbar utveckling. Dessa är fastställda av FN för att världens länder gemensamt ska klara av den hållbara samhällsomställningen.

Kollektivtrafiken har mer eller mindre påverkan på flera av de 17 målen. Kollektivt resande bidrar till ökad folkhälsa och minskad miljö- och klimatpåverkan. Kollektivtrafiken kan bidra till ett mer jämställt, jämlikt och tryggt samhälle. Kollektivtrafiken är även ett viktigt verktyg i byggandet av hållbara samhällen samt för att minska effekter av transporter och konsumtion.

3.5.2 Nationella mål

Sverige har övergripande transportpolitiska mål som syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De transportpolitiska målen delas upp i funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet
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 behov

Hänsynsmålet
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.

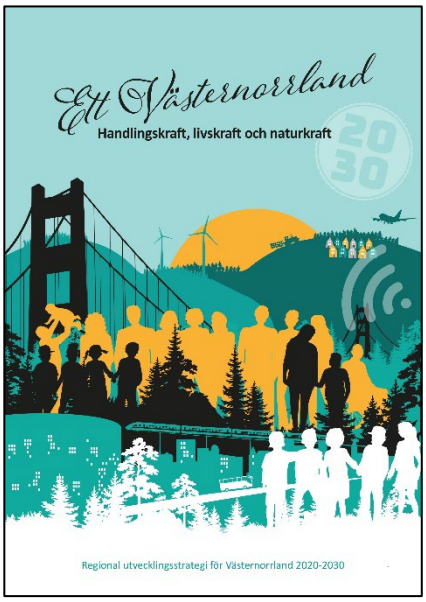
Kollektivtrafiken kan bidra till grundläggande tillgänglighet samt användbarhet. Kollektivtrafiken kan även bidra till ett mer jämställt transportsystem. Kollektivtrafiken kan rätt utformad bidra till en säkrare trafikmiljö samt till minskad miljöpåverkan.

3.5.3 Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

Västernorrlands befintliga RUS togs fram 2020. Den innehåller många delar och flera berör möjligheten att transportera sig. I RUS:ens prioriteringar återfinns bland annat följande:

- Växande region med attraktiva, livskraftiga städer och landsbygder
- Ett funktionellt och sammanhållet system för hållbart resande
- Ökad upplevd närhet till omvärlden oavsett om den är fysisk eller digital

Kollektivtrafiken är en nyckel för de två översta prioriteringarna och en viktig pusselbit för den tredje. Trafikförsörjningsprogammets mål ligger i linje med dessa prioriteringar.



4. NÖJD RESENÄR

"Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland är trygg, pålitlig, enkel att förstå, har bra komfort, går när resenärer behöver resa samt kan konkurrera tidsmässigt och ekonomiskt med bilen. Den har ett relevant produktutbud och bemöter alla resenärer på ett bra sätt. Allt detta har uppnåtts genom ett kundfokuserat brett arbete i samverkan med andra aktörer och organisationer."

4.1 Restyper

Kollektivtrafiken kan tillgodose många olika resbehov förutsatt att den är välplanerad och bra resurssatt. Ofta så förekommer målkonflikter mellan olika resbehov och i dessa fall så ska DinTur verka för den bästa trafiklösningen utifrån givna förutsättningar.

Restyper:

- Arbets- och studiependling
- Skolresor
- Fritidsresor
- Serviceresor

I Västernorrland så är ambitionen att så stor andel som möjligt av länets kollektivtrafik ska kunna erbjuda möjligheter till arbetspendling. På landsbygden där turutbudet är lägre så har dock skolresandet en hög prioritering.
Fritidsresor och serviceresor är lägre prioriterade men bör även de så långt som möjligt kunna erbjudas inom kollektivtrafiken.

4.2 Resenärsgrupper

Kollektivtrafiken har många olika resenärsgrupper för vilka hänsyn behöver tas vid planering och genomförande. Anpassning ska göras av fordon, infrastruktur och information men även av trafik- och produktutbud.

Identifierade resenärsgrupper:

- Barn
- Ungdomar
- Vuxna
- Seniorer
- Personer med funktionsnedsättning
- Besökare – turister och affärsresenärer

Din Tur ska genom ett utvecklat marknadsarbete göra en plan för respektive målgrupp som ligger till grund för framtida trafik- och verksamhetsutveckling.

4.3 Produktutbud

4.3.1 Biljetter, zon- och prissättning

För att attrahera nya resenärer till kollektivtrafiken är det viktigt att erbjuda ett enkelt och attraktivt produktutbud som även är anpassat utifrån olika restyper och resenärsgrupper.

Västernorrland har idag 371 biljettzoner. Dessa ska ersättas av ett nytt upplägg med ett fåtal zoner enligt samma modell som exempelvis Gävleborg och Blekinge har. Färre zoner förenklar biljettsystemet och gör det enklare att göra ändringar i produktutbudet.

Produktutbudet ska vara enhetligt i hela länet. Produktutbudet ska anpassas så det passar alla restyper och resenärsgrupper. Subventionering av vissa resenärsgrupper kommer fortsatt att finnas men bör vara på samma nivå i hela länet.

Prissättning av produkter ska anpassas så att upplägget styr från enkelresor till regelbundet resande. Prissättningen ska ligga på en nivå så kollektivtrafiken upplevs attraktiv av resenären.

Nya sätt att betala för sin resa ska utredas och testas exempelvis capping och prenumeration.

Alla framtida resprodukter ska kunna köpas i Din Turs mobilapp och även i andra aktörers mobilappar. Alternativa köpkanaler ska erbjudas de som inte kan eller vill använda mobilapp.

4.3.2 Biljettsamverkan

I framtiden ska Din Turs kunder erbjudas så många resmöjligheter som möjligt. För att åstadkomma detta är samverkan med andra aktörer viktiga. Samverkan ska ske såväl med andra trafikhuvudmän som med privata aktörer. Samverkan kan även omfatta andra tjänster än persontransporter om dessa anses gynna kollektivtrafikens utveckling.

4.4 Kommunikation

4.4.1 Varumärket DinTur

DinTur ska vara ett varumärke som regionens invånare känner till och som de har en positiv inställning till. Alla som arbetar i kollektivtrafiksystemet ska känna en stolthet att bära varumärket Din Tur.

Din Tur ska förstärka sin kompetens inom marknadsområdet och utifrån det utveckla befintlig varumärkesstrategi. Med utgångspunkt i strategin ska DinTur, i samverkan med berörda parter, arbeta för att stärka varumärket eftersom marknadsföring är en viktig del i arbetet mot ett ökat kollektivt resande och fler kunder. Igenkännbarhet är viktigt och ska genomsyra allt som kopplas till verksamheten så som fordon, infrastruktur, personal och information. Varumärket ska stärkas löpande och särskilt kopplat till kommande upphandlingar.

4.4.2 Marknadsföring

Din Tur marknadsför idag tjänster och erbjudanden genom egna kanaler så som webbsida, mobilapp och sociala medier. Marknadsföring sker även i externa kanaler så som digitala och tryckta tidningar, annonser i sociala medier, information på och i bussar samt i kollektivtrafikens infrastruktur.

Marknadsföringsupplägget ska under programperioden succesivt utvecklas utifrån den reviderade varumärkesstrategin.

4.4.3 Resenärsinformation

Resenärsinformation omfattar huvudsakligen information om linjenät, trafikutbud, produktutbud, tillgänglighetsnivå, störningar och kundtjänst.

Informationen ska tillgängliggöras i Din Turs app, på webbsidan samt via kundtjänst. Utvalda delar av informationen ska därutöver finnas i fordon och på hållplatser. Genom samverkan så ska informationen även tillgängliggöras i andra aktörers kanaler.

4.4.4 Den pågående digitaliseringen

Digitaliseringen pågår ständigt och samhället har övergått nästan uteslutande till digitala tjänster. Digitaliseringen innebär stora möjligheter att dela information, skapa personliga erbjudanden och produkter samt att kunna utveckla tjänsteutbudet. En annan fördel är möjligheten att uppdatera information snabbt eller till och med i realtid. En viktig aspekt är dock att utvecklingen sker med användaren i fokus och utifrån lagstadgade tillgänglighetsdirektiv.

Det finns och kommer fortsatt att finnas vissa grupper som inte kan använda de digitala tjänsterna. Det är därför viktigt att kunna erbjuda alternativa sätt att ta till sig information så som tryckt information samt kundservice.

Köp biljett
direkt i appen

4.5 Trygghet

Trygghetsfaktorn är ofta en faktor som resenärer lyfter i resvaneundersökningar och andra nöjdhetsmätningar. Att arbeta med trygghetshöjande insatser är därför en viktig del i att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och höja kundnöjdheten.

4.5.1 Bemötande

I en värld där en allt större del av vardagens tjänster erbjuds och hanteras digitalt så är det mänskliga mötet en viktig kompletterande trygghetsfaktor.

Ett vänligt och korrekt bemötande skapar trygghet. I kollektivtrafiken så möts resenärer av bussförare, kundvärdar, tågvärdar, försäljningspersonal och kundtjänst. Samtliga dessa funktioner behöver utbildas i bemötande utifrån en gemensam värdegrund. Detta är något som Din Tur ska ta ansvar för och arbeta med under programperioden.

Det är också viktigt att utforma kollektivtrafikens infrastruktur så den knyter an till stråk där människor rör sig. Detta skapar trygghet och möjliggör för personer som behöver hjälp att kunna få det även av personer som inte för tillfället reser med kollektivtrafiken.

4.5.2 Kundtjänst-kundcenter

Din Turs kundtjänst fyller ett viktigt syfte som mänsklig kontakt mot resenärerna. Kundtjänst ska därför arbeta för att ha ett gott bemötande mot kunderna och dess olika behov.

Din Tur kundcenter koordinerar både anropsstyrd trafik och särskilda persontransporter. Framför allt särskilda persontransporter nyttjas av personer med särskilda behov vilket ökar kraven på ett korrekt och vänligt bemötande.

4.5.3 Punktlighet

Att komma fram i tid är en av de viktigaste aspekterna för att få fler att resa kollektivt. Punktligheten i Västernorrlands kollektivtrafik är mycket hög, bättre än genomsnittet i Sverige. Trots detta är punktlighet en källa till oro. Detta beror troligen på bristen i realtidsinformation som skapar osäkerhet och bidrar till att den upplevda punktligheten är sämre än den faktiska punktligheten.

Västernorrland behöver implementera ett fungerande realtidssystem i alla informationskanaler för att öka den upplevda punktligheten.

Genom en god trafikplanering avseende körtider och byten så minimeras risken för förseningar. Förseningar kan ändå uppstå exempelvis på grund av fordonsfel, förarmisstag, vägarbeten eller olyckor. Din Tur ska kontinuerligt följa upp och hantera förseningar i trafiken. Din Tur ska även tillsammans med berörda väghållare verka för att framkomlighetsfrämjande åtgärder för bussar byggs där det finns problem.

4.5.4 Rätt utformade hållplatser och fordon

Att hållplatser och fordon är utformade på rätt sätt är av stor vikt. Hållplatser bör utformas enligt gällande hållplatshandbok där utrustning som belysning i kombination med fri sikt med bra utsikt till intilliggande fastigheter/tomter samt tillräckligt stor plattform är av extra vikt ur säkerhets- och trygghetsperspektiv.

Även utformning av fordon är viktigt. Aspekter som att föraren kan överblicka hela fordonet i kombination med övervakningskameror ökar tryggheten och säkerheten för såväl förare som resenärer.

Bild: Typexempel på hållplats med god sikt.

5. ATTRAKTIV REGION

"Kollektivtrafiken är en grundläggande del av en attraktiv region och hållbar samhällsutveckling. Den ska skapa ökad tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens alla invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Region Västernorrland ska vara en förebild i arbetet med regional kollektivtrafik och konstant arbeta för att förbättra människors rörelsemöjligheter – på ett så hållbart sätt som möjligt."

5.1 Trafikering

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska formas om utifrån ny modell med principer, trafiktyper och utbudsnivåer. Syftet är att tillskapa ett jämlikt, attraktivt och behovsstyrt upplägg som ökar det kollektiva resandet. Mer information om detta upplägg återfinns i *bilaga 3 – trafikplan*.

5.1.1 Trafikeringsprinciper

Enligt förslaget till ny förbundsordning så ska kollektivtrafiken i Västernorrlands län bygga på sex principer och dessa är:

- Behovsstyrt – trafiken dimensioneras utifrån befolkningsunderlag, servicepunkter samt andra större målpunkter
- Jämlikt – orter av samma storlek ska ha likvärdigt kollektivtrafikutbud oavsett var de ligger i länet
- Strukturerat – utbudet ska beskrivas i trafikslag och utbudsnivåer
- Modernt – kollektivtrafiken ska moderniseras genom digitalisering, innovation samt nya fordons- och trafikeringsupplägg (exempelvis anropsstyrd närtrafik på landsbygden)
- Effektivt – Kollektivtrafiksystemet ska så långt som möjligt utformas för att kunna maximera samordningen av olika resebehov och målgrupper inom såväl allmän kollektivtrafik som särskilda persontransporter
- Utbyggbart – enskild medlem kan utöver omfattningen av det gemensamma kollektivtrafiksystemet köpa till billigare eller mer omfattande trafik så länge upplägget är förenligt med gällande trafikförsörjningsprogram

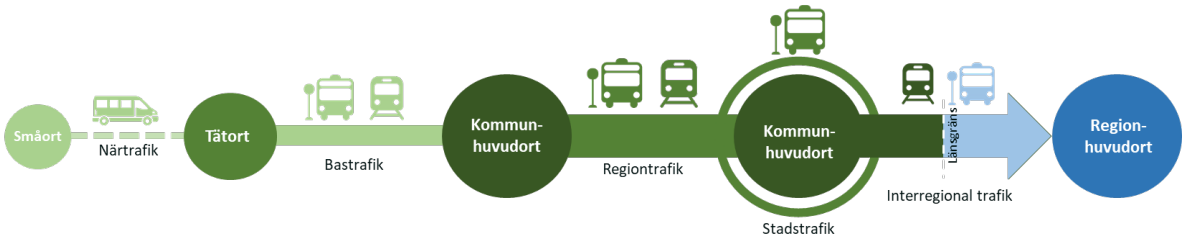
Befolkningsunderlag utgår ifrån ortsstorlekar men anpassas utifrån faktisk befolkningsstruktur. I Västernorrland är det vanligt att flera mindre byar ligger på rad i en dalgång. Vid sådana tillfällen så ska dalgångens totala befolkning ligga till grund för bedömningen av trafiknivå.

Ovanstående principer ska ligga till grund för all trafikplanering i Västernorrlands län.

5.1.2 Trafikslag och utbudsnivåer

Allmän kollektivtrafik i Västernorrland ska byggas utifrån fem trafikslag:

- Interregional trafik – trafik till angränsande län
- Regiontrafik – trafik mellan kommuner/kommunhuvudorter
- Bastrafik – trafik in mot kommunhuvudort samt mellan tätorter
- Närtrafik – anropsstyrd trafik på landsbygd
- Stadstrafik – trafik i stadsområden



För samtliga trafikslag ska det finnas olika utbudsnivåer. Dessa ska fastställas de kommande åren kopplat till omställningen till en ny kostnadsfördelningsmodell. Exempel på nivåer återfinns i *bilaga 3 – trafikplan*.

5.1.3 Tågtrafik

Tåget utgör i framtiden en än mer viktig stomme i kollektivtrafiken. När järnvägsbanorna succesivt förbättras så kan fler och snabbare tåg bidra till att fler väljer att resa kollektivt. Kortare restider med tåg innebär att länet allt mer kan räknas som en samlad arbetsmarknadsregion.

Viktiga utvecklingsområden för Västernorrlands län är:

- Dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Härnösand
- Fortsatta satsningar på Mittbanan för ökad kapacitet och hastighet
- Tillskapa tågtrafik till Sollefteå

Utvecklingen av tågtrafikeringen i norra Sverige hanteras av Norrtåg AB. Under 2022–2023 pågår arbetet med att ta fram en tågstrategi som ska ligga till grund för trafikutveckling och kommande tågupphandling. Din Tur medverkar i arbetet med tågstrategin. Vår utgångspunkt är att åstadkomma ett så bra kollektivtrafikupplägg som möjligt inom ramen för länets praktiska och finansiella förutsättningar.

5.1.4 Busstrafik

Den kommande programperioden så kommer busstrafiken fortsatt vara den viktigaste delen i länets kollektivtrafiksystem sett till antal resenärer.

I och med det nya principtrafikutbudet samt de förbättringar som föreslås gällande bland annat fordon, information, biljettupplägg och tillgänglighet så kommer busstrafiken att öka sin attraktivitet för såväl invånare som besökare.

Busstrafiken ska generellt göras snabbare. Rätare linjedragning, översyn av hållplatser samt framkomlighetsåtgärder i tätorter ska genomföras för att öka busstrafikens attraktivitet. Uträtning av linjesträckning kan leda till minskad geografisk täckning. Detta behov ska då lösas genom anslutande trafik samt väl utvecklade bytespunkter.

Busstrafiken ska i större utsträckning utformas för att fungera för arbetspendling. Turutbud och tidtabell ska utformas så att det är möjligt att resa till/från kommuncentra i pendlingstid. *Regiontrafik* och *Bastrafik* ska planeras utifrån snabbast möjliga resa till eller mellan kommuncentra. Anknytningen i kommuncentran ska dels vara till tågstationer/resecentrum

med tidslägen som passar för byten till/från tåg men även till ortens faktiska centrum om detta ligger separat från tågstation/resecentrum.

Varje linje ska utredas utifrån befolkningsstruktur, målpunkter, målgrupper, faktiskt resbehov och framtida respotential. Utifrån denna utredning och angivna principer så ska optimal utformning eftersträvas. Det kan innebära att vissa linjer anpassas för att passa specifika målpunkter eller målgrupper.

Parallell busstrafik längs tågbanor ska minskas men kommer fortsatt att finnas för att täcka det lokala resebehov som finns på dessa sträckor samt för att komplettera i tidslägen som tåget inte kan erbjuda. På relationer där tåget har sämre restidskvot än busstrafiken kan parallell trafik förekomma för att skapa attraktiva kollektiva resmöjligheter.

Enligt det nya principtrafikutbudet så ska en ny form av trafikupplägg utvecklas för landsbygd och glesbygd – närtrafik. Närtrafiken är tänkt att vara ett modernt och effektivt trafikupplägg som samordnar olika resbehov och ökar den geografiska tillgängligheten för kollektivtrafiken.

Hantering av Bussgods kommer i framtiden att ske på persontrafikens villkor. Bussutformning, linjesträckning och tidtabell kommer inte att anpassas för godshantering.

5.1.5 Särskilda persontransporter (SÄKO)

Även i länets framtida trafikupplägg behövs särskilda persontransporter för att säkerställa att alla lagstadgade resbehov kan utföras. Målet är att en större del av resorna kan implementeras i den allmänna kollektivtrafiken särskilt med ett nytt närtrafikupplägg men en stor del av resorna kommer fortsatt att ske i fordon avsedda för särskilda persontransporter.

Grunden för planeringen av dessa transporter är dels de reglementen som fastslås av kommunalförbundets medlemmar kopplat till skolskjutsar, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Därtill kommer Din Tur kundcenters kompetens och system som möjliggör en bra planering och samordning av beställda transporter.

Inriktningen för framtiden är att samla så stor del som möjligt av medlemmarnas transportbehov för att kunna maximera samordning och effektiv planering. Därtill så är målet att utveckla transportslaget genom ny teknik så som realtid, AI samt fler sätt att beställa transporter.

5.1.6 Skolresor

Kommunernas behov av skolresor kommer fortsatt att vara stort. Målgruppen skolelever är en målgrupp att ta hänsyn till vid utformning av trafik. Beroende av trafikslag och utbudsnivå kan anpassning för skolelever göras i olika omfattning. Generellt så ska dock framtidens kollektivtrafik anpassas för mer än en målgrupp.

Skolresor som sker i gemensamt finansierad kollektivtrafik ska ske till självkostnadspris enligt förslaget till ny förbundsordning. Administrativt upplägg för denna lösning ansvarar Din Tur för att ta fram.

5.2 Infrastruktur

Transportinfrastruktur består av flera olika beståndsdelar varav flera har koppling till och betydelse för kollektivtrafiken. Exempel på sådana är:

- Tågbanor
- Tågstationer
- Vägar
- Busshållplatser/bytespunkter
- Bussgator och andra framkomlighetsåtgärder
- Anslutande gång- och cykelvägar
- Pendlarparkeringar

Ansvaret för infrastrukturen är i huvudsak uppdelat mellan Trafikverket och kommunerna. Infrastrukturen påverkar kollektivtrafikens kapacitet, restider och säkerhet.

5.2.1 Busshållplatser

En mycket viktig del i kollektivtrafiksystemet är de hållplatser som finns. Det är på dessa som resor börjar och slutar. Det är därför mycket viktigt att dessa hållplatser har en hög funktionalitet, säkerhet och tillgänglighet.

Det finns närmare 2 000 hållplatser i länet. Standarden på dessa varierar och utvecklingsbehovet är stort men åtgärderna tar lång tid och kostar mycket pengar. Det kommer därför att krävas ett långsiktigt och strukturerat arbete för att höja nivån. Mer om hållplatser och processen att förbättra dessa finns i *bilaga 1 – hållplatshandboken*.

5.2.2 Bytespunkter-stationer-resecentrum

Hållplatser som möjliggör byten mellan linjer och/eller trafikslag benämns bytespunkter. Dessa kan vara allt från en landsvägshållplats med pendlarparkering till ett stort resecentrum i en kommunhuvudort. Trygga och funktionella bytespunkter är en viktig del i att skapa ett sömlöst kollektivtrafiksystem från start till mål.

Standarden på en bytespunkt bör vara något högre än på en vanlig hållplats då den innehåller fler funktioner och potentiellt ska ha kapacitet för fler resenärer. Förutom bra hållplatsplattformar och perronger så ska anslutningar vara tydliga och tillgängliga. Parkering för såväl cyklar som bilar behövs som regel. Någon form av väderskydd ska finnas och detta kan på ett resecentrum vara en stor byggnad med många funktioner. Många bytespunkter är redan idag bra men även här finns ett stort utvecklingsbehov. Detta beskrivs i *bilaga 1 – hållplatshandbok*.

5.2.3 Järnvägsbanor

Standarden på järnvägsbanorna har stor påverkan på tågtrafikens kapacitet och restid. Länets järnvägsbanor är av varierad kvalitet. Botniabanan från Västeraspby till Umeå är modern, har en rak sträckning och tillåter höga hastigheter medan Ostkustbanan, Ådalsbanan och Mittbanan är äldre banor med många kurvor och låg hastighet. Det sker hela tiden investeringar för att öka säkerheten, kapaciteten och hastigheten på banorna.

För att tåget ska bli den stomme i kollektivtrafiksystemet som den utgör i många andra län så krävs fortsatta stora investeringar. Tre viktiga insatsområden för länet är:

- Dubbelspår på Ostkustbanan för ökad kapacitet och minskade restider både i länet och till/från Stockholm
- Fortsatta satsningar på Mittbanan för högre kapacitet och kortare restider mellan Sundsvall, Ånge, Östersund, Åre samt Trondheim
- Fortsatta satsningar på Övre Ådalsbanan som möjliggör persontrafik med tåg till Sollefteå/Långsele

5.2.4 Vägstandard

Även länets vägar är av varierande kvalitet. Det finns brister främst i bärighet och trafiksäkerhet och på vissa håll i kapacitet. I länets fortsatta arbete med att utveckla väginfrastrukturen så måste kollektivtrafikens behov beaktas så att kollektivtrafiken kan göras trafiksäker och tillgänglig utan att det försämrar restid och framkomlighet. Exempel på utmaning är när vägar byggs om och blir mötesfria. Då krävs särskilda lösningar för att kunna bygga trafiksäkra och tillgängliga hållplatser.

Din Tur behöver i kommande upphandlingar ta hänsyn till vägstandard när upphandlingar ska genomföras för att se till att de fordon som upphandlas har den komfort och säkerhet som önskas utifrån gällande vägförutsättningar.

5.2.5 Trafiksäkerhet

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska drivas och utformas trafiksäkert vilket ställer krav på både fordon och infrastruktur.

Hållplatser och bytespunkter ska utformas på ett sätt som bidrar till hög säkerhet främst för oskyddade trafikanter på väg till och från hållplatsen men även för de bussfordon som trafikerar hållplatsen. Hållplatser som används av barn, äldre och/eller personer med funktionsnedsättning bör beaktas särskilt när det kommer till trafiksäkerhet.

5.2.6 Framkomlighet

För att kunna konkurrera med bilen så behöver kollektivtrafiken ha en god framkomlighet som ger bra restidskvoter. Kopplat till detta så finns olika aspekter att ta hänsyn till.

För buss längs landsväg är det viktigt att hållplatser utformas så att inte extra körvägar eller svåra utfarter tar tid för kollektivtrafiken. För buss i tätorter är det viktigt att kollektivtrafiken får företräde där det är möjligt och ibland även egen infrastruktur som inte bilar får nyttja. Signalprioritering, dubbla stopphållplatser, bussfiler och bussgator är exempel på framkomlighetshöjande åtgärder i tätort.

För tågtrafiken så är dubbelspår, fler mötesspår och tidtabelloptimering insatser som kan höja framkomligheten.

5.3 Hela-resan-perspektivet

För att få fler att välja kollektivtrafiken så behöver den utvecklas så den erbjuder samma service som bilen det vill säga möjlighet att resa hela vägen från start till mål. Detta innebär en utveckling av fler tjänster som kopplas ihop digitalt och fysiskt.

5.3.1 Ett sömlöst Västernorrland

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland ska utgöras av ett användarvänligt sammanhängande system med fler tjänster än idag.

Olika transporttjänster knyts ihop vid funktionella bytespunkter utan långa bytestider. Det gör det möjligt för fler att använda kollektivtrafiksystemet för sina resor från start till mål.

Resenärsinformationen och möjligheten att köpa biljett ska vara tydlig och samlad på ett ställe. Med digitaliseringens hjälp så reser du i hela systemet bara genom att använda en mobilapp.

5.3.2 Kombinerad mobilitet

Kombinerad mobilitet, som internationellt benämns Mobility as a Service (MaaS), är ett samlingsbegrepp för mobilitetslösningar som syftar till att göra transportsystemet så flexibelt och utbudsgeneröst som möjligt. Mobilitetssystemet innehåller både fysiska transporttjänster såväl som digitala tjänster.

Grundtanken med mobilitetstjänster är att det ska utöka kollektivtrafikens upptagningsområde och tjänster för att på så vis stärka kollektivtrafikens attraktionskraft och marknadsandel.

I Västernorrland så ska kollektivtrafiksystemet succesivt ställas om till att bli ett system för kombinerad mobilitet. Din Tur ska ha en drivande roll i denna utveckling men detta ska huvudsakligen ske genom samverkan där fler aktörer bjuds in för att erbjuda sin tjänster och där alla tjänster samlas i gemensamma kanaler för information och köp.

5.4 Regional utveckling

I Västernorrland ska kollektivtrafiken ses som ett viktigt verktyg i allt arbete med regional utveckling. Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla befintliga miljöer och verksamheter men även på ett tidigt stadium vara med och forma framtidens miljöer och verksamheter.

5.4.1 Översiktsplaner & detaljplaner

Kollektivtrafiken bör vara en stomme i all framtida samhällsplanering för att klara de miljö- och klimatkrav som ställs. Kollektivtrafiken har redan idag en etablerad del i framtagandet av översiktsplaner. På detaljplanenivå så finns kollektivtrafiken för det mesta också med i planeringen men inte alltid. I Västernorrland så ska samverkan mellan planupprättare och Din Tur stärkas ytterligare så kollektivtrafiken tas med på ett tidigt stadium i alla planarbeten.

Trafikförsörjningsprogrammet ska vara ett underlag för regionens och kommunernas arbete med stads- och regionutveckling och upprättning av planer.

5.4.2 Samverkan näringsliv

I ett län som förväntas ha en positiv näringslivsutveckling de kommande åren så är samverkan med näringslivet viktigt för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken kan skapa goda förutsättningar för utvecklingen hos nya och befintliga arbetsgivare då det skapar förutsättningar för arbetsresor och kompetensförsörjning samt ger arbetsgivaren möjlighet att utföra hållbara tjänsteresor. Arbetsgivare kan genom att statsa på kollektivt resande i sin tur stärka kollektivtrafikens utveckling.

Under programperioden så ska Din Tur identifiera bra forum att föra dialog med näringslivet. Dessutom så ska kollektivtrafiken paketeras för näringslivet och säljas in genom ett riktat arbete av Din Turs marknadsansvarige.

6. HÅLLBART SAMHÄLLE

"I en värld där ekologiska, sociala och ekonomiska utmaningar ter sig allt större så kan kollektivtrafiken bidra med hållbara mervärden. En framtida kollektivtrafik minskar miljö- och klimatpåverkan samtidigt som den erbjuder ett mer jämställt och jämlikt transportsystem. Sett i ett samhällsekonomiskt perspektiv så erbjuder kollektivtrafiken stora ekonomiska mervärden som bidrar till att styra världen i en hållbar riktning."

6.1 Miljö & klimat

Beslut om mål för minskad miljö- och klimatpåverkan har fattats på global, nationell, regional och lokal nivå. Sverige har generellt en hög ambitionsnivå när det gäller att minska miljö- och klimatpåverkan. Tyvärr så går utvecklingen inte i linje med fastställda mål. Detta gäller inte minst transportsektorn. För att klara målen så krävs ytterligare åtgärder. Vi behöver ställa om till ett transportsystem med färre och effektivare transporter som i så stor utsträckning som möjligt genomförs med emissionsfria fordon. För persontransporter kan kollektivtrafiken utgöra en viktig del i denna omställning. Kollektiva resor är energi- och resurseffektivare än resor i egen bil. Effekten på utsläppen beror dels på andelen emissionsfria bussar men även på privatbilismens utveckling.

6.1.1 Fordon och drivmedel

Västernorrland har under ett antal år haft en helt fossilfri kollektivtrafik. Alla bussar och taxifordon körs på det förnybara drivmedlet HVO100. Vi har dessutom tre bussar och tre taxibilar som är elfordon men dessa utgör endast 1,5% av fordonsflottan. Persontrafik med tåg körs uteslutande med grön el.

Målen för framtidens kollektivtrafik är att så stora delar av fordonsflottan som möjligt ska utgöras av nollemissionsfordon. Detta innebär elfordon som framdrivs av energibärare i form av batterier och/eller vätgas. Fordonsutvecklingen går snabbt så det är svårt att avgöra exakt hur stor del av flottan som 2027 kan utgöras av nollemissionsfordon men målet är satt till 75%.

De delar av fordonsflottan som inte är nollemissionsfordon ska fortsatt vara fossilfria. Det innebär att behovet av hållbarhetsklassat biodrivmedel kvarstår om än i mindre omfattning. Valet av drivmedel kommer att styras av flera faktorer så som hållbarhetsklassning, CO2-utsläpp, fordonstillgång, drivmedelstillgång, tillgänglig infrastruktur samt ekonomi. Din Tur kommer att arbeta vidare med kravställan fram till kommande bussupphandling.

Oavsett val av drivmedel och energibärare så måste länet säkerställa tillgång till infrastruktur för tankning och laddning. Här behövs en samverkan mellan offentliga och privata aktörer. Särskilt viktigt är att försörja länets större fordonsdepåer.

En annan viktig del är att anpassa fordonstyp utifrån resbehovet. Under innevarande trafikavtalsperiod så har en förflyttning skett till fler mindre bussfordon på landsbygden. Mindre fordon kräver mindre resurser vid tillverkning och drar mindre energi vid användning. I Västernorrland tror vi på en fortsatt utveckling där fler mindre fordon skapar geografisk täckning på landsbygd och där stomtrafik utförs med större fordon med högre kapacitet. Fordonstyp ska anpassas utifrån kapacitetsbehov.

Mer om fordon och drivmedel finns i *bilaga 4 - fordonsstrategi*.

6.2 Social samhällsnytta

Social hållbarhet är svårt att definiera exakt, men andemeningen med begreppet är ofta förknippat med social rättvisa. Här ryms diskrimineringsgrunderna men även FN-direktiv, och lagstiftning.

6.2.1 Minskad diskriminering

Diskrimineringen i samhället är fortfarande relativt stor. Människor diskrimineras utifrån de sju diskrimineringsgrunderna kön, könsidentitet eller könsuttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning samt ålder.

Utgångspunkten för Din Turs arbete är att minska diskrimineringen genom att arbeta för en jämlik, jämställd och tillgänglig kollektivtrafik som är anpassad och trygg för alla resenärsgrupper. För att åstadkomma detta så behöver diskrimineringsgrunderna tas med i allt planerings- och uppföljningsarbete kopplat till trafikering, linjenät, fordon, infrastruktur, information och kundtjänst.

6.2.2 Folkhälsa

Kollektivtrafiken bidrar på två sätt till förbättrad folkhälsa.

1. Kollektivtrafik ger minskad påverkan på närmiljön och förbättrad luftkvalitet och bidrar på så sätt till att det blir färre sjukdoms- och dödsfall relaterade till miljö och luft
2. Forskning visar också att personer som reser med kollektivtrafik rör sig mer i vardagen än om resandet sker med bil. Även detta har en positiv påverkan på folkhälsan då fysisk aktivitet minskar risken för sjukdoms- och dödsfall inom exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar

Sammantaget så kan kollektivtrafikens bidrag till folkhälsan spara samhället stora pengar i framtiden utifrån ett minskat behov av vård och omsorg.

6.2.4 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

En tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik ger ökad funktionalitet för alla resenärer. Insatserna genomförs främst för personer med funktionsnedsättning men gynnar inte minst barn och äldre i stor omfattning. Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken är dessutom ett lagkrav.

Västernorrlands kollektivtrafik har idag en låg tillgänglighetsanpassning jämfört med de flesta andra län. Ambitionen är att höja denna nivå men också att tydliggöra den så det går att veta vilken tillgänglighetsnivå som gäller på en linje eller en hållplats.

Kollektivtrafiken kommer inte att kunna göras tillgänglig för alla personer på alla platser. Resurserna för att klara detta finns inte idag. Därför är den särskilda persontrafiken fortsatt ett viktigt komplement till allmän kollektivtrafik. Genom att höja tillgänglighetsnivån i den allmänna kollektivtrafiken och införa trafikslag som är anpassade, flexibla och nära så kan dock behovet av särskilda persontransporter minska.

Målen för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kan sammanfattas i nedanstående matris.

		Utfall år				
Insatsområde	**Mål**	**Nuläge**	**2024**	**2026**	**2028**	**2030**
Fordon	Andel tillgänglighetsanpassade bussfordon	47%	47%	47%	90%	90%
Infrastruktur	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn	40%	50%	60%	70%	80%
Information	Information om tillgänglighetsnivå per linje på webb samt i app	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja
Information	Andel bussfordon med invändigt hållplatsutrop	0%	50%	50%	100%	100%
Kompetens	Genomförda kompetenshöjningsinsatser / år	0	2	2	2	2
Dialog	Genomförda brukarråd / år	0	2	2	2	2

Mer om målen och arbetet att uppnå dem återfinns i *bilaga 2 – plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.*

6.2.3 Geografisk tillgänglighet

Geografisk tillgänglighet kan mätas i hur stor del av invånarna som har ett visst maxavstånd till närmaste kollektivtrafikhållplats. För att uppnå ett jämlikt kollektivtrafiksystem så behöver den geografiska tillgängligheten öka.

I tätorter och befolkningstäta stråk så finns det i regel redan en bra geografisk tillgänglighet. Det är på landsbygden och i glesbygden som den geografiska tillgängligheten är låg. Att öka den geografiska tillgängligheten är som regel kopplat till höga kostnader. Nyckeln för Västernorrlands utveckling är därför att hitta smarta trafikupplägg som kan samordna så stora delar av det totala resbehovet som möjligt.

Ambitionen under programperioden är att ta fram, testa och implementera ett nytt trafikupplägg som kallas närtrafik på landsbygden. Rätt utformat kan ett sådant upplägg öka den geografiska tillgängligheten utan att öka kostnaderna.

6.3 Resursoptimering

Kollektivtrafik kan göras mer resurseffektiv utan att göra avkall på resenärsfokus genom att optimera linjenät, trafikering och fordonsval. Genom tillskapandet av en optimerad och attraktiv trafik så kan kollektivtrafiken även bära en större del av sina kostnader genom biljettintäkter.

6.3.1 Ett resurseffektivt kollektivtrafiksystem

Kollektivtrafiken måste diskuteras utifrån såväl ett trafikekonomiskt perspektiv som ett samhällsekonomiskt perspektiv. Dessa bägge perspektiv måste balanseras och utifrån det så måste beslut tas om trafikutbud och kostnader. Idag så är det ingen kollektivtrafik som fullt ut kan bära sina egna kostnader.

För att klara av att skapa en kollektivtrafik som bidrar till samhällets hållbara utveckling men håller sig inom tillgängliga ekonomiska resurser så är det viktigt med en resursoptimerad trafiklösning. Din Tur ska kontinuerligt bedriva en översyn av trafikupplägget i syfte att optimera trafiken. Trafik med få påstigande per tur ska ses över och göras om till anropsstyrd närtrafik.

Val av fordon är också en viktig aspekt för resurseffektiviteten. Linjer och stråk med hög resandepotential bör trafikeras av tågfordon och/eller busstyper med stor passagerarkapacitet. I närtrafik samt linjelagd trafik med ett lågt resande bör trafikeras med taxifordon eller mindre bussfordon.

6.3.2 Kostnadstäckningsgrad

Ett sätt att minska samhällets kostnader för kollektivtrafiken är att öka biljettintäkterna. Direkta prishöjningar kan vara svårmotiverade så i första hand gäller det att öka antalet resenärer och resor. För att lyckas med detta så behöver trafiken utvecklas till att bli mer attraktiv och även marknadsföringen behöver öka.

Länets kostnadstäckningsgrad är 12,7% men ska enligt mål öka till 17%. Det innebär i dagsläget ökade intäkter om cirka 20 miljoner kronor årligen. Dessa medel kan i sin tur satsas på förbättrad trafik för att ytterligare öka antalet resenärer och resor.

Forskning visar att generellt så ger utökade satsningar på trafik ännu större intäktsökningar från biljetter. Detta förutsatt att trafikering anpassas utifrån de behov och den potential som finns. Satsningar i områden med stor potential

7. LAGAR OCH BESTÄMMELSER

En trafikhuvudman har många lagar och bestämmelser att förhålla sig till. Först och främst kollektivtrafiklagen, men det finns även en mängd andra lagar som påverkar så som lagen om färdtjänst, skollagen, lagen om offentlig upphandling samt lagen om miljökrav vid vissa upphandlingar av bilar och kollektivtrafiktjänster.

7.1 Regional kollektivtrafikmyndighet

Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Syftet med lagstiftningen är bland annat att öka samordningen mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering men även att förenkla för kommersiella trafikföretag att komma in på marknaden och bedriva kollektivtrafik. I Västernorrland är det Din Tur som är regional kollektivtrafikmyndighet.

7.2 Allmän trafikplikt

I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet kan Din Tur besluta om allmän trafikplikt. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av Din Tur under varumärket Din Tur eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg. Mer infomation finns i *bilaga 3 – trafikplan*.

Ett trafikpliktsbeslut säkerställer att den trafik som anses nödvändig kommer till stånd då övrig trafik inte bedöms finnas i önskvärd omfattning. Din Tur kan efter ett sådant beslut upphandla, avtala och driva trafiken i egen regi. I det fall det finns intresse från kommersiell aktör kan Din Tur avstå från att besluta om allmän trafikplikt.
Din Tur kan även överlåta behörighet för trafikpliktsbeslut och trafikupphandling till angränsande trafikhuvudmän för trafik som bedrivs över länsgränser. I Västernorrland finns sådana samarbeten med Gävleborg och Jämtland samt med Västerbotten genom Norrtåg.

7.3 Kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag har rätt att etablera kollektivtrafik på kommersiell grund. Det öppna marknadstillträdet ger kollektivtrafikföretag möjlighet att bedriva kommersiell trafik på villkoret att det görs en anmälan till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I Västernorrland bedrivs kommersiell trafik med buss av Y-buss på sträckorna Umeå-Stockholm samt Sollefteå-Stockholm. SJ bedriver kommersiell tågtrafik på sträckan Stockholm-Sundsvall-Umeå.

Din Tur vill skapa goda förutsättningar för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik i samt till och från Västernorrland. Genom att använda branschgemensamma IT-system och erbjuda biljettsamverkan så stimulerar vi kommersiella aktörer att etablera sig i Västernorrland. Befintliga samarbeten ska vårdas och utvecklas och vi välkomnar även nya aktörer.

7.4 Färdtjänst

Sex av länets sju kommuner har överlåtit upphandling av färdtjänsttransporter till Din Tur. Tre av kommunerna har även överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst till Din Tur.

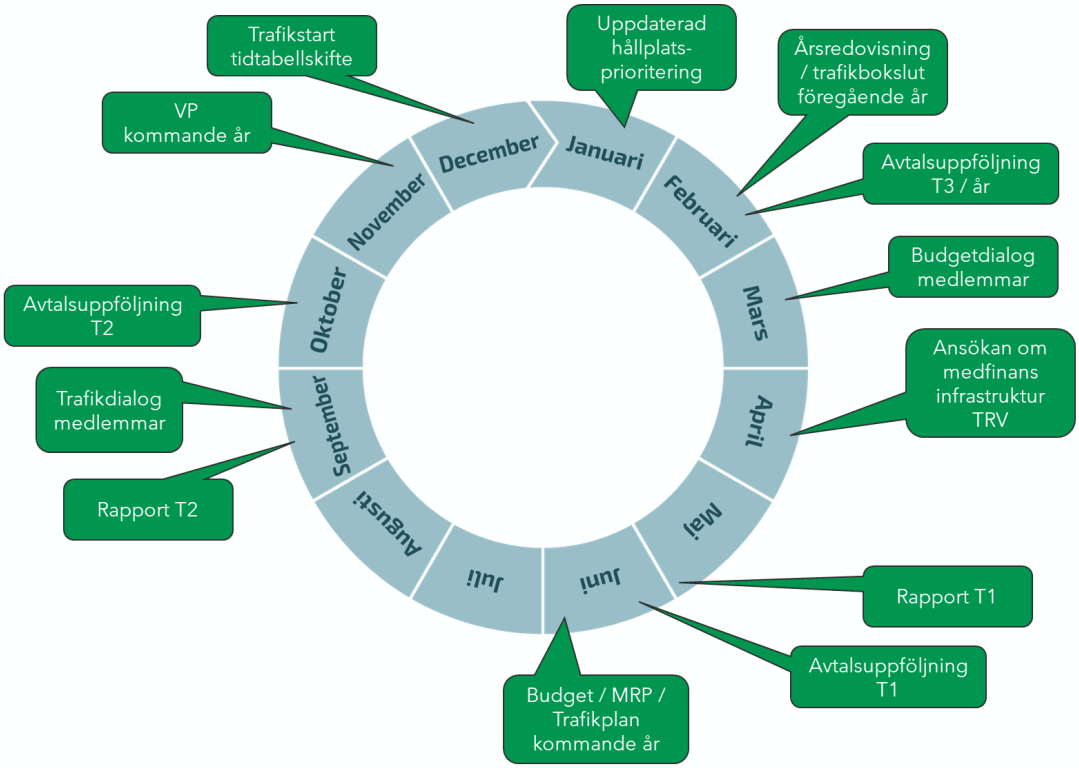
Inriktningen för framtiden är att samla så stor del som möjligt av medlemmarnas transportbehov för att kunna maximera samordning och effektiv planering. Därtill så är målet att utveckla transportslaget genom ny teknik så som realtid, AI samt fler sätt att beställa transporter.

Färdtjänst ingår i Särskilda persontransporter, som det går att läsa mer om i avsnitt 5.1.5. Information om hantering av och taxor för färdtjänst finns i *bilaga 5 – färdtjänst och riksfärdtjänst*.

7.5 Taxi

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten, DinTur, ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet. DinTur ska arbeta för att se taxi som en inkluderande del av kollektivtrafiknätet. Taxi kan erbjuda resmöjligheter till platser som linjelagd kollektivtrafik inte når och på tider där linjetrafiken inte trafikerar. I ett framtida trafikupplägg förväntas andelen mindre fordon öka i kollektivtrafiken.

8. RAMFÖRUTSÄTTNINGAR OCH GENOMFÖRANDEPLAN



8.1 Organisation i förändring

Din Tur har i flera omgångar genomgått organisatoriska förändringar. Arbetsuppgifter har flyttats och lagts ut på externa parter. Vissa arbetsuppgifter har fått förstärkta resurser medan andra tagits bort. Processen pågår fortfarande och målet är att skapa en organisation som är optimerad för de uppgifter och utmaningar som ska hanteras de kommande åren.

Under 2021–2022 så har även en process pågått för att ta fram en ny förbundsordning för Din Tur. Syftena med denna process är att skapa ett sammanhållet och tydligt ansvar för all regional kollektivtrafik såväl politiskt som operativt, ta fram en dokumenterad samverkansmodell som ska gälla även efter en eventuell skatteväxling, ta fram en transparent modell för dimensionering och prioritering av trafiken som ska gälla även efter en eventuell skatteväxling, införa ny modell för kostnadsfördelning samt att införa en ny modell för finansiering av skolresandet i den allmänna kollektivtrafiken.

När bägge ovanstående processer är slutförda har länet en bra organisation för att arbeta med trafikutvecklingen och måluppfyllelsen.

8.2 Vikten av samverkan

Samverkan mellan länets aktörer är den absolut viktigaste förutsättningen för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet. Ingen aktör har ensam rådighet över de åtgärder som krävs för att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet och vissa mål förutsätter att flera aktörer samarbetar med varandra. Exempel på områden som är extra viktiga att samverka kring är utveckling av tjänsteutbud, utveckling av infrastruktur samt förbättring av tillgänglighetsnivån.

Samverkan ska i första hand ske med medlemmar, trafikbolag, andra trafikhuvudmän, myndigheter och olika former av intresseorganisationer.

Din Tur avser utveckla samverkan genom att identifiera vilka forum som är viktiga för det fortsatta arbetet och ta ett ökat ansvar för dialogen i dessa forum.

8.3 Struktur för planering och uppföljning

8.3.1 Årshjul

Din Tur ska i samverkan med dess medlemmar och övriga parter planera, genomföra och följa upp sin verksamhet med utgångspunkt i ett årshjul. Årshjulet ska vara anpassat för de parter som samverkan behöver ske med samt de hålltider som ett kollektivtrafikår innefattar. Bilden på sida 33 illustrerar det årshjul som Din Tur ska arbeta utefter.
I många fall så är kollektivtrafikens processer långsiktiga och sträcker sig över flera år.

8.3.2 Flerårsperspektivet

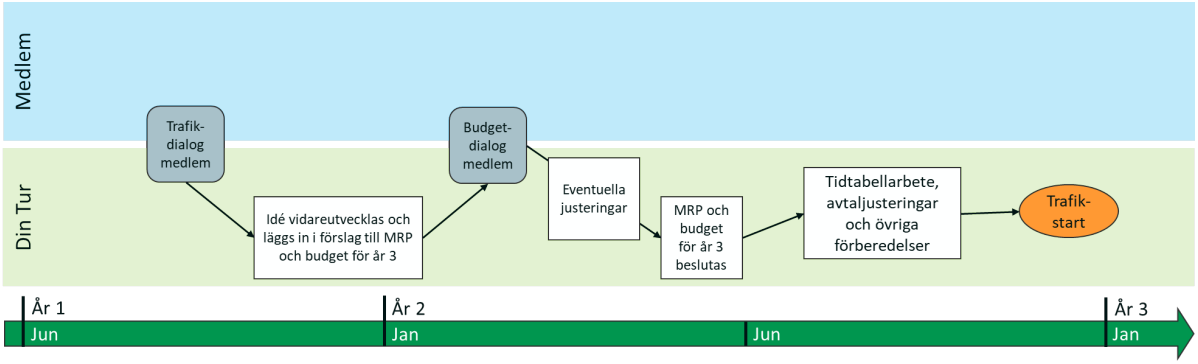
De flesta processer som rör kollektivtrafik sträcker sig över flera år. Ambitionen är att förslag på trafikutveckling och behov av infrastrukturutveckling ska lyftas på den årliga trafikdialogen som genomförs med medlemmarna i september. Utifrån dessa förslag arbetar Din Tur fram förslag på trafikförändringar som tas upp i förslag till budget och MRP som skickas ut i februari. I januari så tar Din Tur även fram en uppdaterad regional prioriteringslista för hållplatsinvesteringar.

Om budget och MRP fastställs så arbetar Din Tur vidare med föreslagna trafikförändringar. Mindre förändringar kan då införas vid tidtabellskiftet i december. Större trafikförändringar kan behöva ytterligare ett år att införa. Tillhörande infrastrukturbehov hanteras parallellt i egen process.

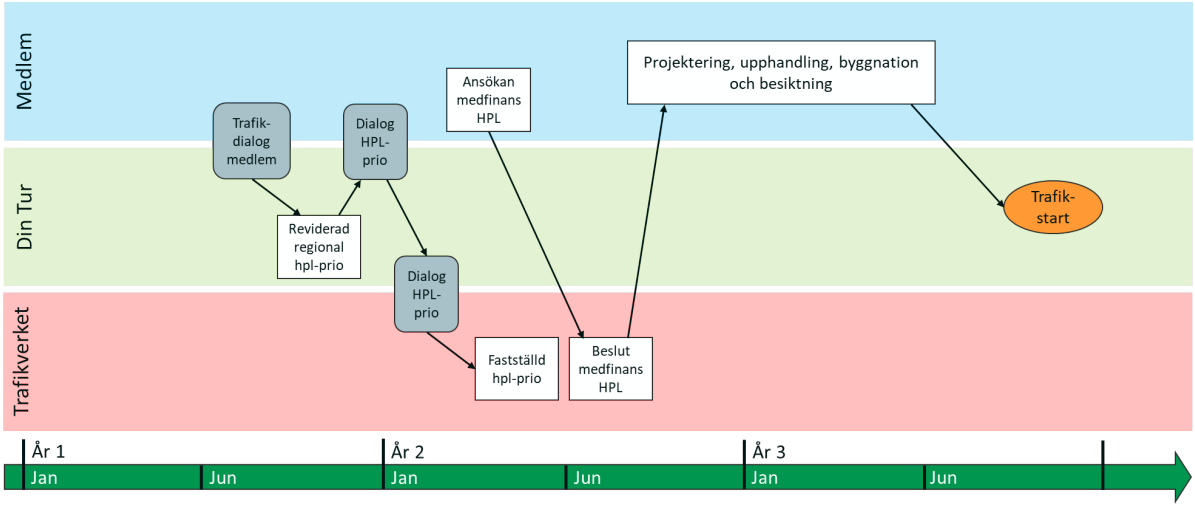
Införande av trafikförändringar tar i regel 15-27 månader. Tillhörande infrastrukturinvesteringar kan ta ännu längre tid beroende av planeringsmognad och tillgång till investeringsmedel. Det är därför viktigt att ha en lång planeringshorisont för önskade förändringar i kollektivtrafiksystemet.

Nedan visas illustreringar över hur en process för trafikutveckling respektive infrastrukturutveckling kan te sig i ett flerårsperspektiv.

Nedan visas exempel på en process från att en trafikutveckling initieras på en trafikdialog fram till dess att trafikstart kan ske. Processen avser en avgränsad trafikjustering som kan hinnas med under ett verksamhetsår.



Nedan visas exempel på en process från att en hållplatsutveckling initieras på en trafikdialog fram till dess att trafikstart kan ske. Processen avser hållplats längs kommunal väg som kommunen söker medfinansiering från Trafikverket för.



8.4 Analys

En viktig del i det fortsatta utvecklingsarbetet och möjligheten till måluppfyllelse är att öka Din Turs analysförmåga. De data som ligger till grund för och följs upp kopplat till indikatorerna behöver analyseras. Utifrån analys kan slutsatser dras som får påverkan på det fortsatta arbetet. För att klara av detta arbete så behöver Din Tur se till att ha rätt kompetens i organisationen samt prioritera tid för analys i det löpande arbetet.

8.5 Beredskap

Vi lever i en värld som genomgår stora förändringar. Klimatet förändras allt snabbare, krig och andra oroligheter skapar flyktingströmmar och bidrar till oförutsedda kostnader. Världen har även i närtid genomgått en stor global pandemi som fått stora konsekvenser för människors vardag och för verksamheter som exempelvis kollektivtrafiken.

Din Tur behöver öka sin beredskap för att bättre kunna hantera allt från mindre incidenter till globala katastrofer. Planen är att i samverkan med medlemmar, myndigheter och trafikbolag fastställa rutiner för olika påverkansscenarier samt utveckla den befintliga krishanteringsplanen. Arbetet påbörjas i slutet av 2022.

8.6 Ekonomi

Diskussion kring kollektivtrafikens ekonomi kopplas ofta till nuläget och hur faktiska intäkter och kostnader utvecklats. I framtiden så behöver detta perspektiv breddas med det långsiktiga samhällsperspektivet och den påverkan kollektivtrafiken kan ha i det.

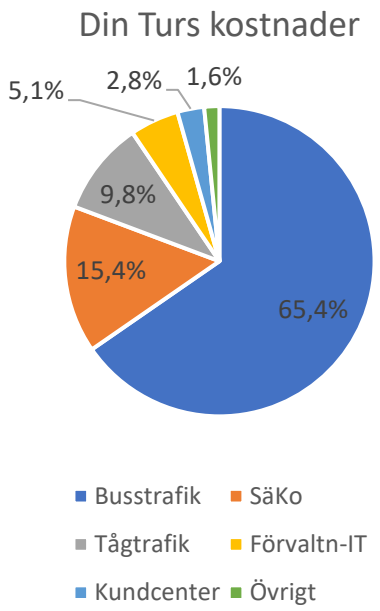
8.6.1 Kollektivtrafikens samhällsnytta

Kollektivtrafiken har ett tydligt bidrag till samhället och genererar stora nyttor som inte syns i en vanlig beräkning över kollektivtrafikens kostnader och intäkter. Satsningar på kollektivtrafik minskar klimatutsläppen, vidgar människors arbetsmarknad, ökar sysselsättning, ger förbättrad folkhälsa, ökar trafiksäkerheten samt skapar ett mer jämlikt samhälle. Flera av dessa bidrag värderas högt idag men kommer troligen värderas ännu högre i framtiden. Det är därför av stor vikt att dessa perspektiv vägs in när politiken sätter ramar och ambition för kollektivtrafikens utveckling.

År 2020 gjordes en socioekonomisk analys av Västernorrlands kollektivtrafik. Den angav att kollektivtrafiken bidrar med mervärden till samhället på miljardnivå varje år. Rapporten finns att läsa på www.dintur.se/trafikdokument.

8.6.2 Kostnader & Intäkter

Trafikkostnaderna står för drygt 90% av kostnaderna varav allmän kollektivtrafik för 76% och särskilda persontransporter för 15%. Förvaltning och kundtjänst står för knappt 8%.



Intäkterna fördelas mellan biljettintäkter 12%, medlemsfinansiering 84%, statsbidrag 4%.

Trafikkostnader har ökat kraftigt främst på grund av ökade drivmedels- och energipriser.

Intäkterna har 2020-2021 legat långt under tidigare på grund av det minskade resande som pandemin fört med sig.

Sammantaget så har kollektivtrafiken ekonomiska utmaningar med ökande kostnader i ett läge där resandet fortsatt är lägre än innan pandemin. Det är av största vikt att arbeta både med kostnader och intäkter för att klara av att skapa den kollektivtrafik som detta program anger.

8.7 Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet

Uppföljning av befintligt program ska ske löpande på tertialbasis. Vid uppföljning ska utvecklingen för respektive indikator redovisas. Därutöver så ska målområdena och dess mål analyseras och utvecklingen i dem redovisas.

Redovisning sker i tertialrapporter, årsredovisning och trafikbokslut. Redovisningen ligger till grund för medlemsdialoger och avtalsuppföljning.

Trafikförsörjningsprogrammets bilagor 1-6 ska ses över årligen och revideras vid behov.

Trafikförsörjningsprogrammet i sin helhet ska enligt kollektivtrafiklagen uppdateras vid behov. En översyn brukar genomföras under varje politisk mandatperiod vilket i praktiken innebär vart fjärde år. Förändrad politisk inriktning, större förändringar i samhället eller tydliga avvikelser i befintligt program kan vara anledningar till göra revideringar av programmet.

9. BILAGOR

Bilaga 1 – Hållplatshandbok
Bilaga 2 – Plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
Bilaga 3 – Trafikplan
Bilaga 4 – Fordonsstrategi
Bilaga 5 – Färdtjänst och Riksfärdtjänst
Bilaga 6 – Indikatorer
Bilaga 7 – Processbeskrivning
Bilaga 8 - Begreppsförklaringar

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Remissutskick 2022-08-15

Bilagor

I denna utskicksbilaga återfinns:

Bilaga 1 - Hållplatshandbok
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
Bilaga 3 - Trafikplan
Bilaga 4 - Fordonsstrategi
Bilaga 5 - Färdtjänstoch riksfärdtjänst
Bilaga 6 - Indikatorer
Bilaga 7 - Processbeskrivning
Bilaga 8 - Begreppsförklaring

DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 1 -

Hållplatshandbok

Remissversion 2022-08-15

DIN TUR

Innehållsförteckning

1. Bakgrund ... 3
2. Målmodell ... 3
3. Hållplatsstandard ... 4
3.1 Klassificeringsmodell ... 4
3.2 Hållplatser i länet ... 4
3.3 Hållplatsutformning ... 5
3.3.1 Hållplatstyp ... 5
3.3.2 Fysisk utformning ... 6
3.4 Hållplatsutrustning ... 7
3.5 Avstigning- och påstigningsläge ... 7
4. Nuläge ... 7
5. Samverkan ... 8
5.1 Parter ... 8
5.2 Ansvarsfördelning ... 8
5.3 Processer ... 9
5.4 Regional prioritering ... 10
5.5 Forum för samverkan ... 11
6. Genomförande ... 12
7. Begreppsförklaring ... 12
Bilaga 1.1 – hållplatstyper ... 13
Bilaga 1.2 – hållplatsskisser och bilder ... 16
Bilaga 1.3 – processbeskrivningar ... 23
Bilaga 1.4 – Lista över hållplatser och bytespunkter med >20 påstigande ... 25

1. Bakgrund

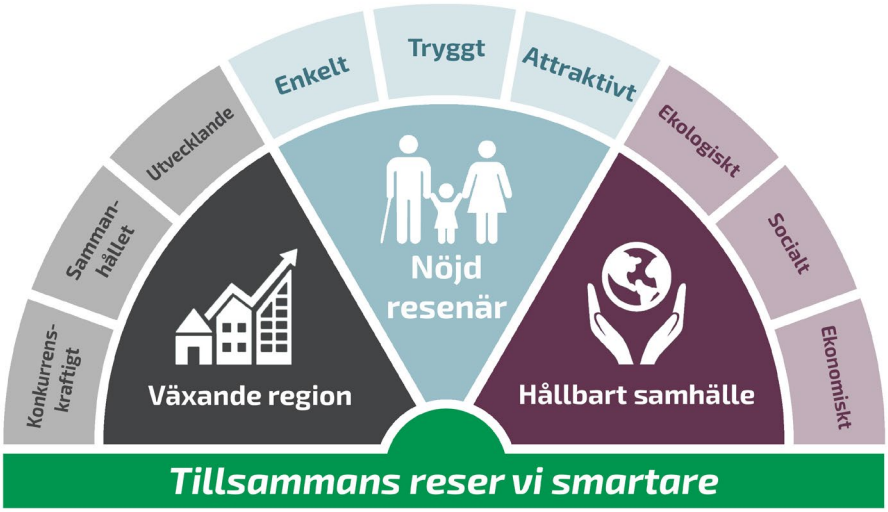
Hållplatser och bytespunkter är viktiga delar i kollektivtrafiksystemet. Hållplatser ska göra det möjligt för resenärer att vänta på kollektivtrafiken på ett tryggt sätt. De ska utformas så att på- och avstigning kan ske på ett lättsamt sätt även för personer med funktionsnedsättning. Som resenär ska du kunna förvänta dig hur en hållplats är utformad och att utformningen är densamma oavsett var i länet du befinner dig. I nuläget så skiljer sig nivån på länets hållplatser mycket mellan olika kommuner och trafikområden.

Västernorrland har inte haft ett strukturerat arbete med att utveckla länets hållplatser. Detta har medfört att utformningen skiljer sig åt och att tillgänglighetsnivån generellt är lägre än i andra län.

Syftet med denna bilaga är att skapa förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete med att höja och harmonisera nivån på länets hållplatser och bytespunkter. Utformning, utrustning, ansvar och processer definieras.

2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



De mål som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär – det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgrupper
- Nöjd resenär - alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken
- Hållbart samhälle -kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål
- Hållbart samhälle – kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgrupper

De indikatorer som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär – hur nöjd är du med din senaste resa?
- Nöjd resenär – det känns tryggt att resa
- Växande region – jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör
- Hållbart samhälle – antal tillgänglighetsanpassade hållplatser

3. Hållplatsstandard

3.1 Klassificeringsmodell

Den hållplatsklassificering som ligger till grund i Västernorrland är en uppdelning på antalet påstigande per dygn på hållplatsen. Med resande per dygn har den enklare varianten på beräkning valts, dvs. ett antagande om att det årliga resandet kan delas med 300 för att ge ett bra snitt för antalet resor per vardagsdygn.

Det är viktigt att ha med sig att klassificeringsmodellen är tänkt att skapa en riktlinje för i vilken klass en hållplats ska placeras i. Ligger en hållplats precis på gränsen mellan två hållplatsklasser kan hållplatsen flyttas upp eller ner om det finns ett intresse för detta. Generellt så kan alltid en högre nivå väljas om den ansvarige anser det vara relevant.

Om en hållplats ligger på statlig väg så måste utformning ske enligt de krav som ställs i Trafikverkets regelbok *Vägar och gators utformning* (nedan kallad VGU). Kraven kan dock med fördel användas även för hållplatser som ligger längs kommunala, enskilda eller privata vägar.

Utöver vem som är väghållare behöver även hänsyn tas till tex:

- Trafikförutsättningar – vägens utformning, hastighet, trafikflöde, siktförhållanden etc.
- Specifika resenärsgrupper – barn och äldre
- Möjligheten till anslutningar
- Utvecklingspotential för resande

Förslag till hållplatsklassificering:

Klass:	Påstigande per dygn:
Hållplatsklass A	> 100
Hållplatsklass B	21 - 100
Hållplatsklass C	6 - 20
Hållplatsklass D	1 - 5
Hållplatsklass E	< 1

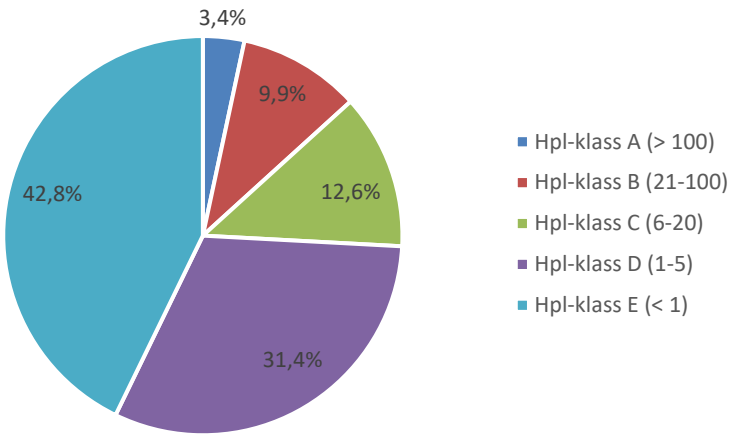
I länets finns ett antal större resecentrum som har väldigt många resande och som utöver olika trafikslag och anslutningar även omfattar lokaler. Dessa resecenter hanteras separat då de omfattas av fler lagar och krav.

3.2 Hållplatser i länet

Det finns drygt 1 900 namngivna hållplatser i Västernorrland. Väldigt många av dessa har få påstigande. Endast 3,4% av hållplatserna finns i den högsta klassen (A).

Utöver dessa hållplatser praktiseras på många landsbygdslinjer så kallade vinkhållplatser. Det innebär att bussen stannar där du står.

I diagrammet nedan återfinns fördelningen av länets hållplatser i föreslagna hållplatsklasser.



Antal hållplatser och fördelning mellan hållplatsklasser skiljer sig åt mellan kommunerna. En stor andel av de två största hållplatsklasserna (A och B) återfinns i Sundsvall. Västernorrland har i snitt 7,8 hållplatser per 1 000 invånare. Flest hållplatser återfinns i Ånge med 19,9 hållplatser per 1 000 invånare. Minst antal hållplatser per 1 000 invånare har Timrå med 6 stycken.

	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Sundsvall	Timrå	Ånge	Örnsköldsvik	Län totalt:
Hpl-klass A (> 100)	3	1	1	48	3	0	8	64
Hpl-klass B (21-100)	27	4	7	93	15	4	39	189
Hpl-klass C (6-20)	43	24	24	40	16	9	84	240
Hpl-klass D (1-5)	96	60	63	177	32	48	122	598
Hpl-klass E (< 1)	65	97	73	301	41	123	116	816
Totalt	234	186	168	659	107	184	369	1907

3.3 Hållplatsutformning

Länets hållplatsstandard är uppdelad i två delar; utformning och utrustning. Vid om- eller nybyggnation av hållplats så ska bägge delarna användas.

Hållplatsutformning hanterar i sig två olika delar; hållplatstyp och fysisk utformning. Utifrån VGU så finns ett antal hållplatstyper. Olika typer av hållplatser lämpar sig för olika typer av vägar.

3.3.1 Hållplatstyp

Val av hållplatstyp bestäms huvudsakligen av vägens förutsättningar samt ambitionen för kollektivtrafikens framkomlighet och resenärernas säkerhet. I länet förekommer alla hållplatstyper som finns redovisade i VGU.

Enligt VGU så rekommenderas följande hållplatstyper i tätort:

- Dubbel stopphållplats (timglashållplats)
- Enkel stopphållplats
- Klackhållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats

Ytterligare krav på hållplatser i tätort:

- Vid övergångsställe ska hållplats vara placerad, sett i aktuell körriktning: 1. minst 15,0 m före övergångsställe, 2. minst 5,0 m efter övergångsställe. Detta gäller inte om övergångsstället är en integrerad del i själva hållplatsen.

VGU rekommenderar följande hållplatstyper på landsbygd:

- Körbanehållplats
- Vägrenshållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats

Ytterligare krav på hållplatser i landsbygd:

- För samhällen på landsbygd där vägmiljön är anpassad till VR< 60 km/h gäller krav för hållplatser i tätort.
- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska hållplats vara utförd som avskild hållplats.
- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska planskildhet för gående och cyklande till och från hållplats vara anlagd.
- På mötesfri landsväg ska hållplats vara utförd som fickhållplats eller avskild hållplats

Samtliga hållplatstyper för tätort och landsbygd finns beskrivna i *bilaga 1.1 – hållplatstyper*.

3.3.2 Fysisk utformning

I denna del så ingår all utformning i marknivå. Den omfattar bland annat yta för resenär, plattformshöjd, taktila stråk, anslutningar och parkeringar. Den fysiska utformningen sätter grundförutsättningarna för att enkelt kliva ombord på bussen. Dessutom tar den fysiska utformningen hänsyn till topografi, anslutningar och säkerhet.

I matrisen nedan anges vilken fysisk utformning som respektive hållplatsklass bör ha.

Hållplatsklass	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**
Fysisk utformning					
Hårdgjord resenärsyta 3,5 m bred	X				
Hårdgjord resenärsyta 2,25 m bred		X			
Hårdgjord resenärsyta 1,5 m bred			X	(X)	X
Hårdgjord resenärsyta ospecificerad					(X)
Plattform med 17 cm höjd	X	X	(X)		
Taktilt och visuellt stråk på plattform	X	X	(X)		
Kontrasterande kantremsa	X	X	(X)		
Utrymme för rullstol, max 5% lutning	X	X	(X)		
Cykelparkering	X	X	(X)		
Pendlarparkering	X	(X)			
Anslutande GC-väg	X	X	(X)		
Allmän belysning	X	X	X	(X)	(X)
Solcellsbelysning				(X)	(X)
Skyddsräcke	X	X	(X)		

I bilaga *1.2 hållplatsskisser,* så redovisas bilder och skisser på olika typer av hållplatser.

3.4 Hållplatsutrustning

I denna del så hanteras den utrustning som bör finnas på en hållplats så som information, belysning och väderskydd. Utrustningen ska göra det tryggt och bekvämt för resenären att vänta på, kliva på samt av fordonen.

För att nå harmonisering och kostnadseffektivitet föreslås att länet verkar för gemensamma ramavtal från vilka som alla ansvariga parter kan köpa utrustning.

I matrisen nedan anges vilken utrustningsnivå som respektive hållplatsklass bör ha.

Hållplatsklass	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**
Utrustning					
Stolpe, topptavla med hpl-namn	X	X	X	X	X
Informationstavla	X	X	X	X	X
Information med punktskrift	X	X	(X)		
Realtidsinformation	X	(X)			
Hållplatsbelysning	X	X	(X)	(X)	
Väderskydd med bänk	X	X	(X)		
Papperskorg	X	X	(X)		

3.5 Avstigning- och påstigningsläge

Standarden på 2 hållplatslägen inom samma hållplats kan skilja sig om det finns ett tydligt "påstigningsläge" eller "avstigningsläge". Gällande fysisk utformning ska båda hållplatslägena i stor utsträckning utformas lika oberoende vilket av hållplatslägena det rör sig om. Dvs ficka och plattform behövs oavsett om det är ett avstignings- eller påstigningsläge. Däremot kan utrustningsnivån variera beroende på vilket av hållplatslägena det är. Om det finns ett tydligt hållplatsläge för påstigande kan detta utrustas mer än avstigningsläget. Tex. behövs inte väderskydd eller sittbänk om ett läge i största utsträckning kommer att användas för avstigning.

4. Nuläge

För att kunna ta reda på vilken standard som länets befintliga hållplatser har i nuläget så krävs det att en fullständig inventering genomförs.

Inventeringen av samtliga hållplatslägen ska ske utifrån den standardmatris som tagits fram i hållplatshandboken. I samband med inventering så bör alla hållplatser mätas in digitalt samt fotodokumenteras.

All hållplatsdata ska läggas i en gemensam databas som Din Tur ansvarar för. Alla parter i länet ska ha tillgång till databasen och har även ett ansvar att leverera in data till den när om- eller nybyggnation sker.

5. Samverkan

Kunden möter kollektivtrafiken som en produkt och bör känna igen sig och knyta an till Din Tur som är varumärket utåt för kollektivtrafiken. Varav det är av vikt att varje part i länet jobbar mot gemensamma riktlinjer. Ett starkt varumärke skapar en trygghet hos kunden och gör att kollektivtrafiken upplevs som mer attraktiv.

Att utveckla kollektivtrafikens infrastruktur är ett komplext, långsiktigt arbete som skapar stora kostnader. Det är därför av yttersta vikt att alla berörda parter samverkar och har långsiktiga mål för utvecklingen. Din Tur, som kollektivtrafikmyndighet är den part som tar på sig ansvaret att driva kollektivtrafiken framåt och koordinerar övriga parter.

Under denna punkt beskriver vi de parter som behöver vara delaktiga i arbetet, hur ansvaret fördelas mellan parterna, hur samverkansprocesserna ska gå till samt hur regional prioritering bör ske.

5.1 Parter

Din Tur – ansvarar för trafikering och information på hållplatser. Din Tur har även et ansvar för att koordinera och styra de processer som drivs i syfte att utveckla och underhålla hållplatser.

Region Västernorrland – är en av åtta medlemmar i Din Tur som beställer och finansierar trafik. Region Västernorrland har även ett regionalt utvecklingsansvar som bland annat innefattar att ta fram regional utvecklingsstrategi och regional infrastrukturplan.

Länets sju kommuner - är alla medlemmar i Din Tur som beställer och finansierar trafik. Kommunerna har ansvar för ett i olika utsträckning omfattande kommunalt gatunät på vilket de bygger och underhåller busshållplatser samt anslutningar till dessa. Kommunerna är även ansvariga för att utrustning på hållplatser längs statliga vägar enligt ansvarmatris under punkt 5.2.

Trafikverket - ansvarar för transportsystemets långsiktiga planering vad avser vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket är även ansvarig för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar samt äger och underhåller alla spårområden och plattformar längs järnvägarna. Trafikverket ansvarar för den fysiska utformningen av hållplatser längs statlig väg. Trafikverket har i infrastrukturplanerna förutom finansiering för hållplatser längs statlig väg även medfinansiering till kommunala kollektivtrafikanläggningar.

Trafikföretag - utför kollektivtrafiken i länet med buss, taxi eller tåg via trafikavtal med Din Tur. Trafikföretagen är direkt berörda av förändringar som görs i kollektivtrafikens infrastruktur och bör vara med i dialogen från start vid planering av om- och nybyggnationer.

Länsstyrelsen – är en remissinstans vid vissa infrastrukturella åtgärder.

Markägare/samfällighet - kan komma in som en part om infrastruktur behöver byggas på mark som inte tillhör kommunen eller staten.

5.2 Ansvarsfördelning

Ansvaret för att intitiera, finansiera, anlägga, drifta och underhålla hållplatserna i Västernorrland delas mellan Region Västernorrland, Din Tur och väghållaren vilket oftast innebär kommunerna eller Trafikverket.

Som kollektivtrafikhuvudman, tar Din tur på sig ansvaret att samordna övriga parter med en tydlig ledarroll.

Det konkreta ansvaret för bytespunkter och hållplatser beror av vem som är väghållare. I matrisen anges vilken part som ansvarar för respektive del.

Hållplatsdel	Ansvarsomfattning	Ansvar statligt vägnät	Ansvar kommunalt vägnät
Körytor, markytor	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen
Allmän belysning	Anläggning, drift & underhåll,	Trafikverket	Kommunen
Pendlarparkering	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket/kommunen	Kommunen
Hållplatsbelysning	Anläggning, drift & underhåll,	Kommunen	Kommunen
Väderskydd m. utrustning	Anläggning, drift & underhåll	Kommunen	Kommunen
Hållplatsskylt m stolpe	Anläggning, drift & underhåll	Din Tur	Din Tur
Information analog/digital	Anläggning, drift & underhåll,	Din Tur	Din Tur
El till hållplats	Anläggning, drift & underhåll,	Kommunen	Kommunen
Anslutande gång- & cykelväg	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen
Plattform	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen

Din Tur ansvarar för hållplatsstolpe, topptavla, fundament samt all analog och digital informationsutrusning till resenären. Din Tur tar initiativ till att ta fram länsgemensamma ramavtal som möjliggör harmonisering och kostnadseffektiva inköp för alla parter.

En del som kan vara svår att få till är snöröjning då snöröjning av väg respektive hållplats inte alltid synkas eller utförs av samma part. Detta är ett område som länet behöver arbeta för att hitta bra lösningar inom.

5.3 Processer

Processen för om- och nybyggnation av hållplatser innehåller flera steg. Varje steg har en ansvarig part och en eller flera samverkande parter.

Initiering – initiativet till en om- eller nybyggnation kan komma från olika håll exempelvis resenärer, näringslivet, kommunen, trafikhuvudmannen, väghållaren eller trafikbolaget. Alla inspel bör landa hos trafikhuvudmannen som koordinerar processerna.

Dialog och prioritering – tidigare kartlagda behov och nya förslag behöver sammanställas i en regional prioritering som sedan kan dialogas med berörda parter. Din Tur ansvarar för att årligen sammanställa en aktuell regional prioritering.

Planering och projektering – utifrån regional prioritering så påbörjas planering av prioriterade objekt. Det är väghållaren som ansvarar för projektering men samverkan bör ske med flera parter. Finansiering är en viktig del i planeringen och bör hanteras i detta skede. Projektering sker utifrån riktlinjer fastställda i denna hållplatshandbok.

Genomförande – det är väghållaren som ansvarar för genomförandet. Framkomligheten på vägen samt tillgången till en eventuell hållplats påverkas så även i detta skede är det viktigt med dialog med trafikhuvudman och trafikbolag.

Avslut – i slutet av en om- eller nybyggnation är det viktigt med besiktning för att identifiera eventuella brister innan hållplatsen börjar trafikeras. Det är också viktigt med dokumentation som kan laddas in i den gemensamma databasen.

Drift och underhåll – när hållplatsen börjat trafikeras så är det viktigt att driften och underhållet sköts så att funktionaliteten på hållplatsen bibehålls med årstider och år.

Processflöden för om- och nybyggnation längs kommunal respektive statlig väg presenteras närmare i *bilaga 1.3* i slutet av detta dokument.

Som ett komplement till ansvarsfördelningen samt processen för hur en hållplats skapas eller flyttas ska checklistor för processerna tas fram. På detta sätt blir det enkelt för respektive part att följa delstegen i rätt ordning. Din Tur ansvarar för att ta fram checklistor. På nästa bild ses ett förslag på utformning av checklista.

Förslag checklista:

Beskrivning	Utfört	Datum	Signatur
Aktörerna enas om om- / nybyggnation			
Hållplatskategori bestäms samt hållplatsens läge			
Ritningar och andra underlag tas fram			
Eventuell ansökan medfinansiering			
Beslut om godkännande av berörda parter			
Hållplatsplanering:			
- kalkyl och kostnadsfördelning			
- upphandling eller egen entreprenad			
- tidsplan / genomförandeplan			
Utrustning beställs			
Eventuell el beställs			
Genomförandemöten med berörda parter			
Slutbesiktning med berörda parter			
Inmätning och dokumentering			
Överlämning till drift och underhåll			
Rekvirering eventuell medfinansiering			

5.4 Regional prioritering

Utifrån det årshjul som återfinns i trafikförsörjningsprogrammet så ska Din Tur genomföra årliga trafikdialoger med respektive medlem. Inför dessa ska Din Tur skicka ut dokumentation i form av en aktuell hållplatsprioriteringslista samt en behovsenkät där medlemmen kan fylla i vilka hållplatser som anses prioriterade i nuläget. På trafikdialogmötena diskuteras dessa bägge dokument.

Efter att trafikdialoger har hållits med samtliga medlemmar så sammanställer Din Tur en aktuell regional prioriteringslista för hållplatsinsatser. Dialog om listan förs med samtliga medlemmar genom regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik varpå eventuella justeringar införs.

Din Tur genomför därefter ett årligt dialogmöte med Trafikverket där den aktuella listan presenteras och diskuteras.

Trafikverket utgår ifrån listan och mötet när de sedan beslutar fördelning av de medel som finns i infrastrukturplanerna för finansiering av kollektivtrafikanläggningar längs statlig väg samt medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar längs kommunal väg.

Nedanstående illustration visar processflödet för regional prioritering av hållplatser.

Av de medel som finns tillgängliga varje år hos Trafikverket respektive kommunerna så bör cirka 80% gå till de hållplatser som prioriterats i regional lista. Övriga 20% bör hållas öppet som en flexibel pott för akuta behov som behöver lösas.

5.5 Forum för samverkan

För att få en bra samverkan så är det viktigt med en tydlighet i hur samverkan ska ske. Vissa forum hanterar det kontinuerliga arbetet medan andra forum mer är en plattform för långsiktig och strategisk dialog.

Lista med befintliga forum:

- *Trafikdialoger medlemmar* – genomförs årligen på hösten och ligger till grund för Din Turs arbete att planera trafik och sammanställa regional hållplatsprioritering. Din Tur ansvarar för att bjuda in till mötena.
- *Hållplatsdialog Trafikverket* – genomförs årligen i syfte att informera Trafikverket om aktuell prioritering av hållplatsinvesteringar. Din Tur ansvarar för att bjuda in till mötena
- *Regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik* – regional grupp med tjänstepersoner från Din Tur och dessa åtta medlemsorganisationer. Används för samlad diskussion om regional prioritering. Möts regelbundet cirka 6 gånger per år Din Tur ansvarar för att bjuda in till mötena.
- *Regionala transportgruppen* – regionalt forum som diskuterar alla frågor i länet som berör transportinfrastruktur så som vägar, järnvägar och flygplatser. Tjänstepersoner från kommunerna, Länsstyrelsen, Region Västernorrland och Din Tur samt representanter för näringslivet ingår i gruppen. Region Västernorrland ansvarar för att bjuda in till mötena.
- *Arena för samhällsplanering och resande* – forum för tjänstepersoner hos kommunerna, Region Västernorrland, Trafikverket och Din Tur. Diskuterar övergripande samhällsplaneringsfrågor med koppling till persontransporter. Kan användas för att diskutera upplägg och strategiska dokument. Delat ansvar för inbjudan mellan Länsstyrelsen, Trafikverket, Region Västernorrland och Din Tur
- *Regionala samverkansrådet* - en gruppering med politiker och tjänstepersoner från länets offentliga organisationer samt representanter för näringslivet. Används för förankring av övergripande strategiska frågor och dokument i länet. Region Västernorrland ansvarar för mötesinbjudan.
- *Politiska forum* – såväl hos Din Tur som hos respektive medlem finns politiska forum som tar beslut gällande exempelvis investeringar och strategiska dokument. För länet finns även En sammanställning av dessa forum ska tas fram av Din Tur som en del i samverkansarbetet.

6. Genomförande

Denna hållplatshandbok ska ligga till grund för det framtida arbetet.

Första steget blir att kartlägga och sammanställa data över länets hållplatser och samla dessa i en databas som används för publicering av resenärsinformation. Databasen ska hållas uppdaterad med hjälp av länets samtliga aktörer

Utifrån det årshjul som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet så ska återkommande möten hållas med berörda aktörer. Baserat på dessa möten så ska Din Tur ta fram förslag på aktuell regionala prioritering av hållplats(om)byggnationer. Denna prioritering ska ligga till grund för beslut som tas av Trafikverket gällande finansiering av och medfinansiering till om- och nybyggnation av busshållplatser. Målet är även att kommunerna använder denna prioritering för att besluta om sina egna investeringsmedel.

7. Begreppsförklaring

I *bilaga 7 – begreppsförklaringar* återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.

Bilaga 1.1 – hållplatstyper

I Trafikverkets VGU, Vägars och gators utformning, finns definierade hållplatstyper. Hållplatstyperna och deras användningsområden presenteras nedan.

I Kol-TRAST finns även beskrivet hållplatstyperna sågtandshållplats och mitthållplats.

Hållplatstyperna är olika lämpliga beroende på om det är en tätorts- eller landsbygdshållplats och delas därför in i de olika kategorierna.

Hållplatstyper i tätort:

- Dubbel stopphållplats (timglashållplats)
- Enkel stopphållplats
- Klackhållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Mitthållplats
- Sågtandshållplats

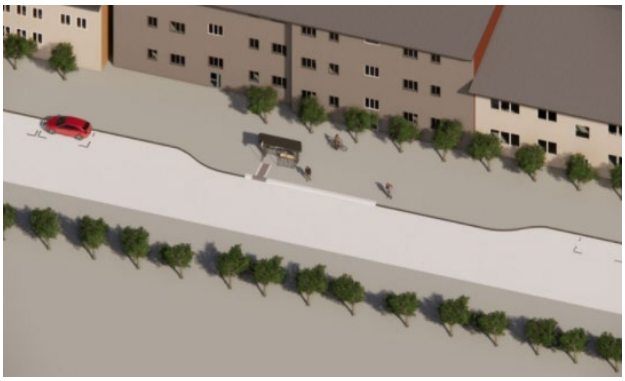
Hållplatstyper på landsbygd:

- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Vägrenshållplats

Dubbel stolphållplats bör väljas där kollektiv-trafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras högre än bla framkomlighet för bilar. Hållplatstypen är lämplig där många resenärer förekommer, särskilt vid stor andel barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Undvik denna hållplatstyp på leder med högt biltrafikflöde, där cykeltrafiken på körbanan är omfattande eller där bussen väntar in tid eller står länge på hållplatsen.

Enkel stolphållplats bör väljas där kollektivtrafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras. Hållplatstypen kan väljas vid högre biltrafikflöde än vid dubbel stolphållplats. Motriktat fordonsflöde bör vara hastighets säkrat för att uppnå god trafiksäkerhet. För att undvika att fordon kör om och ökar riskerna för gående som korsar gatan, anläggs en refug mellan körriktningarna.

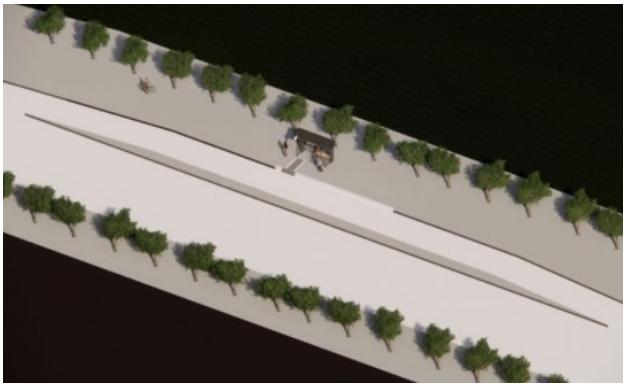


Klackhållplats. På gator med tillåten längsgående parkering och där busstrafiken prioriteras väljs klackhållplats. Separat cykelbana bör anordnas bakom väderskyddet, annars finns en risk att cyklister väljer motsatt körfält när de ska passera bussen.

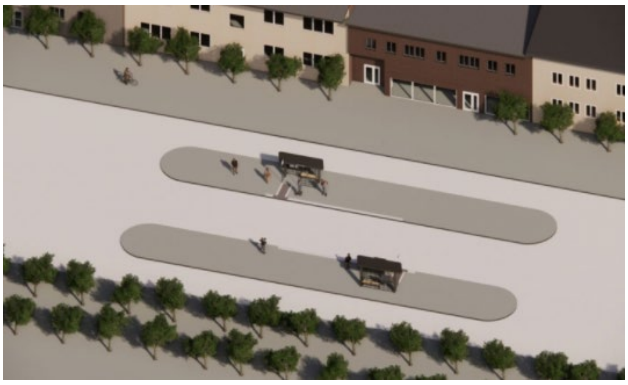
Klackhållplats undviks vid långa hållplatsuppehåll och om fordonstrafikflödet är högt.

Körbanehållplats kan väljas på gata med begränsat trafikflöde eller där antalet bussar som angör hållplatsen är begränsat.

Fickhållplats bör undvikas med tanke på att framkomligheten för busstrafiken är sämre än vid stopp- och klackhållplats, eftersom bussen måste ändra sidoplacering vid angöring och för att det behövs en anpassning till passerande trafik då bussen lämnar hållplatsen.



Avskild hållplats kan vara nödvändig eller väl motiverad vid stora trafikleder eller på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning.



Mitthållplats är en hållplats där bussen stannar vid en refug mitt i gatan. Den kan vara ett alternativ i innerstadsområden med omfattande trafik. Till fördelarna hör att bussen inte blockerar annan trafik då den står vid hållplatsen. Nackdelar är att utrymmet för väderskydd och väntande resenärer är begränsat och att resenärerna kan hamna i ett utsatt läge. Särskild omsorg bör ägnas åt gångpassager. Hållplatstypen används i första hand när det finns reserverade körfält för kollektivtrafik mitt i gatan.

Sågtandshållplats. Vid ett fåtal busslinjer där resenärerna har start- och målpunkter i centrum är det ofta bäst med uppställning längs en bussgata. Med uppställning längs kanten ges en ökad flexibilitet. Nackdelen med en bussgata är att en del av resenärerna behöver gå över den yta som trafikeras av bussarna. Vid ett stort antal busslinjerna kan bussgatan bli svåröverskådlig och gångavstånden för långa. För att öka effektiviteten kan den utformas med sågtand, dock förloras lite av flexibiliteten.

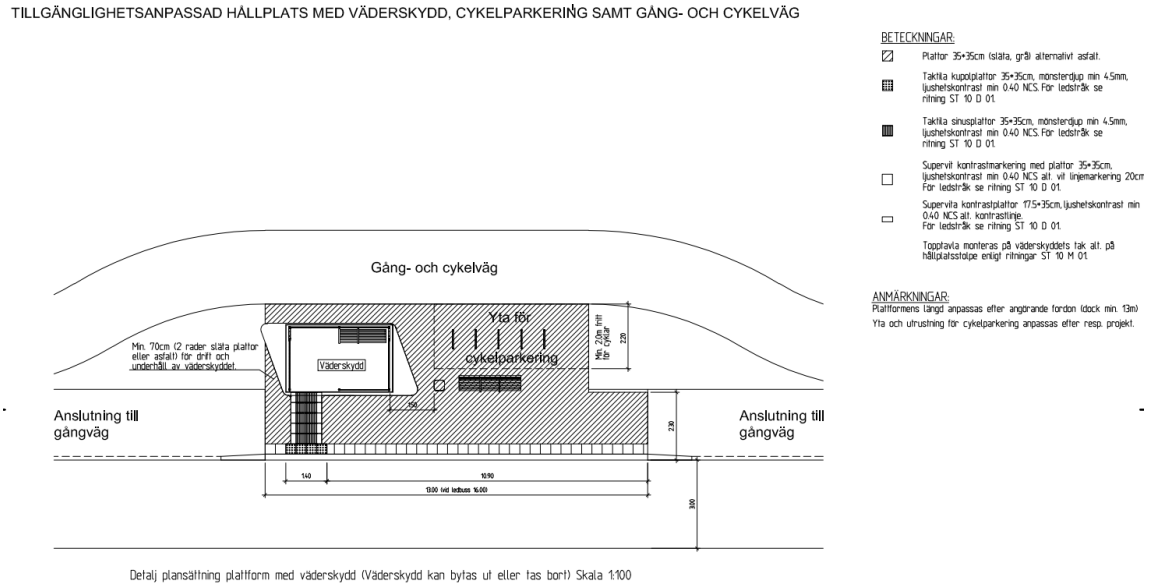
Vägrenshållplats är en vanlig hållplatstyp längs befintliga 13-meters vägar på landsbygd. För att en hållplats ska klassas som vägrenshållplats krävs att vägrenen är minst två meter bred. Plattform saknas ofta på vägrenshållplatser.

Bilaga 1.2 – hållplatsskisser och bilder

I denna bilaga återfinns bilder och skisser på olika hållplatstyper och hållplatsklasser. Under 2023 så ska Din Tur ta fram egna skisser och visualiseringar för respektive hållplatsklass och hållplatstyp.

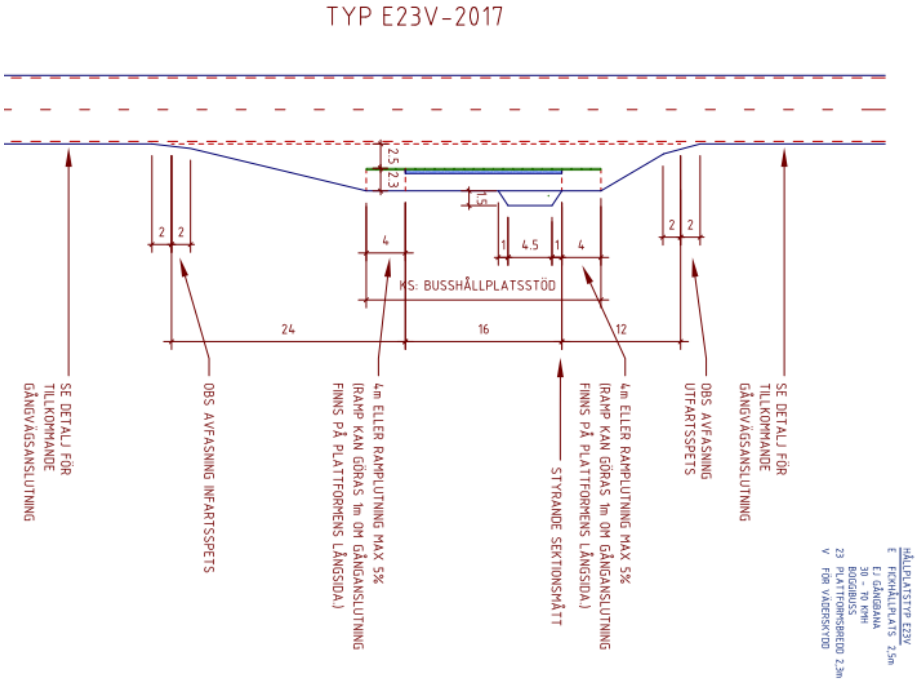
Hållplatsskisser

Hållplatsskiss hållplats med väderskydd, cykelparkering samt gång- och cykelväg, Skånetrafiken.

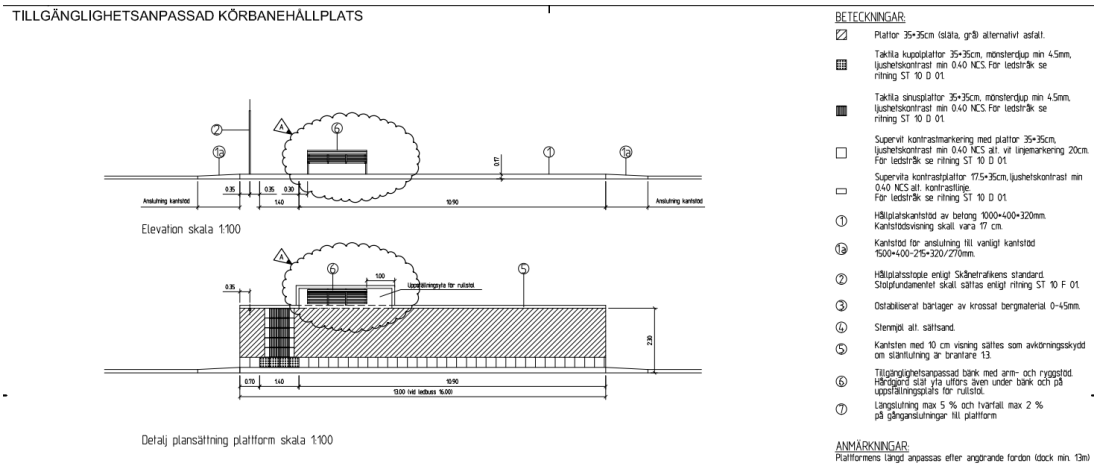


Detalj plansättning plattform med väderskydd (Väderskydd kan bytas ut eller tas bort) Skala 1:100

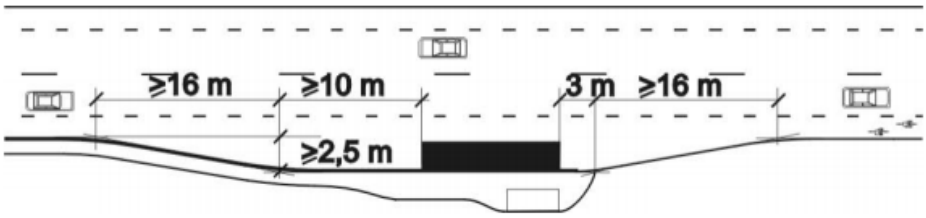
Hållplatsskiss fickhållplats, X-trafik.



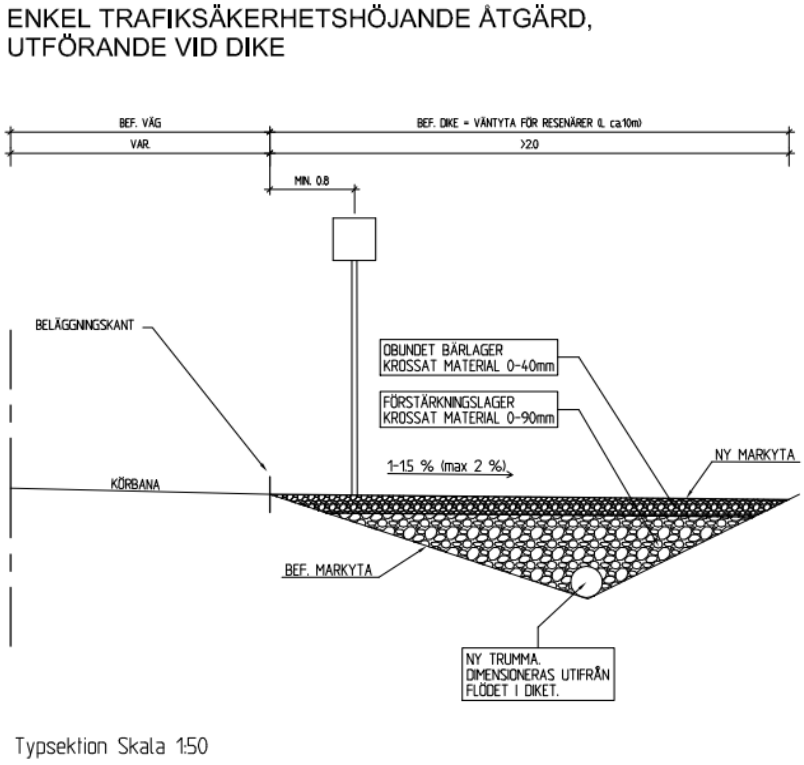
Hållplatsskiss körbanehållplats, Skånetrafiken:



Hållplatsskiss fickhållplats vid VR80-VR100 i landsbygdsmiljö, Trafikverket (VGU):



Hållplatsskiss enkel trafiksäkerhetshöjande åtgärd, Skånetrafiken:



Exempelbilder hållplatser

Höderbacken, Sundsvall – 137 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass A)
Dubbel stopphållplats med väderskydd i påstiganderiktning – bra nivå.

Sollefteå station – 244 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass A)
Inga plattformar, taktilstråk eller väderskydd – dålig utformning.

Örnsköldsviks sjukhus – 65 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass B)
Väderskydd, plattform och taktilstråk – bra utformning

Industrigränd Örnsköldsvik – 56 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass B)
Ingen 17cm plattform, inget taktilstråk – dålig utformning

Skog v332, Kramfors – 16 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass C)
Ficka men ingen plattform eller väderskydd – okej utformning

Älandsbro skola, Härnösand – 17 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass C)
Ficka med plattform respektive separat hållplats med väderskydd – bra utformning.

Laggarberg, Timrå – 4,5 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass D)
Ficka samt väderskydd på ena sidan – bra utformning

Matforsbron norra, Sundsvall – 2,7 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass D)
Ingen ficka, ingen bra yta att stå på (korsning) – dålig utformning

Åsgatan, Ånge – 0,9 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass E)
Stolpe, trottoar att stå på – okej utformning

Berg E14, Sundsvall – 0,9 påstigande per dygn 2019 (hållplatsklass E)
Högtrafikerad väg, ingen yta att stå på – dålig utformning

Bilaga 1.3 – processbeskrivningar

I denna bilaga återfinns processbeskrivningar för om- eller nybyggnation av hållplats längs kommunal respektive statlig väg.

Bild 1 – processbeskrivning för hållplats längs kommunal väg:

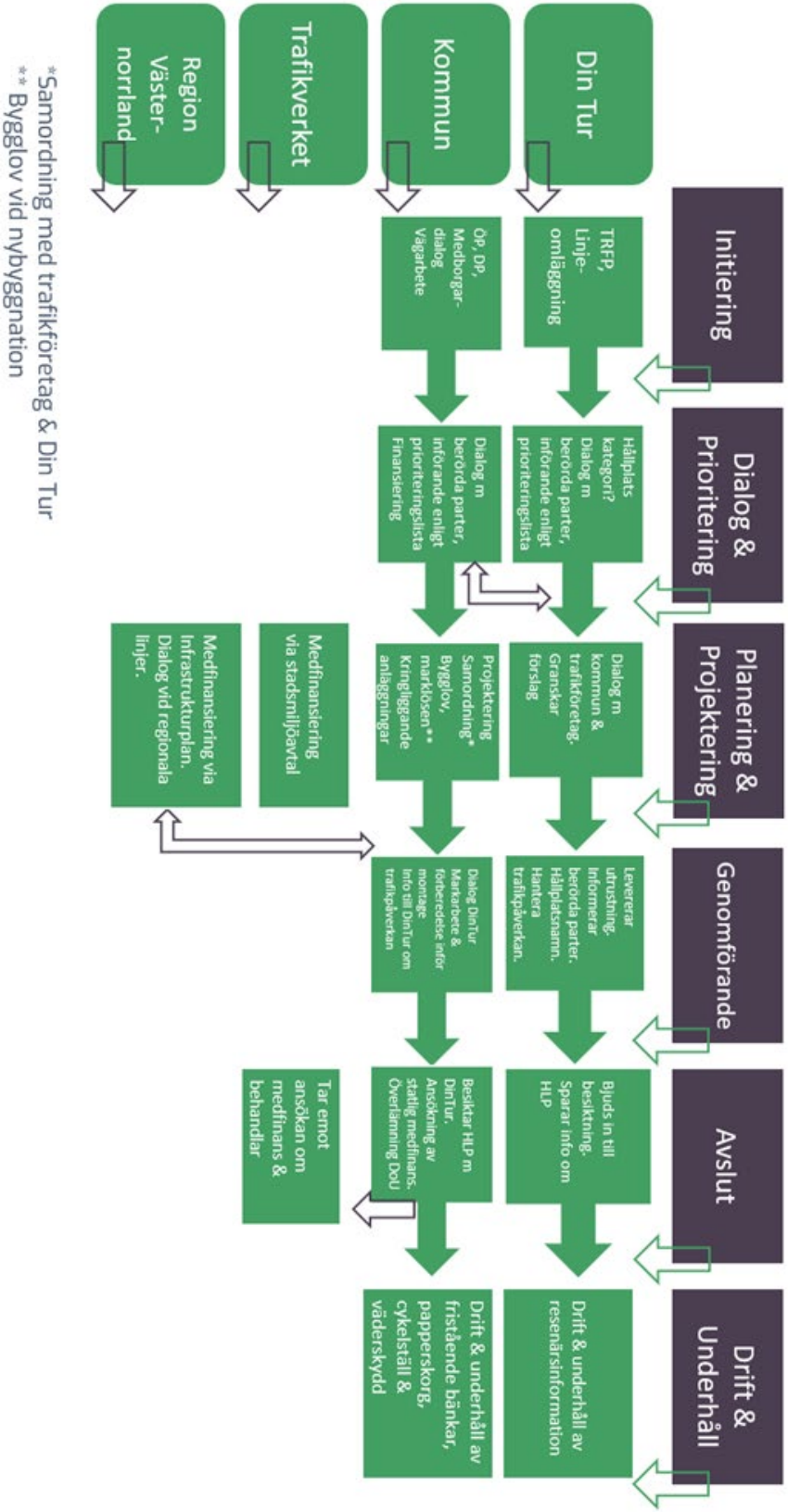
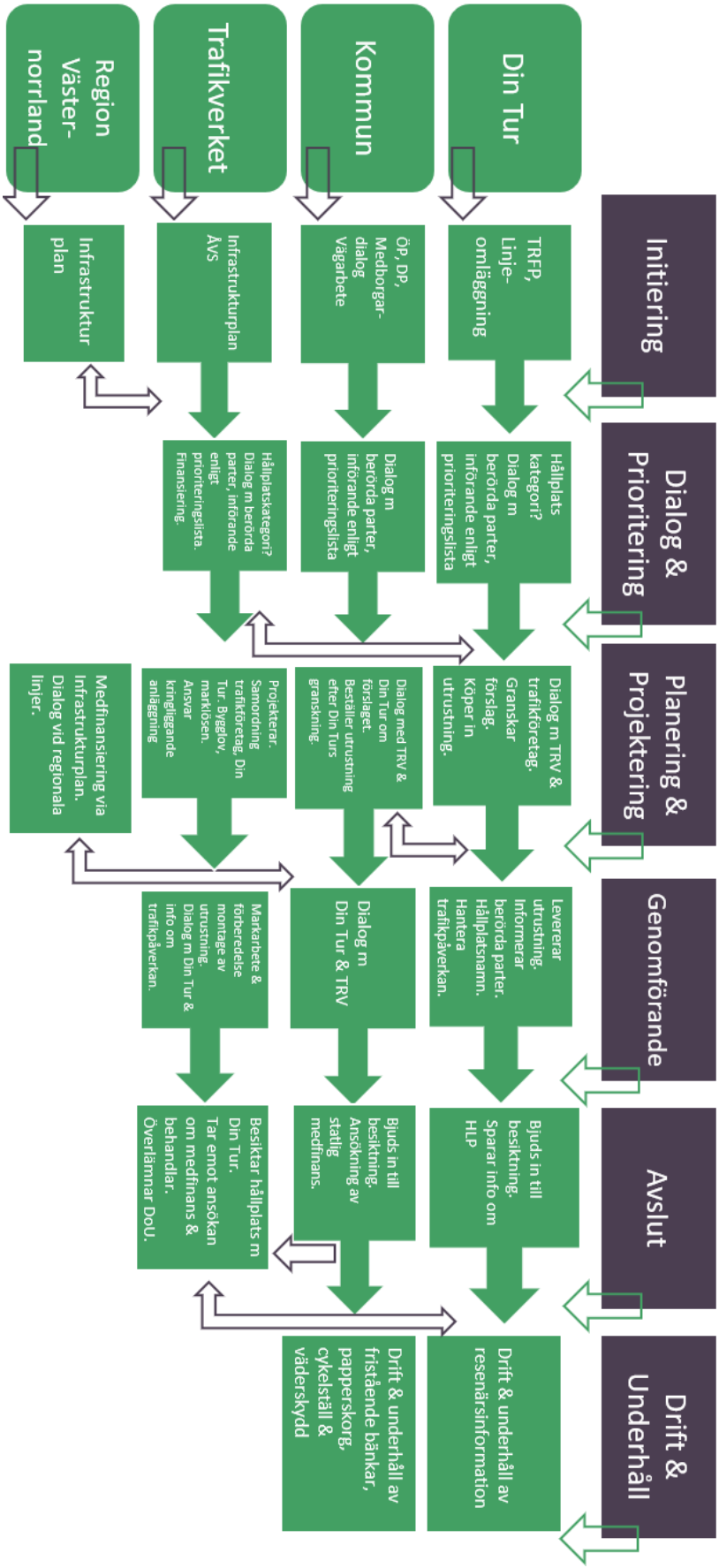


Bild 2 - processbeskrivning för hållplats längs statlig väg:



Bilaga 1.4 – Lista över hållplatser och bytespunkter med >20 påstigande

Detta dokument innehåller en lista över alla hållplatser och bytespunkter med fler än 20 påstigande per dygn under normalåret 2019. Denna lista ska årligen revideras och kompletteras med aktuell standard samt regional prioritering.

			Påstigande 2019			Särskilda behov				
Kommun	Hållplats	Linjer	Totalt	Per dygn	Bytesp	Vård	Skola	Omsorg	Anpassad:	Prio:
Sundsvall	Sundsvalls bstn	28 st	2 442 315	8 141	Ja					
Örnsköldsvik	Örnparken	21 st	517 307	1 724	Ja					
Härnösand	Härnösands centrum	14 st	225 330	751	Ja					
Sundsvall	Birsta City	2, 5	199 269	664	-					
Sundsvall	Sjukhuset Sundsvall	4, 85, 120, 201	160 455	535	-	x				
Härnösand	Härnösand Central	21 st	135 620	452	Ja					
Sundsvall	Trädgårdsgatan	9 st	124 423	415	-					
Sundsvall	Vi centrum	1, 74, 75	107 103	357	Ja					
Sundsvall	Sporthallen	3	106 232	354	-					
Sundsvall	Bragegatan	7 st	104 113	347	-					
Sundsvall	Granloholm centrum	3, 4	100 173	334	-					
Kramfors	Kramfors ReseC	16 st	99 146	330	Ja					
Sundsvall	Nacksta centrum	2	89 188	297	-					
Sundsvall	Trafikgatan	6 st	83 724	279	-					
Sundsvall	Bredsands skola	4, 120	82 736	276	-		x			
Sundsvall	Gillebergsgatan	1	82 370	275	-					
Sollefteå	Sollefteå ReseC	11 st	73 072	244	Ja					
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik ReseC	17 st	69 148	230	Ja					
Sundsvall	Tullgatan	3, 4, 120	67 880	226	-					
Sundsvall	Njurunda Resecentrum	5 st	65 439	218	Ja					
Sundsvall	Birsta E4	7 st	62 414	208	-					
Sundsvall	Skönsmohuset	4, 120	60 902	203	-					
Sundsvall	Västhagen	3	59 020	197	-					
Sundsvall	Kvissleby Njurundahallen	120, 124	58 199	194	-					
Sundsvall	Östra Birsta	2, 5	58 058	194	-					
Sundsvall	Skönsbergs centrum	1, 85	57 723	192	-					
Sundsvall	Kvissleby Centrum	5 st	53 199	177	Ja					
Sundsvall	Bydalen	2, 85	52 171	174	-					
Örnsköldsvik	Valhallavägen	404, 405, 417	52 152	174	-					
Örnsköldsvik	Nolaskolan	12 st	51 150	171	-		x			
Sundsvall	Kaptensgatan	3, 4, 120	47 047	157	-					
Sundsvall	Strandvägen	4, 120	46 400	155	-					
Sundsvall	Kristinelund	2	46 348	154	-			x		
Sundsvall	Vinkeltået	2, 141, 191	45 525	152	-					
Sundsvall	Enhörningsvägen	4, 120	44 465	148	-					
Sundsvall	Ponnyvägen	1	44 350	148	-		x			
Örnsköldsvik	Geneskolan	401, 417	44 141	147	-					
Sundsvall	Strömstadsvägen	3, 4	43 732	146	-					
Sundsvall	Lasarettsvägen	2, 84, 85, 120	42 713	142	-					
Sundsvall	Västermalms skola	7 st	42 512	142	-		x			
Sundsvall	Korstavägen	1	41 770	139	-					
Sundsvall	Höderbacken	1	41 186	137	-					
Sundsvall	Kvissleby Affärsgatan	120, 124	40 256	134	-					
Sundsvall	Institutsvägen	4, 85, 120	39 589	132	-					
Sundsvall	Sallyhillsvägen	2	38 797	129	-					
Timrå	Timrå torget	120, 630, 631	38 686	129	-					
Örnsköldsvik	Parkskolan	9 st	37 215	124	-		x			
Timrå	Tallnäsvägen 49	120, 630	37 173	124	-					
Örnsköldsvik	Bjästa Busstation	413, 421, 422	35 314	118	Ja					
Timrå	Mariedalsskolan	120, 630, 631	35 230	117	-		x			
Sundsvall	Nackstavägen 22	2	34 991	117	-					
Sundsvall	Bultgatan	2, 141, 191	34 359	115	-					
Örnsköldsvik	Sörliden	404, 405, 417	33 402	111	-					
Sundsvall	Bosvedjans centrum	2, 85	33 138	110	-					
Sundsvall	Mittuniversitetet	6 st	32 608	109	-					
Sundsvall	Sundsbruks centrum	5	32 509	108	-					
Sundsvall	Räbbmogatan	1, 75	32 376	108	-					
Sundsvall	Ljustadalens centrum	2, 5	31 951	107	-					
Sundsvall	Härstavägen	4, 120	31 343	104	-					
Sundsvall	Hagaskolan	2	31 301	104	-		x			
Sundsvall	Skönsmons skola	4, 120	31 295	104	-		x			
Sundsvall	Röhmans torg	141, 142	30 665	102	-					

			Påstigande 2019			Särskilda behov				
Kommun	Hållplats	Linjer	Totalt	Per dygn	Bytesp	Vård	Skola	Omsorg	Anpassad:	Prio:
Sundsvall	Baldershov	4, 85, 120	30 558	102	-					
Timrå	Söråker köpcent	611, 633, 635	29 340	98	-					
Timrå	Sörberge norra	7 st	28 722	96	Ja					
Sundsvall	Syntesvägen	4, 120	28 512	95	-					
Sundsvall	Skogsbacken	2, 85	28 212	94	-					
Kramfors	Bollstabruk bstn	6 st	27 901	93	-					
Sundsvall	Aprilvägen	2, 5	27 364	91	-					
Sundsvall	Paviljongvägen	3, 142	26 771	89	-					
Sollefteå	Sollefteå Torget	41, 315, 45, 62	26 343	88	Ja					
Sundsvall	Hagavägen	4, 85, 120, 201	25 578	85	-					
Härnösand	Stadsparken	11 st	24 730	82	-					
Sundsvall	Nynäshamnsvägen	4	24 256	81	-					
Sundsvall	Grevegatan	4, 120	23 117	77	-					
Sundsvall	Brovägen	1, 74	23 100	77	-					
Sundsvall	Östra Långgatan	5 st	22 780	76	-					
Sundsvall	Västergatan	2, 84	22 496	75	-					
Örnsköldsvik	Mellansel jvstn	42, 43	22 384	75	-					
Sundsvall	Mårtensro	3	22 352	75	-					
Härnösand	Pilgatan	501, 560, 590	22 073	74	-					
Örnsköldsvik	Lingbo	404, 405	21 795	73	-					
Sollefteå	Köpmangatan Långsele	39, 40, 331	21 716	72	-					
Sundsvall	Västra Allén	7 st	21 626	72	-					
Sundsvall	Slutgatan	2, 141, 191	21 596	72	-					
Sundsvall	Mogatan	4, 120	21 118	70	-					
Härnösand	Bondsjöleden	10 st	20 770	69	-		x			
Örnsköldsvik	Själevadskolan	42, 43, 402, 412	20 431	68	-		x			
Sundsvall	Luleåvägen	4	20 026	67	-					
Örnsköldsvik	Sjukhuset Övik	14 st	19 547	65	-	x				
Sundsvall	Gesällvägen	2, 5	19 418	65	-					
Sundsvall	Rättscentrum	7 st	19 372	65	-					
Härnösand	Ankaret	503, 590	19 192	64	-					
Sundsvall	Gläntan	3, 4	19 095	64	-					
Sundsvall	Vikingen	1	18 906	63	-					
Sundsvall	Liden	30	18 795	63	-					
Sundsvall	Alnöbron västra	1	18 664	62	-					
Sundsvall	Kungsbackavägen	3, 4	18 545	62	-					
Timrå	Skogsvägen	5 st	18 522	62	Ja					
Sundsvall	Lundbovägen	1	18 300	61	-					
Sundsvall	Borgholmsvägen	4	18 286	61	-					
Sundsvall	Ögården	1, 75	18 277	61	-					
Sundsvall	Ekebovägen	2, 5	17 826	59	-					
Sundsvall	Lindgården	4, 85, 120	17 158	57	-					
Sundsvall	Selångergården	6 st	16 899	56	-					
Ånge	Fränsta bussterminal	5 st	16 781	56	Ja					
Örnsköldsvik	Industrigränd	7 st	16 749	56	-					
Ånge	Ånge bstn	191, 192, 196	16 747	56	Ja					
Sundsvall	Värmeverket	2	16 623	55	-					
Kramfors	Ullånger Bstn	10 st	16 537	55	Ja					
Härnösand	Murbergsskolan/Länsmusée	501, 570, 590	16 517	55	-		x			
Örnsköldsvik	Sundhem	5 st	16 432	55	-					
Timrå	Köpmang./Bensinstation	120, 630	16 416	55	-					
Härnösand	Slåttervägen	501, 590	16 410	55	-					
Sundsvall	Tunavägen	120	16 407	55	-					
Timrå	Timrå E4	6 st	16 399	55	Ja					
Sundsvall	Panncentralen	1	16 294	54	-					
Härnösand	Tunnelplan	6 st	16 041	53	-					
Sundsvall	Usland skola	1, 75	16 037	53	-		x			
Sundsvall	Indal	30	16 034	53	-					
Sundsvall	Branta vägen	3	15 501	52	-					
Örnsköldsvik	Gullänget Centrum	401, 408, 411, 442	15 449	51	-					
Örnsköldsvik	Humlegårdsvägen	401, 417	15 410	51	-					
Härnösand	Folkhögskolan	501, 570 590	15 178	51	-					

			Påstigande 2019			Särskilda behov				
Kommun	Hållplats	Linjer	Totalt	Per dygn	Bytesp	Vård	Skola	Omsorg	Anpassad:	Prio:
Sundsvall	Tjädervägen	1, 85	15 114	50	-					
Örnsköldsvik	Sund Centrum		15 005	50						
Sundsvall	Halmstadsvägen	3, 4	14 954	50	-					
Örnsköldsvik	Hörnettrondellen	5 st	14 936	50	-					
Timrå	Köpmangatan/Bovägen	120, 630	14 703	49	-					
Örnsköldsvik	Höglandskolan	403, 410, 419, 442	14 680	49	-					
Sundsvall	Stuggränd	3	14 607	49	-					
Härnösand	Klarinettgatan	501, 590	14 570	49	-					
Sundsvall	Plastvägen	4, 120	14 539	48	-					
Sundsvall	Gångvikens skola	5, 78, 120	14 394	48	-		x			
Sundsvall	Glimmervägen	3, 142	14 383	48	-					
Sundsvall	Bågevägen	2, 85	14 306	48	-					
Örnsköldsvik	Bredbyn Busstn	42, 43, 438	14 275	48	Ja					
Timrå	Sörberge E4	201, 331, 611	14 133	47	-					
Sundsvall	Gärde	5	13 965	47	-					
Sundsvall	Nackstavägen 38	2	13 926	46	-					
Sundsvall	Linderbergsgatan	2	13 873	46	-					
Sundsvall	Rörgatan	3	13 698	46	-					
Sundsvall	Bergsåkers IP	6 st	13 516	45	-					
Sundsvall	Måndagsvägen	2, 5	13 205	44	-					
Härnösand	Gulf E4	201, 502, 520, 560	13 126	44	-					
Sundsvall	Fänriksgatan	3	13 121	44	-					
Härnösand	Ångströmsgatan	501, 590	13 100	44	-		x			
Härnösand	Landgrenshallen	6 st	13 060	44	-		x			
Härnösand	Älandsbro Centrum	6 st	12 717	42	Ja					
Timrå	Arenaskolan	631, 633, 634, 636	12 532	42	-		x			
Sundsvall	Birstatunneln	2, 5	12 514	42	-					
Sundsvall	Fyrväpplingsvägen	5	12 468	42	-					
Sundsvall	Jaktfalksvägen	2	12 298	41	-					
Örnsköldsvik	Sjögatan	402, 404, 405	12 223	41	-					
Sundsvall	Klockgjutaregatan	2, 141,. 191	12 156	41	-					
Sundsvall	Travbanan	1	12 065	40	-					
Örnsköldsvik	Krukmakarvägen	402, 409	12 041	40	-					
Sundsvall	Norrliden	2, 84	12 018	40	-					
Örnsköldsvik	Bjästaskolan	413, 421, 422	11 920	40	-		x			
Örnsköldsvik	Domsjöskolan	401	11 879	40			x			
Sundsvall	Augustivägen	5	11 835	39	-					
Sundsvall	Thulegatan	5 st	11 751	39	-					
Örnsköldsvik	Prosten Holmsväg	402	11 687	39	-					
Sollefteå	Sjukhuset Sollefteå	6 st	11 531	38	-	x				
Sundsvall	Bjälkvägen	6 st	11 492	38	-					
Sundsvall	Bergsåkers centrum	5 st	11 488	38	-					
Timrå	Tallnäsvägen 43	120	11 452	38	-					
Sundsvall	Februarivägen	2, 5	11 380	38	-					
Timrå	Tallnäsvägen 5	120	11 318	38	-					
Sundsvall	Klockarberget	120	11 267	38	-					
Örnsköldsvik	Lindblomsvägen	401, 408, 411	11 203	37	-					
Sundsvall	Tjädervägen 13	1	10 949	36	-					
Timrå	Solbacka Norra	120	10 904	36	-					
Sundsvall	Fäbodsandsvägen	4, 120	10 891	36	-					
Sundsvall	Norrmalmsgatan	6 st	10 803	36	-					
Sundsvall	Lastbåtsvägen	1, 75	10 682	36	-					
Sundsvall	Sleipnervägen	1	10 568	35	-					
Sundsvall	Lantmätaren	2, 85	10 368	35	-					
Sundsvall	Pilgränd	3	10 283	34	-					
Örnsköldsvik	Översjäla	42, 43, 402, 412	10 240	34	-					
Härnösand	Mosstigen	502, 590	10 239	34	-					
Örnsköldsvik	Varvsbergsvägen	401, 407	10 177	34	-					
Örnsköldsvik	Nybyggarevägen	401, 417	10 136	34	-					
Sundsvall	Kovlands kiosk	5 st	10 130	34	Ja					
Timrå	Näsängsvägen	120	10 053	34	-					
Härnösand	Wendela Hellmanskolan	501, 511, 560, 590	10 048	33	-		x			

			Påstigande 2019			Särskilda behov				
Kommun	Hållplats	Linjer	Totalt	Per dygn	Bytesp	Vård	Skola	Omsorg	Anpassad:	Prio:
Sundsvall	Bergsåkers skola	132, 133	9 971	33	-		x			
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik RC Norra	9 st	9 956	33	Ja					
Örnsköldsvik	Järvstagatan	404, 405, 408	9 848	33	-	x				
Sundsvall	Matfors Vårdcentral	141, 142	9 839	33	-					
Timrå	Berglundavägen/Klockgata	120, 630, 634, 636	9 756	33	-					
Timrå	Ala skola	611, 633	9 666	32	-		x			
Örnsköldsvik	Järveds Centrum	402, 409, 417	9 647	32	-					
Sundsvall	Vapelnäs/Pråmvägen	120	9 605	32	-					
Sundsvall	Klippgatan	1	9 271	31	-					
Härnösand	Trossgatan	502, 503, 520, 590	9 209	31	-					
Örnsköldsvik	Hörnettvägen	407	9 124	30	-					
Sundsvall	Kommunhuset	6 st	9 008	30	-					
Sundsvall	Midälvaplan	2	8 932	30	-					
Örnsköldsvik	Köpmanholmen C	421, 422	8 918	30	-					
Örnsköldsvik	Örnsköldsgatan	43, 402, 408	8 810	29	-					
Sundsvall	Idrottsparken	3	8 700	29	-					
Sundsvall	Havsörnsvägen	2	8 612	29	-					
Örnsköldsvik	Tjärnmyrvägen	401	8 490	28	-					
Ånge	Minervaskolan	191, 192, 196, 199	8 399	28	-		x			
Sundsvall	Haparandavägen	4	8 369	28	-					
Örnsköldsvik	Björna Centrum	417, 442	8 359	28	Ja					
Örnsköldsvik	Skyttis	404, 405	8 287	28	-					
Sollefteå	Storgatan Coop	90, 211, 45, 62	8 257	28	-					
Örnsköldsvik	Gottne vägsk	42, 43	8 246	27	-					
Örnsköldsvik	Lertagsvägen	407	8 121	27	-					
Sollefteå	Junsele bstn	41	8 105	27	Ja					
Sollefteå	Nipan/Trängvägen	45	8 099	27	-					
Sundsvall	Svartvik	120	8 077	27	-					
Timrå	Berglundavägen/Riksgatan	120, 630, 634, 636	8 041	27	-					
Sundsvall	Robäcken	1	8 024	27	-					
Härnösand	Teatern	8 st	8 001	27	-					
Ånge	Erikslund skolan	192	7 963	27	-		x			
Örnsköldsvik	Karosserivägen	401, 408, 411	7 898	26	-					
Örnsköldsvik	Bredbyskolan	42, 43	7 884	26	-		x			
Sollefteå	Gudlav Bilder Hågesta	39, 41	7 866	26	-		x			
Örnsköldsvik	Båtsmansgatan	401, 417	7 832	26	-					
Sundsvall	Bosvedjevägen	2, 85	7 709	26	-					
Sundsvall	Bondevägen	2	7 418	25	-					
Örnsköldsvik	Husums Skola	417	7 383	25	-					
Kramfors	Lunde	11 st	7 339	24	Ja					
Örnsköldsvik	Hantverkaregatan	10 st	7 274	24	-					
Sundsvall	Matfors skola	141, 142, 143	7 255	24	Ja		x			
Sundsvall	Tivolibacken	2, 84	7 254	24	-					
Örnsköldsvik	Sörånget	406, 411	7 220	24	-					
Härnösand	Koltrastvägen	502, 590	6 957	23	-					
Härnösand	Brännarondellen	501, 514, 590	6 830	23	-					
Sundsvall	Malmövägen	4	6 798	23	-					
Sundsvall	Stöde Affären E14	191	6 751	23	-					
Sundsvall	Fagerdalsparken	3, 142	6 713	22	-					
Sundsvall	Igeltjärnsvägen	4	6 679	22	-					
Härnösand	Hedda Wisingskolan	501, 514	6 620	22	-		x			
Örnsköldsvik	Norra Skepparvägen	402, 409	6 531	22	-					
Sundsvall	Travbanevägen	5 st	6 490	22	-					
Sundsvall	Vallens skola	133, 134	6 468	22	-		x			
Sundsvall	Tellusvägen	120	6 449	21	-					
Sundsvall	Lillhällomsvägen	1	6 420	21	-					
Kramfors	Bollstabruk IP Rv 90	5 st	6 355	21	-					
Härnösand	Brunne Skola	511	6 306	21	-		x			
Sundsvall	Nackstaskolan	2	6 258	21	-		x			
Härnösand	Skördevägen	501, 590	6 161	21	-					
Härnösand	Närvården N utfarten	502, 560	6 119	20	-	x				
Härnösand	Närvården N utfarten	502, 560	6 119	20	-	x				

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 2 -

Plan för ökad tillgänglighet

- för personer med funktionsnedsättning(ar)

Remissversion 2022-08-15

DIN TUR

Innehållsförteckning

1. Bakgrund ... 2
2. Målmodell ... 2
3. Övergripande ambition ... 3
4. Hela resan perspektivet ... 3
5. Om funktionsnedsättningar ... 4
6. Mål för ökad tillgänglighet ... 5
7. Insatsområden ... 5
7.1 Insatser fordon ... 5
7.2 Insatser infrastruktur ... 7
7.3 Insatser information ... 8
7.4 Insatser drift och underhåll ... 9
7.5 Insatser kompetens och bemötande ... 9
7.6 Insatser dialog och samverkan ... 9
8. Avtal – upphandlingar ... 10
9. Genomförandeplan ... 10
10. Begreppsförklaringar ... 10
Bilaga 2.1 – Information om olika funktionsnedsättningar ... 11
Bilaga 2.2 - Lista över hållplatser och bytespunkter med 20+ påstigande ... 13

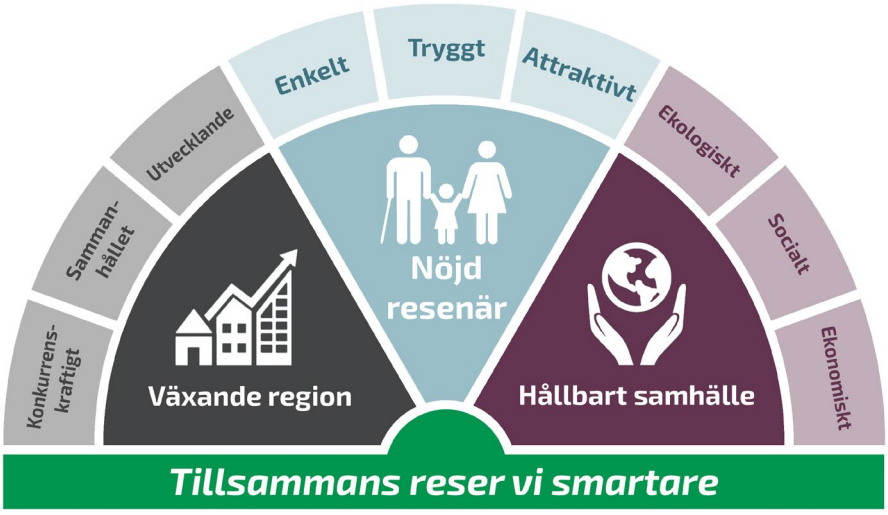
1. Bakgrund

Att arbeta för en hög tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är ett lagstadgat krav på kollektivtrafikhuvudmän. Det är även ett krav att tydligt redogöra för vilken tillgänglighetsnivå som råder i kollektivtrafiken. En tillgänglighetsanalys av Västernorrlands kollektivtrafik genomfördes 2018. I den så redovisas tillgänglighetsnivån för fordon, infrastruktur, information och snöröjning. Analysen visar att Västernorrland har en relativt sett låg nivå på tillgänglighet och att den är dåligt redovisad för allmänheten.

Denna bilaga syftar till att tydliggöra hur tillgänglighetsnivån för personer med funktionsnedsättning ska öka de kommande åren kopplat till Västernorrlands nya trafikförsörjningsprogram.

2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



De mål som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär – det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgrupper
- Nöjd resenär - alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken
- Hållbart samhälle - kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgrupper

De indikatorer som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär – hur nöjd är du med din senaste resa?
- Nöjd resenär – det känns tryggt att resa
- Hållbart samhälle - andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Hållbart samhälle – antal tillgänglighetsanpassade hållplatser

3. Övergripande ambition

Den generella inställningen är att så många som möjligt, oavsett funktionsförmåga, ska kunna använda kollektivtrafiken i Västernorrlands län. Ambitionen ska vara att nå en hög tillgänglighetsanspassning, inom en rimlig och realistisk nivå, då det är praktiskt och ekonomiskt svårt att möta alla särskilda behov på alla platser. En hög tillgänglighetsnivå förenklar och förbättrar även för människor som inte har funktionsnedsättning och bidrar därför till en mer attraktiv kollektivtrafik.

En tillgänglig allmän kollektivtrafik gör det möjligt för personer med funktionsnedsättningar att i större utsträckning använda den allmänna kollektivtrafiken för sina resor istället för att vara hänvisade till att resa med särskild persontrafik. Även om den allmänna kollektivtrafiken i allt större utsträckning blir tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar kommer särskild persontrafik fortfarande vara viktig för många människors möjlighet att resa.

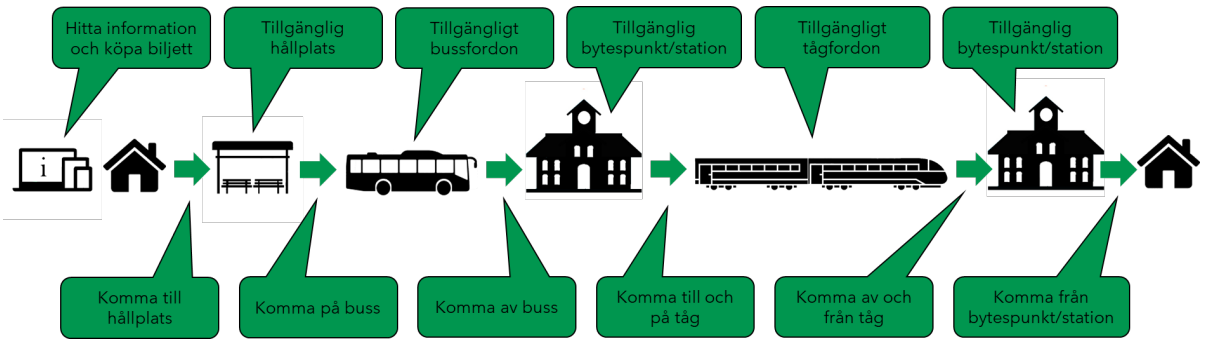
I Västernorrland så finns en ambition att skapa mellanformer av kollektivtrafik som kan överbrygga övergången mellan den allmänna kollektivtrafiken och särskild persontrafik. ett sådant trafikupplägg som kommer att kallas Närtrafik. Närtrafik är allmän kollektivtrafik men är anpassad för att kunna användas även av personer med vissa funktionsnedsättningar.

Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning bidrar positivt till den sociala dimensionen av hållbarhet genom ökad rättvisa, delaktighet, jämlikhet och jämställdhet.

Tillgänglighet är en mänsklig rätt och ett krav enligt lag för personer med funktionsnedsättningar. Lagstiftningen ställer krav på att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska det i trafikförsörjningsprogrammet finnas tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer ska också finnas beskrivna.

4. Hela resan perspektivet

Att hela resekedjan fungerar är något som är viktigt för alla resenärer. För barn, äldre samt personer med funktionsnedsättning kan detta vara avgörande för att de ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken. Här följer en beskrivning av vad detta kan innebära i form av anpassning.

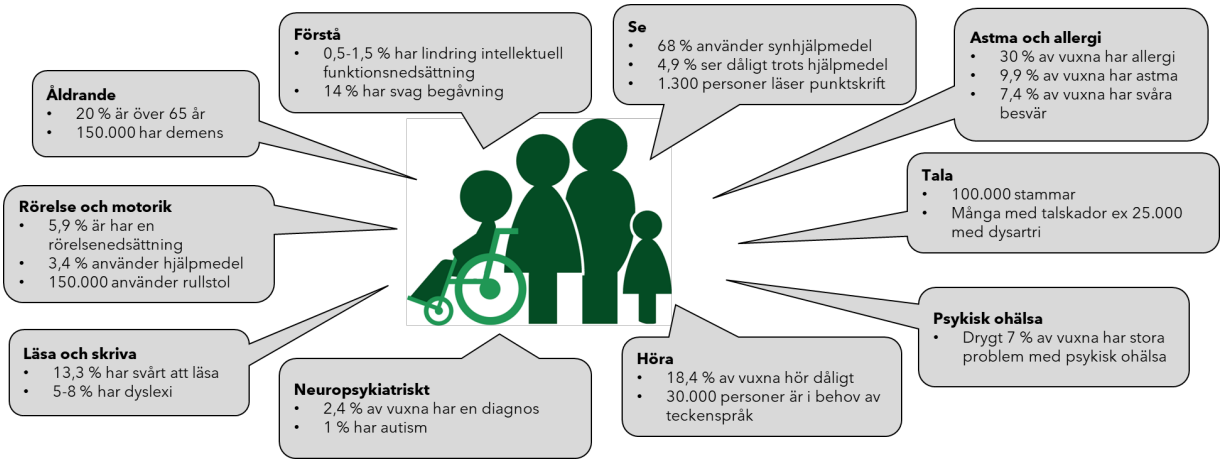


För att uppnå full tillgänglighet så krävs det att hela resan kan genomföras för en person med funktionsnedsättning, det omfattas av:

- *Hitta information och planera sin resa* - Det ska vara möjligt för personer med funktionsnedsättning att använda de verktyg som finns för att planera sin resa innan den genomförs.
- *Köpa och använda biljett* - Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, uppfatta, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas och användas. Försäljningskanaler och försäljningsställen samt informationsplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Ta sig till och kunna vistas samt orientera sig på hållplatser, bytespunkter och stationer* Gångvägar och anslutningar till och från prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning. Platsutformning och utrustning ska anpassas så att vistelsen och orienteringen på en station, bytespunkt eller prioriterad hållplats underlättas för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Ta del av information på hållplatser, bytespunkter, stationer och i fordonen* - Trafikinformationen ska anpassas så att det är möjligt att ta del av informationen, såväl före som under resan, oavsett funktionsnedsättning.
- *Ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet* - Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet på ett tryggt och säkert sätt. Samtliga resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service ombord på fordon. Tydligt utmärkta prioriterade sittplatser och rullstolsplatser ska finnas.

5. Om funktionsnedsättningar

En funktionsnedsättning innebär att en människa har nedsatt förmåga att fungera fysiskt, psykiskt eller intellektuellt. Nedsättningen kan vara temporär eller permanent och variera över tid. SCB räknar med att omkring 36 procent av Sveriges befolkning har någon form av funktionsnedsättning, nästan 11 procent har mer än en funktionsnedsättning.
Personer med till synes lika funktionsnedsättningar kan ha mycket olika upplevelser och erfarenheter av resande i kollektivtrafiken. Långt ifrån alla funktionsnedsättningar är synliga och ofta är det lättare att få förståelse för de funktionsnedsättningar som märks tydligt. Hög ålder innebär inte någon funktionsnedsättning i sig, men risken att drabbas av funktionsnedsättningar av flera funktioner ökar med stigande ålder.



I *bilaga 2.1 – om funktionsnedsättningar*, i slutet av detta dokument, finns mer information.

6. Mål för ökad tillgänglighet

Nedanstående mål ska gälla för arbetet att höja tillgängligheten i länets kollektivtrafik.

		Utfall år				
Insatsområde	**Mål**	**Nuläge**	**2024**	**2026**	**2028**	**2030**
Fordon	Andel tillgänglighetsanpassade bussfordon	47%	47%	47%	90%	90%
Infrastruktur	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn	40%	50%	60%	70%	80%
Information	Information om tillgänglighetsnivå per linje på webb samt i app	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja
Information	Andel bussfordon med invändigt hållplatsutrop	0%	50%	50%	100%	100%
Kompetens	Genomförda kompetenshöjningsinsatser / år	0	2	2	2	2
Dialog	Genomförda brukarråd / år	0	2	2	2	2

För att nå målen och generellt höja tillgänglighetsnivån så avser Din Tur arbeta utifrån sex insatsområden enligt punkt 7 i detta dokument.

7. Insatsområden

För att uppnå målen om ökad tillgänglighet har sex insatsområden definierats:

- Fordon
- Infrastruktur
- Information
- Drift och underhåll
- Kompetens och bemötande
- Dialog och samverkan

7.1 Insatser fordon

Svensk kollektivtrafik har tagit fram branschgemensamma funktionskrav för bussar, Bus Nordic, dokumentet för fordon som utför särskild persontrafik är under översyn och kommer att revideras till, Specialfordon 2022.

Definition av tillgänglighetsanpassat fordon:

- Fordon med låggolv/lågentré alt. fordon med normalgolv och lift
- Fordon med plats för rullstol samt platser för personer med funktionsnedsättning
- Fordon med in- och utvändig audiovisuell information
- Fordon i övrigt specificerade enligt Bus Nodic

För kollektivtrafiken inom Västernorrlands län skiljer det sig mellan olika trafikområden beträffande i vilken omfattning som fordonen är tillgänglighetsanpassade. I stadstrafiken och i vissa kortare stadsnära linjer utförs trafiken med tillgänglighetsanpassade fordon. I princip all landsbygds- och regionaltrafik utförs med fordon som inte är tillgänglighetsanpassade.

Aktörer såsom Norrtåg, SJ och X-trafik svarar för sin del av tågtrafiken och kollektivtrafikmyndigheten har inte

rådighet över denna. Tågtrafiken är tillgänglighetsanpassad för personer med funktionsnedsättning och utgör därför grunden för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa regionalt.

Avtalsperioderna är långa och fordon införskaffas med olika långa intervall och det är främst vid fordonsbyten som förändringar kan införas.

I kommande trafikupphandling kan elfordon bli aktuella, dessa avger lägre ljud vilket kan försvåra för personer med syn- och hörselnedsättning att uppmärksamma bussarna. Ett signalsystem underlättar för funktionsnedsatta att orientera sig i kollektivtrafiksystemet.

Aktuella fordon inom Västernorrlands län:

Taxifordon (5-7 år):

- Multifordon (ramp/rullstol/bår)
- AN minibuss 6-8 pass
- AN personbil 3-4 pass

Bussfordon (10-15 år):

- Låggolvsbuss 2-axl
- Låggolvsbuss ledbuss
- Lågentrebuss
- Normalgolvsbuss
- Buss klass A /B (<22 pass)

Tågfordon (15-30 år):

- Regionaltåg
- Fjärrtåg
- Nattåg

Nedan en matris som visar vilken typ av fordon som ska gälla för respektive trafikslag och utbudsnivå.

		Fordonstyp			Fordonsklass		Tillgängligt	Tillgänglig
Trafikslag	**Utbudsnivå**	**Taxi**	**Buss**	**Tåg**	**Stand**	**Alt.**	**fordon**	**hållplats**
Interregional trafik	IR1	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR2	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR3	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR4	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
Regional trafik	R1	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R2	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R3	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R4	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
Bastrafik	B1	-	X	(X)	II	III	X	+20 påstig
	B2	-	X	(X)	II	III	X	+20 påstig
	B3	-	X	(X)	II / B	III	(X)	+20 påstig
	B4	-	X	(X)	II / B	III	(X)	+20 påstig
Stadstrafik	S1	-	X	-	I	-	X	+20 påstig
	S2	-	X	-	I	-	X	+20 påstig
	S3	-	X	-	I	A	X	+20 påstig
	S4	-	X	-	A	I	X	+20 påstig
Närtrafik	N	X	(X)	-	Taxi	Taxi	X	Ej aktuellt

Generella åtgärder för fordon:

- Vid trafikförändringar ska fordonen som utför ersättningstrafik i så stor utsträckning som möjligt ha samma tillgänglighet som den trafik som ersätts. Om det inte kan möjliggöras ska den fortsatta transporten för personer med funktionsnedsättning lösas på annat sätt.

Åtgärder för taxifordon:

- Säkerställa inför kommande trafikupphandling att antal större multifordon är tillräckligt
- Följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav till nästkommande upphandling
- Tydliggöra regler för hjälpmedel som får medtas under resan

Åtgärder för bussfordon:

- Uppdatera fordonsstrategi till kommande trafikupphandling av busstrafik där det framgår fordonsklass per linje/område samt vilken specifikation varje fordonsklass ska ha (utgångspunkt från Bus Nordic)
- Följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav (Bus Nordic) till nästkommande trafikupphandling samt se över eventuella optioner i utrustningsnivå
- Inventera och dokumentera tillgänglighetsnivå på fordon utifrån avtalskrav och information i fordonsdatabas
- Öka antalet linjer som trafikeras med tillgänglighetsanpassade fordon enligt matris
- Tydliggöra fordonstyp i app och på webb
- Klarlägga regler för hjälpmedel som får medtas på buss
- Utreda framtida behov av signalsystem på elfordon

Åtgärder för tågfordon:

- Sträva efter att följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav till nästkommande upphandling
- I samverkan med berörda aktörer ta fram regler för hjälpmedel som får medtas på tåg

7.2 Insatser infrastruktur

För att kunna genomföra en tillgänglighetsanpassad resa måste både fordon och hållplatser vara tillgänglighetsanpassade, för att fungera fullt ut så behöver även anslutningar till/från/mellan hållplatser också anpassas. Att öka tillgängligheten i kollektivtrafikens infrastruktur är ett långsiktigt och mycket kostsamt arbete som måste ske i bred samverkan med andra aktörer, såsom kommuner och Trafikverket.

Det finns i nuläget stora regionala skillnader gällande graden av tillgänglighetsanpassning. Begreppet infrastruktur är brett och rymmer allt från ensliga busshållplatser vid landsvägar till stora resecentrum i stadskärnorna.

Bilaga 1 - hållplatshandbok är framtagen och kommer att antas tillsammans med trafikförsörjningsprogrammet. I hållplatshandboken finns framtida processer, roller och ansvarsfördelning beskriven. Den definierar också olika hållplatsklassificeringar samt vilken utrustningsnivå som ska finnas vid om- och nybyggnation.

Definition av tillgänglighetsanpassad hållplats/bytespunkt:

- Hårdgjord yta min 2,25 m bred
- 17 cm plattform
- Taktilt och visuellt markstråk
- Kontrasterande kantremsa
- Utrymme för rullstol max 5% lutning
- Grundinformation inkl. punktskrift

Som *bilaga 2.2* till detta dokument finns en sammanställning av länets hållplatser och bytespunkter med fler än 20 påstigande per dygn (normalåret 2019). Bilagan är inte komplett då den saknar aktuell status gällande tillgänglighetsnivå. Bilagan ska kompletteras och årligen revideras. Bilagan ska ligga till grund för de strategiska arbete som påbörjas i syfte att kartlägga och utveckla tillgänglighetsnivån på länets hållplatser och bytespunkter.

Åtgärder för infrastruktur:

- Kartlägga hållplatser som saknar aktuellt underlag
- Säkerställa att länet, genom Din Tur, har en gemensam aktuell databas med information om samtliga hållplatser och bytespunkter
- Utifrån hållplatshandbok ta fram och årligen uppdatera en plan för om- och nybyggnation av tillgänglighetsanpassade hållplatser
- Tillsammans med länets aktörer verka för ökad tillgänglig finansiering avsedd för infrastrukturinvesteringar
- Tillsammans med länets aktörer säkerställa att om- och nybyggnation av hållplatser sker enligt utformning och utrustning angivna i hållplatshandbok

7.3 Insatser information

För att information ska vara tillgänglig ska den vara lätt att läsa, höra och förstå. Det är viktigt för personer med funktionsnedsättning att hitta information om vilken tillgänglighetsnivå som råder på specifika hållplatser och linjer då tillgänglighetsnivån varierar i länet. Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa för alla resenärsgrupper och så många personer som möjligt ska kunna tillgodogöra sig informationen, inkluderat personer med funktionsnedsättning. Information måste konstant uppdateras utifrån förändringar och störningar.

Den ökade digitaliseringen innebär att tillgängligheten för digitala kanaler blir allt viktigare. Nya lagkrav gällande tillgänglighetsanpassning av digitala kanaler har införts. Kraven gäller tillgänglighet för webbplatser från hösten 2020 och tillgängliga appar från sommaren 2021. En ny app håller på att upphandlas och beräknas vara i drift under 2023. Installation av invändiga audionoma hållplatsutrop i bussar är uppstartade i Sundsvalls stadstrafik, en succesiv utökning av in-och utvändiga utrop planeras i resterande trafikområden i länet.

Kollektivtrafikens information delas in i fyra områden:

- Information i app och på webb
- Information i och utanpå fordon
- Information på hållplatser, bytespunkter och stationer
- Information via kundservice

Åtgärder för information:

- Information om tillgänglighetsnivå för fordon/hållplatser på linjenivå i app och på web
- Utveckla hur information om trafikstörningar når ut i alla kanaler
- Följa lagkrav om tillgänglighetdirektiv för webb och i ny app
- Succesivt publicera information om anslutningar till och mellan hållplatser
- Utveckla realtidsinformation i alla kanaler
- Se över och harmonisera information på hållplatser utifrån riktlinjer i hållplatshandbok
- Uppdatera information om riktlinjer gällande hjälpmedel
- Öka tillgängligheten till kundcenter genom digitalisering
- Informera om ledsagning på stationer och bytespunkter

7.4 Insatser drift och underhåll

För att upprätthålla tillgänglighet så behövs drift och underhåll av såväl fordon som infrastruktur. Hållplatsutrustning som slits ut eller går sönder behöver identifieras och åtgärdas. Vintertid har många personer med funktionsnedsättning stora besvär med framkomligheten. Hållplatsytor, anslutningar och bussgator behöver underhållas och snöröjas för att undvika att områden med packad snö eller isbildning uppstår och bristfällig snöröjning leder till att flertalet tillgänglighetshöjande åtgärder blir verkningslösa. Underhållet av fordon är viktigt för att upprätthålla funktionaliteten och säkerställs genom fordonskontroller.

Åtgärder för drift och underhåll:

- Tydliggöra ansvarsfördelning för hållplatser/bytespunkter med utgångspunkt från hållplatshandboken
- Föra en kontinuerlig dialog om drift och underhåll med ansvariga aktörer i syfte att upprätthålla funktionalitet som säkerställer tillgänglighetsnivån
- Utveckla arbetet med fordonskontroller och uppföljning
- Genomföra en översyn hur fordonskontroller ska utföras i nästkommande upphandling av busstrafik

7.5 Insatser kompetens och bemötande

Ett bra bemötande är viktigt i alla sammanhang. I kollektivtrafiken möter resenären bussförare, tågvärdar, taxiförare, kundservicemedarbetare och medarbetare på försäljningsställen. Det är av största vikt att alla har kunskap och förståelse för de olika funktionsnedsättningar som finns i samhället för att det ska fungera för personer med behov av tillgänglighet. Samma sak gäller de politiker och tjänstepersoner som tar beslut om kollektivtrafik. Behovet av ökad kunskap inom området behöver ses över och relevanta underlag inför större beslut behöver tas fram utifrån tillgänglighetsaspekten.

Åtgärder för kompetens och bemötande:

- Kompetenshöjningsinsatser för politiker och förvaltning
- Kompetenshöjningsinsatser för kundservice
- Kompetenshöjningsinsatser för trafikbolag och dess personal (ex. förare)
- Ta med tillgänghetsaspekten i alla beslutsunderlag
- Ta fram faktaunderlag och rutiner för de som arbetar i, planerar och beslutar om kollektivtrafiksystemet
- Se över och följ upp utbildningskrav inför kommande trafikupphandlingar

7.6 Insatser dialog och samverkan

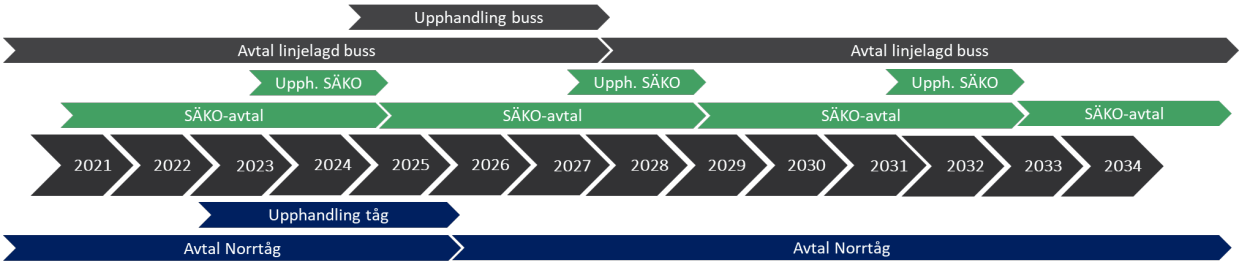
I syfte att bibehålla och utveckla tillgänglighetsnivån behövs det kontinuerlig uppföljning och revidering av mål och indikatorer samt en tydlig kommunikation av aktuell tillgänglighetsnivå. Din Tur kommer aldrig ensam att kunna ha all kunskap eller påverka alla delar av systemet. Samverkan och dialog är därför ett viktigt arbetssätt för att kunna nå målen.

Åtgärder för dialog och samverkan:

- Bevakning av nya nationella lagar och riktlinjer
- Benchmarking av arbete hos andra trafikhuvudmän
- Hantering av kundsynpunkter gällande tillgänglighet
- Dialog med trafikbolag om utveckling och efterlevnad
- Dialog med med funktionsrätts-och pensionärsorganisationer
- Utifrån behov ha testdagar med representanter från både intresseorganisationer, trafikföretag och personal inom kollektivtrafiksystemet
- Samverkan och dialog med övriga berörda aktörer i länet

8. Avtal – upphandlingar

Olika långa trafikavtal gäller för allmän kollektivtrafik med buss respektive tåg samt för särskilda persontransporter. Nedan visas en översiktsbild över hur upphandlingar och avtal under programperioden planeras.



9. Genomförandeplan

Denna bilaga ska ligga till grund för Din Turs arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. Omformning av fordonsupplägget kan huvudsakligen ske vid uppstart av nya trafikavtal enligt de perioder som redovisats under punkten 5.

Denna bilaga ska hållas aktuell och relevant. Genomlysning genomförs varje år och finns behov av justeringar så ska dessa införas vid genomlysningen. Större förändringar i dokumentet ska förankras hos Din Turs medlemmar och därefter beslutas i Din Turs politiska direktion.

10. Begreppsförklaringar

I *bilaga 7 - begreppsförklaringar* återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.

Bilaga 2.1 – Information om olika funktionsnedsättningar

Nedsatt rörelseförmåga och motorik

Nedsatt gångförmåga kan uppstå då att man inte har kraft, har smärta, har dålig balans eller koordination eller inte kan styra sina rörelser. Gångsvårigheter kan leda till svårigheter att gå långa sträckor, inte klara lutningar, har svårt att gå på ojämnt eller halt underlag och man kan ha lätt för att falla. Gångsvårigheter medför behov av korta avstånd vid mål- och bytespunkter, ett jämt och fast underlag utan branta lutningar varken i längs- eller sidled, stöd att hålla sig i och tätt placerade sittplatser. Det är också viktigt att hinna sätta sig innan bussen eller tåget kör vidare.

Nedsatt arm- och handfunktion kan innebära svårigheter att röra händer och armar, smärta, kraftlöshet, dålig precision, avsaknad av greppfunktion med mera. Orkar man inte lyfta armarna blir räckvidden kortare och det blir svårt att öppna dörrar, hantera dörröppningsknappar och att hålla i sig. Ledstänger på båda sidor av en trappa är till hjälp för personer som har en funktionsnedsättning i en arm. Det är också viktigt att handtag och knappar är lätta att använda och inte kräver stor armstyrka.

Neuropsykiatriska och intellektuella funktionsnedsättningar

Personer med nedsatt kognitiv förmåga är en mycket heterogen grupp där orsaken till funktionsnedsättningen kan bero på förvärvade hjärnskador genom sjukdom eller olyckshändelse, neurologiska sjukdomar, demenssjukdomar, psykisk ohälsa med mera. Dessa funktionsnedsättningar kan medföra svårigheter att orientera sig, svårigheter att förstå logiska samband eller utformningar eller svårigheter att läsa och ta tills sig information. Det kan också vara svårt att sortera och uppfatta viktig ljudinformation. Tydlig information i form av bild och skrift samt skyltar som kompletteras med symboler är viktiga hjälpmedel för personer med denna typ av funktionsnedsättning. Många har svårt att fråga då de blir stressade eller har talsvårigheter, vilket gör det viktigt att personalen i kundmiljöerna är öppen, inkännande och på eget initiativ erbjuder hjälp till den resenär som ser ut att behöva det. Viktigt är också att använda ett tydligt, enkelt och lättläst språk i all kommunikation.

Synnedsättning

Att ha nedsatt syn kan innebära att vara synsvag, att vara svårt synskadad (att ha ledsyn) eller att vara blind. Personer med synnedsättning har svårigheter att överblicka omgivningen och uppfatta nivåskillnader i djup- och sidled. För att kunna orientera sig behöver de tydliga visuella kontrastmarkeringar, och de som använder vit käpp är hjälpta av taktila markeringar. Personer med grav synskada eller blindhet behöver tydliga riktmärken och akustisk vägledning för att kunna orientera sig. Det är också vanligt att personer med synskada använder ledarhund eller har ledsagare. För att möta behoven i den här gruppen är det viktigt med alternativa kommunikationssätt. En prator som läser upp realtidsinformation på hållplatser kan vara ett sätt, in- och utvändiga utrop på bussar ett annat.

Läs- och skrivsvårigheter

Läs- och skrivsvårigheter är ett övergripande begrepp som omfattar allt som rör begränsningar i att läsa och skriva. Svårigheterna kan bland annat bero på bristfällig undervisning, för lite övning, koncentrationssvårigheter, annat modersmål eller dyslexi. Många av de behov som personer med synnedsättning har, exempelvis in- och utvändiga utrop, är även tillämpliga för personer med läs- och skrivsvårigheter. Det är vidare viktigt att använda ett lättläst, klart och enkelt språk i all kommunikation.

Nedsatt hörsel och dövhet

Gruppen personer med nedsatt hörsel varierar från de med en lindrig hörselnedsättning till de som helt saknar förmåga att kommunicera med hjälp av hörseln. Personer med hörselnedsättning har svårigheter att uppfatta ljud och tal och kan bli distraherade av bullriga miljöer. Visuell information underlättar för personer med hörselnedsättning, och personer med dövhet är helt beroende av den. Många personer med dövhet har teckenspråk som modersmål och svenska som andraspråk. Information på teckenspråk kan därför i vissa fall vara mer tillgänglig än skriven information, särskilt för personer utan kunskaper i svenska språket.

Allergi, astma och överkänslighet

Personer med allergier och överkänslighet är en stor grupp i samhället. Besvär kan yttra sig på många olika sätt varav svårast är akuta astmaanfall. Miljön i den allmänna kollektivtrafiken kan innehålla många allergiframkallande faktorer och det är därför viktigt att det framgår tydligt att starka dofter, rök och vissa livsmedel som exempelvis nötter ska undvikas i kollektivtrafiken. Det bör även framgå att djur ska gå ombord genom mittendörren och vistas i bakre alternativt övre delen av fordonet eller i anvisade vagnar inom tågtrafiken. (ledarhund samt service- och signalhund är undantagna och får vistas i samtliga delar i fordonen). Vidare ska rengöringsmedel/städmaterial som används i kollektivtrafiken vara doftfria.

Kollektivtrafiken kan aldrig bli helt allergisäker och för personer med starka allergier kan särskild persontrafik vara ett alternativ att föredra. I den särskilda persontrafiken är det kravställt att förare inte får använda starka dofter eller röka i eller i anslutning till fordonet.

Bilaga 2.2 - Lista över hållplatser och bytespunkter med 20+ påstigande

Detta dokument innehåller en lista över alla hållplatser och bytespunkter med fler än 20 påstigande per dygn under normalåret 2019. Denna lista ska kompletteras med aktuell tillgänglighetsnivå utifrån hållplatshandboken och ska ligga till grund för kommande arbete att prioritera och utveckla hållplatsernas tillgänglighetsnivå.

			Påstigande 2019			Särskilda behov				
Kommun	Hållplats	Linjer	Totalt	Per dygn	Bytesp	Vård	Skola	Omsorg	Anpassad:	Prio:
Sundsvall	Sundsvalls bstn	28 st	2 442 315	8 141	Ja					
Örnsköldsvik	Örnparken	21 st	517 307	1 724	Ja					
Härnösand	Härnösands centrum	14 st	225 330	751	Ja					
Sundsvall	Birsta City	2, 5	199 269	664	-					
Sundsvall	Sjukhuset Sundsvall	4, 85, 120, 201	160 455	535	-	x				
Härnösand	Härnösand Central	21 st	135 620	452	Ja					
Sundsvall	Trädgårdsgatan	9 st	124 423	415	-					
Sundsvall	Vi centrum	1, 74, 75	107 103	357	Ja					
Sundsvall	Sporthallen	3	106 232	354	-					
Sundsvall	Bragegatan	7 st	104 113	347	-					
Sundsvall	Granloholm centrum	3, 4	100 173	334	-					
Kramfors	Kramfors ReseC	16 st	99 146	330	Ja					
Sundsvall	Nacksta centrum	2	89 188	297	-					
Sundsvall	Trafikgatan	6 st	83 724	279	-					
Sundsvall	Bredsands skola	4, 120	82 736	276	-		x			
Sundsvall	Gillebergsgatan	1	82 370	275	-					
Sollefteå	Sollefteå ReseC	11 st	73 072	244	Ja					
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik ReseC	17 st	69 148	230	Ja					
Sundsvall	Tullgatan	3, 4, 120	67 880	226	-					
Sundsvall	Njurunda Resecentrum	5 st	65 439	218	Ja					
Sundsvall	Birsta E4	7 st	62 414	208	-					
Sundsvall	Skönsmohuset	4, 120	60 902	203	-					
Sundsvall	Västhagen	3	59 020	197	-					
Sundsvall	Kvissleby Njurundahallen	120, 124	58 199	194	-					
Sundsvall	Östra Birsta	2, 5	58 058	194	-					
Sundsvall	Skönsbergs centrum	1, 85	57 723	192	-					
Sundsvall	Kvissleby Centrum	5 st	53 199	177	Ja					
Sundsvall	Bydalen	2, 85	52 171	174	-					
Örnsköldsvik	Valhallavägen	404, 405, 417	52 152	174	-					
Örnsköldsvik	Nolaskolan	12 st	51 150	171	-		x			
Sundsvall	Kaptensgatan	3, 4, 120	47 047	157	-					
Sundsvall	Strandvägen	4, 120	46 400	155	-					
Sundsvall	Kristinelund	2	46 348	154	-			x		
Sundsvall	Vinkeltået	2, 141, 191	45 525	152	-					
Sundsvall	Enhörningsvägen	4, 120	44 465	148	-					
Sundsvall	Ponnyvägen	1	44 350	148	-		x			
Örnsköldsvik	Geneskolan	401, 417	44 141	147	-					
Sundsvall	Strömstadsvägen	3, 4	43 732	146	-					
Sundsvall	Lasarettsvägen	2, 84, 85, 120	42 713	142	-					
Sundsvall	Västermalms skola	7 st	42 512	142	-		x			
Sundsvall	Korstavägen	1	41 770	139	-					
Sundsvall	Höderbacken	1	41 186	137	-					
Sundsvall	Kvissleby Affärsgatan	120, 124	40 256	134	-					
Sundsvall	Institutsvägen	4, 85, 120	39 589	132	-					
Sundsvall	Sallyhillsvägen	2	38 797	129	-					
Timrå	Timrå torget	120, 630, 631	38 686	129	-					
Örnsköldsvik	Parkskolan	9 st	37 215	124	-		x			
Timrå	Tallnäsvägen 49	120, 630	37 173	124	-					
Örnsköldsvik	Bjästa Busstation	413, 421, 422	35 314	118	Ja					
Timrå	Mariedalsskolan	120, 630, 631	35 230	117	-		x			
Sundsvall	Nackstavägen 22	2	34 991	117	-					
Sundsvall	Bultgatan	2, 141, 191	34 359	115	-					
Örnsköldsvik	Sörliden	404, 405, 417	33 402	111	-					
Sundsvall	Bosvedjans centrum	2, 85	33 138	110	-					
Sundsvall	Mittuniversitetet	6 st	32 608	109	-					
Sundsvall	Sundsbruks centrum	5	32 509	108	-					
Sundsvall	Räbbmogatan	1, 75	32 376	108	-					
Sundsvall	Ljustadalens centrum	2, 5	31 951	107	-					
Sundsvall	Härstavägen	4, 120	31 343	104	-					
Sundsvall	Hagaskolan	2	31 301	104	-		x			
Sundsvall	Skönsmons skola	4, 120	31 295	104	-		x			
Sundsvall	Röhmans torg	141, 142	30 665	102	-					

			Påstigande 2019			Särskilda behov				
Kommun	**Hållplats**	**Linjer**	**Totalt**	**Per dygn**	**Bytesp**	**Vård**	**Skola**	**Omsorg**	**Anpassad:**	**Prio:**
Sundsvall	Baldershov	4, 85, 120	30 558	102	-					
Timrå	Söråker köpcent	611, 633, 635	29 340	98	-					
Timrå	Sörberge norra	7 st	28 722	96	Ja					
Sundsvall	Syntesvägen	4, 120	28 512	95	-					
Sundsvall	Skogsbacken	2, 85	28 212	94	-					
Kramfors	Bollstabruk bstn	6 st	27 901	93	-					
Sundsvall	Aprilvägen	2, 5	27 364	91	-					
Sundsvall	Paviljongvägen	3, 142	26 771	89	-					
Sollefteå	Sollefteå Torget	41, 315, 45, 62	26 343	88	Ja					
Sundsvall	Hagavägen	4, 85, 120, 201	25 578	85	-					
Härnösand	Stadsparken	11 st	24 730	82	-					
Sundsvall	Nynäshamnsvägen	4	24 256	81	-					
Sundsvall	Grevegatan	4, 120	23 117	77	-					
Sundsvall	Brovägen	1, 74	23 100	77	-					
Sundsvall	Östra Långgatan	5 st	22 780	76	-					
Sundsvall	Västergatan	2, 84	22 496	75	-					
Örnsköldsvik	Mellansel jvstn	42, 43	22 384	75	-					
Sundsvall	Mårtensro	3	22 352	75	-					
Härnösand	Pilgatan	501, 560, 590	22 073	74	-					
Örnsköldsvik	Lingbo	404, 405	21 795	73	-					
Sollefteå	Köpmangatan Långsele	39, 40, 331	21 716	72	-					
Sundsvall	Västra Allén	7 st	21 626	72	-					
Sundsvall	Slutgatan	2, 141, 191	21 596	72	-					
Sundsvall	Mogatan	4, 120	21 118	70	-					
Härnösand	Bondsjöleden	10 st	20 770	69	-		x			
Örnsköldsvik	Själevadskolan	42, 43, 402, 412	20 431	68	-		x			
Sundsvall	Luleåvägen	4	20 026	67	-					
Örnsköldsvik	Sjukhuset Övik	14 st	19 547	65	-	x				
Sundsvall	Gesällvägen	2, 5	19 418	65	-					
Sundsvall	Rättscentrum	7 st	19 372	65	-					
Härnösand	Ankaret	503, 590	19 192	64	-					
Sundsvall	Gläntan	3, 4	19 095	64	-					
Sundsvall	Vikingen	1	18 906	63	-					
Sundsvall	Liden	30	18 795	63	-					
Sundsvall	Alnöbron västra	1	18 664	62	-					
Sundsvall	Kungsbackavägen	3, 4	18 545	62	-					
Timrå	Skogsvägen	5 st	18 522	62	Ja					
Sundsvall	Lundbovägen	1	18 300	61	-					
Sundsvall	Borgholmsvägen	4	18 286	61	-					
Sundsvall	Ögården	1, 75	18 277	61	-					
Sundsvall	Ekebovägen	2, 5	17 826	59	-					
Sundsvall	Lindgården	4, 85, 120	17 158	57	-					
Sundsvall	Selångergården	6 st	16 899	56	-					
Ånge	Fränsta bussterminal	5 st	16 781	56	Ja					
Örnsköldsvik	Industrigränd	7 st	16 749	56	-					
Ånge	Ånge bstn	191, 192, 196	16 747	56	Ja					
Sundsvall	Värmeverket	2	16 623	55	-					
Kramfors	Ullånger Bstn	10 st	16 537	55	Ja					
Härnösand	Murbergsskolan/Länsmusée	501, 570, 590	16 517	55	-		x			
Örnsköldsvik	Sundhem	5 st	16 432	55	-					
Timrå	Köpmang./Bensinstation	120, 630	16 416	55	-					
Härnösand	Slåttervägen	501, 590	16 410	55	-					
Sundsvall	Tunavägen	120	16 407	55	-					
Timrå	Timrå E4	6 st	16 399	55	Ja					
Sundsvall	Panncentralen	1	16 294	54	-					
Härnösand	Tunnelplan	6 st	16 041	53	-					
Sundsvall	Usland skola	1, 75	16 037	53	-		x			
Sundsvall	Indal	30	16 034	53	-					
Sundsvall	Branta vägen	3	15 501	52	-					
Örnsköldsvik	Gullänget Centrum	401, 408, 411, 442	15 449	51	-					
Örnsköldsvik	Humlegårdsvägen	401, 417	15 410	51	-					
Härnösand	Folkhögskolan	501, 570 590	15 178	51	-					

			Påstigande 2019			Särskilda behov				
Kommun	**Hållplats**	**Linjer**	**Totalt**	**Per dygn**	**Bytesp**	**Vård**	**Skola**	**Omsorg**	**Anpassad:**	**Prio:**
Sundsvall	Tjädervägen	1, 85	15 114	50	-					
Örnsköldsvik	Sund Centrum		15 005	50						
Sundsvall	Halmstadsvägen	3, 4	14 954	50	-					
Örnsköldsvik	Hörnettrondellen	5 st	14 936	50	-					
Timrå	Köpmangatan/Bovägen	120, 630	14 703	49	-					
Örnsköldsvik	Höglandskolan	403, 410, 419, 442	14 680	49	-					
Sundsvall	Stuggränd	3	14 607	49	-					
Härnösand	Klarinettgatan	501, 590	14 570	49	-					
Sundsvall	Plastvägen	4, 120	14 539	48	-					
Sundsvall	Gångvikens skola	5, 78, 120	14 394	48	-		x			
Sundsvall	Glimmervägen	3, 142	14 383	48	-					
Sundsvall	Bågevägen	2, 85	14 306	48	-					
Örnsköldsvik	Bredbyn Busstn	42, 43, 438	14 275	48	Ja					
Timrå	Sörberge E4	201, 331, 611	14 133	47	-					
Sundsvall	Gärde	5	13 965	47	-					
Sundsvall	Nackstavägen 38	2	13 926	46	-					
Sundsvall	Linderbergsgatan	2	13 873	46	-					
Sundsvall	Rörgatan	3	13 698	46	-					
Sundsvall	Bergsåkers IP	6 st	13 516	45	-					
Sundsvall	Måndagsvägen	2, 5	13 205	44	-					
Härnösand	Gulf E4	201, 502, 520, 560	13 126	44	-					
Sundsvall	Fänriksgatan	3	13 121	44	-					
Härnösand	Ångströmsgatan	501, 590	13 100	44	-		x			
Härnösand	Landgrenshallen	6 st	13 060	44	-		x			
Härnösand	Älandsbro Centrum	6 st	12 717	42	Ja					
Timrå	Arenaskolan	631, 633, 634, 636	12 532	42	-		x			
Sundsvall	Birstatunneln	2, 5	12 514	42	-					
Sundsvall	Fyrväpplingsvägen	5	12 468	42	-					
Sundsvall	Jaktfalksvägen	2	12 298	41	-					
Örnsköldsvik	Sjögatan	402, 404, 405	12 223	41	-					
Sundsvall	Klockgjutaregatan	2, 141,. 191	12 156	41	-					
Sundsvall	Travbanan	1	12 065	40	-					
Örnsköldsvik	Krukmakarvägen	402, 409	12 041	40	-					
Sundsvall	Norrliden	2, 84	12 018	40	-					
Örnsköldsvik	Bjästaskolan	413, 421, 422	11 920	40	-		x			
Örnsköldsvik	Domsjöskolan	401	11 879	40			x			
Sundsvall	Augustivägen	5	11 835	39	-					
Sundsvall	Thulegatan	5 st	11 751	39	-					
Örnsköldsvik	Prosten Holmsväg	402	11 687	39	-					
Sollefteå	Sjukhuset Sollefteå	6 st	11 531	38	-	x				
Sundsvall	Bjälkvägen	6 st	11 492	38	-					
Sundsvall	Bergsåkers centrum	5 st	11 488	38	-					
Timrå	Tallnäsvägen 43	120	11 452	38	-					
Sundsvall	Februarivägen	2, 5	11 380	38	-					
Timrå	Tallnäsvägen 5	120	11 318	38	-					
Sundsvall	Klockarberget	120	11 267	38	-					
Örnsköldsvik	Lindblomsvägen	401, 408, 411	11 203	37	-					
Sundsvall	Tjädervägen 13	1	10 949	36	-					
Timrå	Solbacka Norra	120	10 904	36	-					
Sundsvall	Fäbodsandsvägen	4, 120	10 891	36	-					
Sundsvall	Norrmalmsgatan	6 st	10 803	36	-					
Sundsvall	Lastbåtsvägen	1, 75	10 682	36	-					
Sundsvall	Sleipnervägen	1	10 568	35	-					
Sundsvall	Lantmätaren	2, 85	10 368	35	-					
Sundsvall	Pilgränd	3	10 283	34	-					
Örnsköldsvik	Översjäla	42, 43, 402, 412	10 240	34	-					
Härnösand	Mosstigen	502, 590	10 239	34	-					
Örnsköldsvik	Varvsbergsvägen	401, 407	10 177	34	-					
Örnsköldsvik	Nybyggarevägen	401, 417	10 136	34	-					
Sundsvall	Kovlands kiosk	5 st	10 130	34	Ja					
Timrå	Näsängsvägen	120	10 053	34	-					
Härnösand	Wendela Hellmanskolan	501, 511, 560, 590	10 048	33	-		x			

			Påstigande 2019			Särskilda behov				
Kommun	**Hållplats**	**Linjer**	**Totalt**	**Per dygn**	**Bytesp**	**Vård**	**Skola**	**Omsorg**	**Anpassad:**	**Prio:**
Sundsvall	Bergsåkers skola	132, 133	9 971	33	-		x			
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik RC Norra	9 st	9 956	33	Ja					
Örnsköldsvik	Järvstagatan	404, 405, 408	9 848	33	-	x				
Sundsvall	Matfors Vårdcentral	141, 142	9 839	33	-					
Timrå	Berglundavägen/Klockgata	120, 630, 634, 636	9 756	33	-					
Timrå	Ala skola	611, 633	9 666	32	-		x			
Örnsköldsvik	Järveds Centrum	402, 409, 417	9 647	32	-					
Sundsvall	Vapelnäs/Pråmvägen	120	9 605	32	-					
Sundsvall	Klippgatan	1	9 271	31	-					
Härnösand	Trossgatan	502, 503, 520, 590	9 209	31	-					
Örnsköldsvik	Hörnettvägen	407	9 124	30	-					
Sundsvall	Kommunhuset	6 st	9 008	30	-					
Sundsvall	Midälvaplan	2	8 932	30	-					
Örnsköldsvik	Köpmanholmen C	421, 422	8 918	30	-					
Örnsköldsvik	Örnsköldsgatan	43, 402, 408	8 810	29	-					
Sundsvall	Idrottsparken	3	8 700	29	-					
Sundsvall	Havsörnsvägen	2	8 612	29	-					
Örnsköldsvik	Tjärnmyrvägen	401	8 490	28	-					
Ånge	Minervaskolan	191, 192, 196, 199	8 399	28	-		x			
Sundsvall	Haparandavägen	4	8 369	28	-					
Örnsköldsvik	Björna Centrum	417, 442	8 359	28	Ja					
Örnsköldsvik	Skyttis	404, 405	8 287	28	-					
Sollefteå	Storgatan Coop	90, 211, 45, 62	8 257	28	-					
Örnsköldsvik	Gottne vägsk	42, 43	8 246	27	-					
Örnsköldsvik	Lertagsvägen	407	8 121	27	-					
Sollefteå	Junsele bstn	41	8 105	27	Ja					
Sollefteå	Nipan/Trängvägen	45	8 099	27	-					
Sundsvall	Svartvik	120	8 077	27	-					
Timrå	Berglundavägen/Riksgatan	120, 630, 634, 636	8 041	27	-					
Sundsvall	Robäcken	1	8 024	27	-					
Härnösand	Teatern	8 st	8 001	27	-					
Ånge	Erikslund skolan	192	7 963	27	-		x			
Örnsköldsvik	Karosserivägen	401, 408, 411	7 898	26	-					
Örnsköldsvik	Bredbyskolan	42, 43	7 884	26	-		x			
Sollefteå	Gudlav Bilder Hågesta	39, 41	7 866	26	-		x			
Örnsköldsvik	Båtsmansgatan	401, 417	7 832	26	-					
Sundsvall	Bosvedjevägen	2, 85	7 709	26	-					
Sundsvall	Bondevägen	2	7 418	25	-					
Örnsköldsvik	Husums Skola	417	7 383	25	-					
Kramfors	Lunde	11 st	7 339	24	Ja					
Örnsköldsvik	Hantverkaregatan	10 st	7 274	24	-					
Sundsvall	Matfors skola	141, 142, 143	7 255	24	Ja		x			
Sundsvall	Tivolibacken	2, 84	7 254	24	-					
Örnsköldsvik	Sörånget	406, 411	7 220	24	-					
Härnösand	Koltrastvägen	502, 590	6 957	23	-					
Härnösand	Brännarondellen	501, 514, 590	6 830	23	-					
Sundsvall	Malmövägen	4	6 798	23	-					
Sundsvall	Stöde Affären E14	191	6 751	23	-					
Sundsvall	Fagerdalsparken	3, 142	6 713	22	-					
Sundsvall	Igeltjärnsvägen	4	6 679	22	-					
Härnösand	Hedda Wisingskolan	501, 514	6 620	22	-		x			
Örnsköldsvik	Norra Skepparvägen	402, 409	6 531	22	-					
Sundsvall	Travbanevägen	5 st	6 490	22	-					
Sundsvall	Vallens skola	133, 134	6 468	22	-		x			
Sundsvall	Tellusvägen	120	6 449	21	-					
Sundsvall	Lillhällomsvägen	1	6 420	21	-					
Kramfors	Bollstabruk IP Rv 90	5 st	6 355	21	-					
Härnösand	Brunne Skola	511	6 306	21	-		x			
Sundsvall	Nackstaskolan	2	6 258	21	-		x			
Härnösand	Skördevägen	501, 590	6 161	21	-					
Härnösand	Närvården N utfarten	502, 560	6 119	20	-	x				
Härnösand	Närvården N utfarten	502, 560	6 119	20	-	x				

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 3 -

Trafikplan

Remissversion 2022-08-15

DIN TUR

Innehåll

1. Bakgrund 2
2. Målmodell 2
3. Ansvar och roller 3
4. Nuläge trafik 3
4.1 Allmän kollektivtrafik – trafikområden och avtal buss 3
4.2 Allmän kollektivtrafik – tåg 4
4.3 Kommersiell kollektivtrafik – tåg 4
4.4 Allmän kollektivtrafik - linjenät och trafikutbud buss 5
4.5 Kompletteringstrafik 8
4.6 Kommersiell kollektivtrafik – buss 8
4.7 Särskilda persontransporter – trafikområden och avtal 9
4.8 Skolresor 9
5. Framtida trafikupplägg 10
5.1 Trafikprinciper 10
5.2 Trafikslag 10
5.3 Utbudsmatris 11
5.4 Utbudsmatris orter-relationer 11
5.5 Tillköp 13
5.6 Allmän kollektivtrafik - buss 13
5.7 Allmän kollektivtrafik – tåg 14
5.8 Kommersiell kollektivtrafik 15
5.9 Särskilda persontransporter 15
5.10 Skolresor 15
6. Kombinerad mobilitet 15
7. Avtal-upphandlingar 16
8. Genomförande 16
9. Begreppsförklaring 16
10. Bilaga 3.1 – utvecklingsinsatser 2023 17

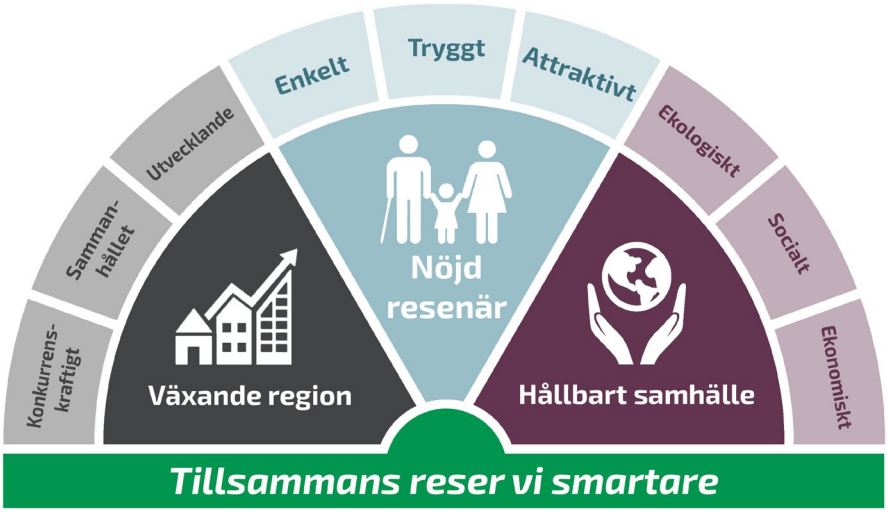
1. Bakgrund

Detta dokument är en bilaga till Västernorrlands län regionala trafikförsörjningsprogram för perioden 2023-2030. Syftet med bilagan är att ge en mer detaljerad beskrivning av kollektivtrafiken i nuläget (2022) men även hur trafiken avser att utvecklas under programperioden.

Trafikupplägget i Västernorrland har stor utvecklingspotential. Den förbundsordning och de planeringsprinciper som tidigare gällt har inte lett till en sammanhållen regional kollektivtrafik. I och med det nya trafikförsörjningsprogrammet och denna bilaga är målet att succesivt bygga en attraktiv, jämlik och mer sammanhållen kollektivtrafik i hela Västernorrland.

2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



De mål som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär – fler invånare och resenärer ska välja kollektivtrafiken för sina resor
- Växande region – kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen
- Växande region – kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål
- Växande region – kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling
- Hållbart samhälle - resurseffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus

De indikatorer som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär – antal kollektivtrafikresor
- Nöjd resenär – andel kollektivtrafikresor av det totala motoriserade resandet
- Växande region – restidsmål / restidskvot
- Växande region – avgångstiderna passar mina behov
- Växande region – det finns fördelar att åka kollektivt jämfört med bilen
- Hållbart samhälle – energiförbrukning per personkilometer buss/SäKo

3. Ansvar och roller

Din Tur har som trafikhuvudman ansvar för all kollektivtrafik beslutad enligt trafikplikt samt för hanteringen av kommersiell kollektivtrafik.

Din Tur ansvarar för att planera och upphandla kollektivtrafik i linje med gällande lagar och strategidokument. De trafikavtal som tecknas har Din Tur ansvar för att följa upp och säkerställa att de efterlevs.

Din Tur ansvarar för IT-system inklusive biljett- och betalningsfunktioner.

Din Tur ansvarar därutöver ansvar för upphandling och uppföljning av särskilda persontransporter som överlåtits till Din Tur från dess medlemmar. Det gäller skolskjuts, färdtjänst och sjukresor.

Upphandlade trafikbolag har ansvar för att genomföra och redovisa trafik enligt de avtal som tecknats. Trafikbolagen har ansvar för sina fordon och förare. Trafikbolagen har till i olika utsträckning även ansvar för löpande trafikhantering samt marknadsföring.

Din Turs medlemmar har ansvar för att tydliggöra ambitionsnivån för kollektivtrafiken och säkerställa finansieringen av densamma. Genom den politiska direktionen ansvarar medlemmarna för alla beslut som tas gällande verksamhetens utveckling.

4. Nuläge trafik

4.1 Allmän kollektivtrafik – trafikområden och avtal buss

Busstrafiken i Västernorrland är uppdelad i 19 trafikområden med var sitt trafikavtal. Trafiken utförs av tre operatörer; Mittbuss AB, Nobina AB samt Centrala Buss i Östersund AB.

Nedan en sammanställning av länets busstrafikområden. Ytterligare information finns i de årliga *trafikboksluten* som publiceras på www.dintur.se.

Trafikområde	Antal linjer	Operatör	Avtalstid	Antal resande 2019	Antal resande 2021	Ant. Km. 2021
O02 - Kramfors Höga kusten	10	Mittbuss	2014-2027	60 680	35 827	354 016
O03 - Sollefteå tätort	2	Mittbuss	2014-2027	83 695	49 816	123 256
O04/05 - Sollefteå landsbygd	5	Mittbuss	2014-2027	122 053	53 182	438 677
O06 - Örnsköldsvik tätort	11	Nobina	2014-2027	1 269 766	761 427	993 260
O07 - Örnsköldsvik Husum	3	Mittbuss	2014-2027	90 760	46 731	355 715
O08 - Örnsköldsvik Bredbyn	3	Mittbuss	2014-2027	149 831	74 873	376 219
O09 - Örnsköldsvik Köpmanholmen	4	Mittbuss	2014-2027	155 405	98 749	360 069
O10 - Härnösand tätort	9	Mittbuss	2014-2027	711 025	444 718	279 939
O22 - Härnösand landsbygd	9	Mittbuss	2014-2027	123 610	80 377	468 410
O14/15 - Sundsvalls tätort	24	Nobina	2014-2027	5 505 740	3 425 069	3 145 570
O16 - Sundsvall nordvästra	7	Mittbuss	2014-2027	133 666	90 661	438 265
O17/21 - Njurunda - Sundsvall - Timrå	21	Nobina	2014-2027	1 224 339	768 926	1 567 025
O18 - Matfors	3	Nobina	2014-2027	235 039	153 495	613 031
O20 - Sollefteå - Kramfors - Härnösand	10	Mittbuss	2014-2027	318 065	198 415	1 221 597
O23 - Ånge	10	Mittbuss	2014-2027	151 557	103 041	657 133
S3 - Linje 40, Örnsköldsvik-Sollefteå-Östersund	1	Centrala buss	2020-2024	25 020	6 004	247 419
S4 - Linje 331, Sollefteå-Sundsvall	1	Mittbuss	2014-2027	15 423	7 995	137 874
S5 - Linje 201, Sundsvall-Härnösand	1	Mittbuss	2014-2027	221 787	127 498	635 199
S6 - Linje 50, Härnösand-Örnsköldsvik	1	Nobina	2014-2027	35 958	31 599	429 313
Totalt:	**135**		**Totalt:**	**10 633 419**	**6 558 403**	**12 841 987**

4.2 Allmän kollektivtrafik – tåg

Allmän kollektivtrafik med tåg utförs i länet av två aktörer; Norrtåg och X-trafik.

Norrtåg ägs gemensamt av de fyra Norrlandslänen och trafikutveckling sker i dialog mellan medlemmarna.

X-trafik upphandlar och utför trafik mellan Västernorrland och Gävleborgs län med behörighet från Västernorrlands län. Din Tur har biljettsamverkansavtal med X-trafik som möljiggör resande på deras tåg och bussar med vissa av Din Turs biljetter.

Trafikomfattning Norrtåg:

	Turutbud 2022 (dubbelturer)		
Linje:	**Vardagar**	**Lördagar**	**Söndagar**
42 Sundsvall - Storlien	8	5	5
35 Sundsvall - Örnsköldsvik	9	5	5
35 Örnsköldsvik - Umeå	14	5	5

Trafikomfattning X-trafik:

	Turutbud 2022 (dubbelturer)		
Linje:	**Vardagar**	**Lördagar**	**Söndagar**
Sundsvall - Hudiksvall - Gävle (tåg)	7	4	5
29 Sundsvall - Hudiksvall (buss)	7	-	-

4.3 Kommersiell kollektivtrafik – tåg

Kommersiell kollektivtrafik med tåg utförs i Västernorrland av SJ. SJ har främst trafik längs kusten men vissa tåg till Östersund/Storlien går på Mittbanan via Sundsvall. I nuläget så har Din Tur samverkansavtal med SJ gällande en morgontur från Njurunda mot Sundsvall. I övrigt så gäller SJ:s eget biljettutbud på deras turer.

Trafikutbud SJ:

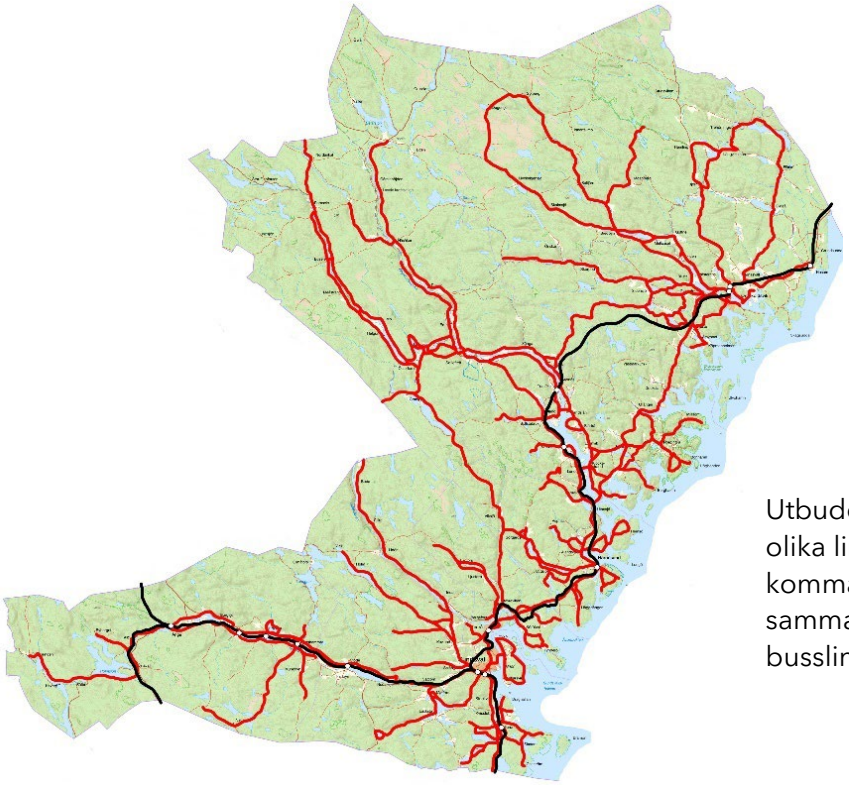
	Turutbud 2022 (dubbelturer)		
Linje:	**Vardagar**	**Lördagar**	**Söndagar**
Sundsvall - Stockholm	11	6	10
Sundsvall - Umeå	5	4	4
Sundsvall - Östersund	-	-	2

Bilden till vänster visar banor med persontrafik i svart samt övriga banor i grått. Resecentrum utgörs av gula cirklar medan övriga stationer är vita cirklar.

4.4 Allmän kollektivtrafik - linjenät och trafikutbud buss

I länet finns i nuläget 135 busslinjer. Dessa är illustrerade i kartan till höger. Röda linjer visar buss och svart visar tåg.

Stadstrafik finns i Härnösand, Sollefteå, Örnsköldsvik och Sundsvall.



Utbudet varierar mycket mellan olika linjer. I matrisen på kommande sidor återfinns en sammanställning av länets busslinjer.

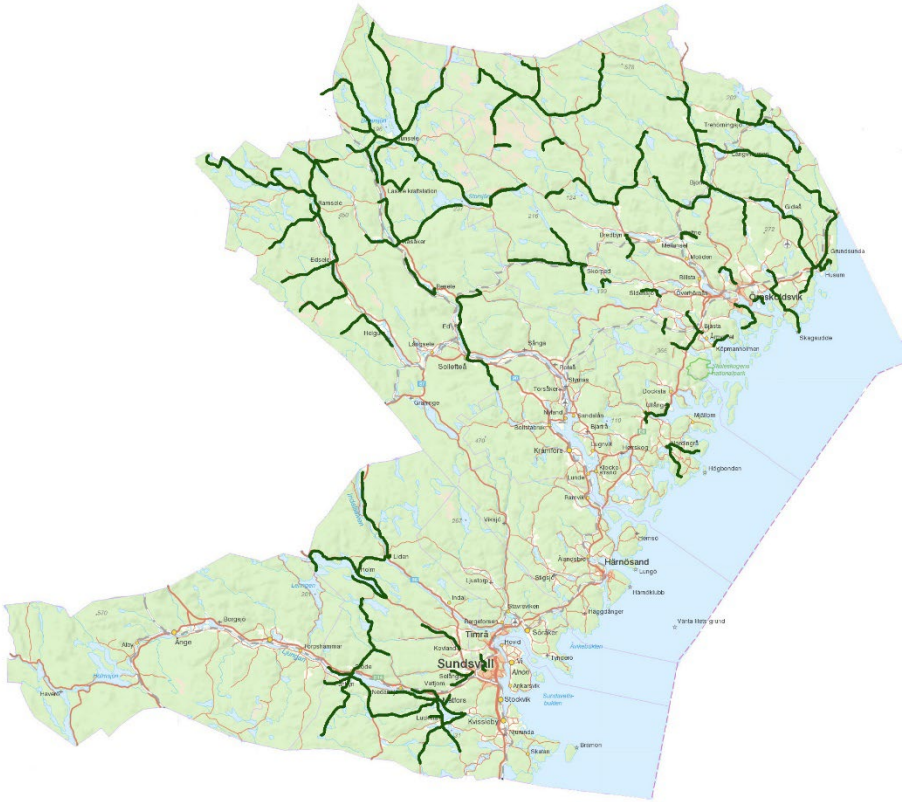
Trafik-område:	Linje Nr:	Sträcka	Typ av linje	Turutbud Vard	Lö	Sö	Antal resor 2021	Antal resor 2019 Totalt	Skolkort*	Resdiff 21 jmf 19
O02	216	Kramfors-Docksta	Landsbygd	3	3	3	5 706	8 786	57%	-35,1%
	217	Kramfors-Nordingrå-Mjällom	Landsbygd	5	0	1	10 274	20 836	48%	-50,7%
	218	Kramfors-Salteå-Ullånger	Landsbygd	1	0	0	4 005	6 551	66%	-38,9%
	221	Ullånger-Nordingrå	Landsbygd	3	0	0	1 917	2 956	31%	-35,1%
	225	Kramfors-Nyland-Lugnvik	Landsbygd	2	0	0	4 475	10 197	66%	-56,1%
	226	Nordingrå-Bönhamn	Landsbygd	1	0	0	3	0	-	-
	227	Norabussen	Landsbygd	6	1	1	207	91	0%	127,5%
	228	Veda-Lunde-Berghamn	Landsbygd	5	2	2	5 357	6 525	80%	-17,9%
	229	Nordvik-Gallsäter	Landsbygd	1	0	0	704	559	42%	25,9%
	230	Nordvik-Härnösand	Landsbygd	2	0	0	3 180	4 179	70%	-23,9%
O03	(3)45	Torget-Skedomsmon	Stad	18	0	0	18 007	35 529	27%	-49,3%
	(3)62	Sjukhuset-Aquaarenan	Stad	17	0	0	31 809	48 166	12%	-34,0%
O04/05	39	Sollefteå-Ramsele-Hoting	Landsbygd	5	0	1	26 493	59 901	50%	-55,8%
	41	Sollefteå-Junsele	Landsbygd	4	0	1	18 323	43 354	58%	-57,7%
	312	Sollefteå-Tannflo	Landsbygd	2	0	0	6 757	12 904	68%	-47,6%
	315	Näsåker-Imforsmo	Landsbygd	1	0	0	-	-	-	-
	331	Sollefteå-Graninge	Regional	2	0	0	Se trafikområde S4.			
O06	401	Kroksta-Vårby	Stad	49	21	0	236 683	410 163	56%	-42,3%
	402	Bodum-Själevad	Stad	32	20	0	129 501	234 773	56%	-44,8%
	403	Centrum-Arnäsvall	Stad	20	8	0	45 904	76 225	59%	-39,8%
	404	Centrum-Vintergatan-Sjukhuset	Stad	31	14	0	131 142	208 485	57%	-37,1%
	405	Centrum-Vintergatan-Sjukhuset	Stad	40	11	0	111 015	157 045	59%	-29,3%
	406	Centrum-Gimåt	Stad	14	6	0	22 945	44 382	47%	-48,3%
	407	Centrum-Svedjeholmen	Stad	22	7	0	43 108	85 502	58%	-49,6%
	408	Centrum-Västansjö	Stad	1	0	0	4 001	8 095	87%	-50,6%
	409	Centrum-Lunne	Stad	3	0	0	6 886	10 317	91%	-33,3%
	410	Parkskolan-Faresta	Stad	3	0	0	19 060	21 608	91%	-11,8%
	411	Servicelinje Höjdvägen-Skärpe	Stad	6	0	0	11 182	13 171	40%	-15,1%
O07	417	Örnsköldsvik-Husum	Landsbygd	8	2	0	30 015	53 468	59%	-43,9%
	419	Örnsköldsvik-Gideå	Landsbygd	1	0	0	413	1 880	74%	-78,0%
	442	Örnsköldsvik-Björna-Trehörningsjö	Landsbygd	7	1	0	16 303	35 412	72%	-54,0%
O08	42	Örnsköldsvik-Solberg	Landsbygd	3	0	0	22 035	40 328	61%	-45,4%
	43	Örnsköldsvik-Bredbyn	Landsbygd	9	2	0	49 321	104 991	61%	-53,0%
	438	Bredbyn-Storborgaren	Landsbygd	1	0	0	3 517	4 657	93%	-24,5%
O09	412	Örnsköldsvik-Skorped	Landsbygd	3	1	0	9 715	12 491	65%	-22,2%
	413	Örnsköldsvik-Skorped	Landsbygd	3	0	0	21 766	29 438	88%	-26,1%
	421	Örnskölkdsvik-Köpmanholmen	Landsbygd	7	4	0	49 181	81 856	58%	-39,9%
	422	Örnskölkdsvik-Köpmanholmen	Landsbygd	4	1	0	18 087	30 620	70%	-40,9%
O10	501	Hästsportarenan-Bondsjöhöjden	Stad	29	12	0	Infördes december 2021			
	502	Nickebostrand-Gådeåberget	Stad	27	12	0	Infördes december 2021			
	503	Myran-Hälletorp	Stad	27	12	0	Infördes december 2021			
	524	Hsand stad - togs bort dec 21	Stad	-	-	-	166 170	295092	37%	-43,7%
	525	Hsand stad - togs bort jun 19	Stad	-	-	-	-	32434	35%	-
	539	Hsand stad - togs bort dec 21	Stad	-	-	-	112 375	158746	33%	-29,2%
	558	Hsand stad - togs bort dec 21	Stad	-	-	-	129 677	210616	36%	
	560	Plusbussen	Stad	4	0	0	8 170	14 137	3%	-42,2%
	590	Kvällsbussen	Stad	5	0	0	Infördes december 2021			
O14/15	1	Alnö-Bergsåker	Stad	74	34	30	783 718	1 284 016	10%	-39,0%
	2	Nacksta-Östra Birsta	Stad	74	34	30	964 221	1 442 154	3%	-33,1%
	3	Granloholm-Sidsjön	Stad	77	35	28	478 305	853 376	9%	-44,0%
	4	Granloholm-Sjukhuset-Bredsand	Stad	74	34	30	797 047	1 330 880	4%	-40,1%
	5	Sundsvall-	Stad	47	24	15	306 624	454 834	7%	-32,6%
	70	Navet-Norra berget	Stad	10	8	8	14 466	26 022	55%	-44,4%
	71	Navet-Södra berget	Stad	7	6	6	908	1 015	0%	-10,5%
	74	Vi-Norra Alnön	Stad	6	2	2	16 560	24 768	55%	-33,1%
	75	Vi-Södra Alnön	Stad	4	2	2	18 469	16 186	50%	14,1%
	78	Gångviken-Timrå	Stad				421	999	1%	-57,9%
	84	Navet-Haga-Navet	Stad	13	4	4	17 994	36 036	18%	-50,1%
	85	Navet-Bosvedjan	Stad	13	4	4	38 017	56 597	1%	-32,8%

Trafik-område:	Linje Nr:	Sträcka	Typ av linje	Turutbud Vard	Lö	Sö	Antal resor 2021	Antal resor 2019 Totalt	Skolkort*	Resdiff 21 jmf 19
O16	28	Sundsvall-Holm	Landsbygd	4	1	0	4 660	7 718	37%	-39,6%
	30	Sundsvall-Hammarstrand	Landsbygd	9	4	3	61 979	96 911	36%	-36,0%
	132	Sundsvall-Svartede	Landsbygd	3	0	0	8 568	11 073	78%	-22,6%
	133	Sundsvall-Strömås-Högsjö	Landsbygd	3	0	0	11 833	15 108	89%	-21,7%
	134	Sundsvall-Västansjö	Landsbygd	3	0	0	6 303	8 640	89%	-27,0%
	135	Kovland-Norrbäcken	Landsbygd	1	0	0	1	21	0%	-95,2%
O17/21	120	Njurundabommen-Sörberge	Regional	39	24	18	619 342	983 446	16%	-37,0%
	121	Norra Nyhamn-Kvissleby	Landsbygd	11	0	0	5 755	9 331	33%	-38,3%
	123	Kvissleby-Skottsund-Njurunda	Landsbygd	10	0	0	6 734	16 954	45%	-60,3%
	124	Kvissleby-Nolby-Kvissleby	Landsbygd	8	0	0	3 236	2 909	5%	11,2%
	126	Njurunda-Lörudden	Landsbygd	2	0	0	3 221	5 331	78%	-39,6%
	127	Kvissleby-Juniskär	Landsbygd	8	0	0	2 347	3	0%	-
	128	Njurunda-Ortsjön-Njurunda	Landsbygd	2	0	0	6 219	6 303	76%	-1,3%
	129	Njurunda-Långsjön-Njurunda	Landsbygd	3	0	0	2 689	3 757	76%	-28,4%
	607	Skogsvägen-Industriområdet	Landsbygd	1	0	0	1 546	2 040	0%	-24,2%
	610	Sörberge-Stavreviken	Landsbygd	17	0	0	6 630	10 092	27%	-34,3%
	611	Tynderösundet-Timrå-Sundsvall	Regional	22	17	15	57 102	99 706	25%	-42,7%
	630	Pluslinjen	Landsbygd	2	0	0	1 967	3 918	5%	-49,8%
	631	Knipan-Timrå C	Landsbygd	12	0	0	23 023	34 334	33%	-32,9%
	633	Söråker-Sörberge-Lagfors-Bredsjön	Landsbygd	2	0	0	6 260	6 873	53%	-8,9%
	634	Tunbodarna-Åsäng-Sörberge	Landsbygd	2	0	0	3 172	14 012	43%	-77,4%
	635	Västerå-Hässjö-Söråker	Landsbygd	4	0	0	3 226	3 365	44%	-4,1%
	636	Sörberge-Fagervik-Skogsvägen	Landsbygd	8	0	0	6 228	10 476	23%	-40,5%
O18	141	Sundsvall-Matfors (E14)	Landsbygd	17	0	0	56 051	93 460	34%	-40,0%
	142	Sundsvall-Viforsen-Matfors	Landsbygd	20	9	8	82 767	121 344	19%	-31,8%
	143	Matfors-Sörfors-Norrhassel	Landsbygd	20	4	4	14 677	20 235	63%	-27,5%
O20	90	Härnösand-Kramfors-Sollefteå	Regional	17/8	3/2	5/2	98 223	154 333	27%	-36,4%
	202	Kramfors-Ullånger	Landsbygd	13	0	0	24 432	44 812	37%	-45,5%
	211	Kramfors-Sollefteå	Landsbygd	2	0	0	8 501	14 692	71%	-42,1%
	212	Kramfors-Prästmon	Landsbygd	9	1	3	19 615	39 050	37%	-49,8%
	213	Kramfors-Västansjö	Landsbygd	4	0	0	7 471	8 808	70%	-15,2%
	214	Kramfors-Undrom	Landsbygd	2	0	0	6 908	11 037	83%	-37,4%
	215	Kramfors-Sollefteå	Landsbygd	7	0	0	14 429	21 784	70%	-33,8%
	219	Kramfors-Frånö	Landsbygd	7	1	0	6 974	10 593	50%	-34,2%
	263	Kramfors-Finnmarken	Landsbygd	3	0	0	6 593	5 547	91%	18,9%
	521	Härnösand-Karlberg	Landsbygd	2	0	0	5 313	7 440	74%	-28,6%
O22	511	Härnösand-Viksjö	Landsbygd	9	0	0	25 455	40 715	63%	-37,5%
	512	Härnösand-Öje	Landsbygd	1	0	0	1 617	3 049	83%	-47,0%
	513	Härnösand-Östanvik	Landsbygd	1	0	0	2 460	5 078	72%	-51,6%
	514	Centrum-Solumshamn	Landsbygd	4	0	0	3 004	4 408	78%	-31,9%
	516	Härnösand-Ramsås	Landsbygd	7	0	0	19 082	29 561	69%	-35,4%
	517	Älandsbro-Aspnäs	Landsbygd	2	0	0	1 441	1 752	96%	-17,8%
	518	Härnösand-Strinningen	Landsbygd	12	0	0	19 978	28 504	55%	-29,9%
	519	Härnösand-Utanö	Landsbygd	2	0	0	8	0	-	-
	520	Härnösand-Häggdånger	Landsbygd	7	0	0	7 340	10 535	72%	-30,3%
O23	190	Fränsta-Ljungaområdet	Landsbygd	(1)	0	0	110	250	64%	-56,0%
	191	Sundsvall-Stöde-Ånge	Regional	6/4	3/1	2/0	51 411	91 893	45%	-44,1%
	192	Ånge-Viskan	Landsbygd	6/4	0	0	21 689	29 921	70%	-27,5%
	193	Torpshammar-Hjältanstorp	Landsbygd	3/2	0	0	3 830	3 605	95%	6,2%
	194	Fränsta-Grundsjön	Landsbygd	1	0	0	3 026	1 945	92%	55,6%
	195	Borgsjö-Ljungaverk	Landsbygd	1	0	0	1 207	1 071	84%	12,7%
	196	Ånge-Alby-Rångbäcken	Landsbygd	4/3	0	0	11 479	14 978	76%	-23,4%
	197	Fränsta-Nordanede	Landsbygd	2	0	0	8 813	7 130	98%	23,6%
	199	Alby-Byberget	Landsbygd	2	0	0	1 476	764	90%	93,2%
S3	40	Östersund-Sollefteå-Örnsköldsvik	Regional	5/4	1	1	16 458	25 020	31%	-34,2%
S4	331	Sundsvall-Sollefteå	Regional	2	0	1	7 919	20 328	25%	-61,0%
S5	201	Sundsvall-Härnösand	Regional	23	0	0	127 498	221 787	11%	-42,5%
S6	50	Härnösand-Örnsköldsvik	Regional	8	0	0	31 599	35 958	32%	-12,1%
						Totalt:	**6 543 034**	**10 647 057**	**23%**	**-38,5%**

*Inklusive Barnkortet Härnösand & Ungdomskortet Örnsköldsvik

4.5 Kompletteringstrafik

I Region Västernorrland finns även ett stort antal kompletterande linjer (111 stycken) som ska säkerställa att invånare som bor i glesare miljöer och utanför större stråk får ett basutbud av kollektivtrafik. Kompletteringstrafiken behöver beställas via telefon, minst 2 timmar innan turens starttid, för att det ska vara möjligt att resa. Kompletteringstrafiken trafikeras delvis av taxi. I nuläget kan inte en gemensam biljett köpas för en resa där byte mellan taxi och buss sker. Kompletteringstrafiken marknadsförs i väldigt liten utsträckning och resandet är därför mycket lågt.



Bilden visar länets kompletteringstrafik med svarta linjer.

4.6 Kommersiell kollektivtrafik – buss

Kommersiell kollektivtrafik med buss utförs i Västernorrland av Y-buss. Y-buss som ägs av Byberg och Nordin kör linjetrafik på två sträckor. Genom biljettsamverkan är det möjligt att boka och åka med Y-buss bussar genom Din Tur.

Trafikomfattning Y-buss:

	Turutbud 2022 (dubbelturer)			
Linje:	**Mån-Tor**	**Fre**	**Lör**	**Sö**
98 Sollefteå - Stockholm	-	1	-	1
100 Umeå - Stockholm	-	1	-	1

4.7 Särskilda persontransporter – trafikområden och avtal

Din Tur upphandlar särskilda persontransporter på uppdrag av våra medlemmar. Nuvarande avtalsperiod sträcker sig från juni 2021 till juni 2025. I denna period hanterar vi 18 trafikavtal med 8 trafikbolag. Dessa redovisas nedan.

					Fordon				
Nr:	Område:	Omfattning:	Bolag:	Avtalstid:	Buss B	Stort multi	Litet multi	AN 8 pass	AN 4 pass
10:1	Dagtrafikområden Ånge	Anropsstyrd trafik dagtid inom Ånge kommun	Eriksson & Wiklund AB	jun 2021 - jun 2025	-	3	-	-	3
10:2	Dagtrafikområde Ånge	Sjukreselinje 190, Ånge	Eriksson & Wiklund AB	jun 2021 - jun 2025	-	2	-	-	-
10:3	Dagtrafikområde Ånge	Skolskjuts Minerva, Björkbacka	Taxi Mitt Ek. För.	jun 2021 - jun 2025	1	-	-	2	-
10:4	Dagtrafikområde Ånge	Skolskjuts Ljungaverk, Fränsta, Torpshammar	Taxi Mitt Ek. För.	jun 2021 - jun 2025	-	-	-	1	1
20:1	Dagtrafikområde Svall/Timrå	Anropsstyrd trafik dagtid samt sjukreselinje 290	Taxi Drakstaden AB	jun 2021 - jun 2025	-	4	-	3	3
20:2	Dagtrafikområde Svall/Timrå	Skolskjuts Timrå och Ljustorp	Cabonline Region Norr AB	jun 2021 - jun 2025	-	4	-	3	3
40:1	Trafikområde Härnösand	Anropsstyrd trafik dagtid och nattetid inom Härnösands kommun	Taxi Härnösand AB	jun 2021 - jun 2025	-	3	-	1	1
40:2	Trafikområde Härnösand	Sjukreselinje 490	Taxi Härnösand AB	jun 2021 - jun 2025	-	2	-	-	-
40:3	Trafikområde Härnösand	Skolskjuts Härnösand inkl. linje 520	Taxi Härnösand AB	jun 2021 - jun 2025	-	-	-	1	1
50:1	Dagtrafikområde Kramfors	Anropsstyrd trafik dagtid inom Kramfors kommun	Taxi Sollefteå AB	jun 2021 - jun 2025	-	2	-	1	1
50:2	Dagtrafikområde Kramfors	Anropsstyrd trafik dagtid inom Kramfors kommun	Byberg & Nordin AB	jun 2021 - jun 2025	-	1	-	-	-
60:1	Dagtrafikområde Sollefteå	Anropsstyrd trafik dagtid och sjukreselinje 790	Taxi Sollefteå AB	jun 2021 - jun 2025	-	2	-	1	1
60:2	Dagtrafikområde Sollefteå	Linjetrafik Sollefteå linje 315	Taxi Sollefteå AB	jun 2021 - jun 2025	-	-	-	1	-
70:1	Trafikområde Örnsköldsvik	Anropsstyrd trafik dagtid och nattetid med multifordon inom Örnsköldsviks kommun	Byberg & Nordin AB	jun 2021 - jun 2025	-	4	-	-	-
70:2	Trafikområde Örnsköldsvik	Anropsstyrd trafik med personbilar dagtid inom Örnsköldsviks kommun	Örntaxi AB	jun 2021 - jun 2025	-	-	-	2	3
70:3	Trafikområde Örnsköldsvik	Linjetrafik Örnsköldsvik, linje 417 och 442	Byberg & Nordin AB	jun 2021 - jun 2025	-	-	-	2	-
80	Nattrafikområde Kfors/Soll	Anropsstyrd nattrafik Sollefteå och Kramfors kommuner	Taxi Sollefteå AB	jun 2021 - jun 2025	-	1	-	-	-
90	Nattrafikområde Svall/Timrå/Ånge	Anropsstyrd nattrafik Timrå, Sundsvall och Ånge kommuner	Taxi Drakstaden AB	jun 2021 - jun 2025	-	1	-	-	1

4.8 Skolresor

En kommun är enligt skollagen skyldig att anordna skolskjuts mellan skolan och bostaden för elever i årskurs F-9 samt grundsärskola om det behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller annan särskild omständighet. Detta innebär stora kostnader inte minst mindre landsbygdskommuner med långa avstånd.

För att minska kostnaden så har skolresor i relativt stor utsträckning implementerats i den allmänna kollektivtrafiken. I nuläget så resulterar det i att en stor del av länets landsbygdstrafik helt är anpassad efter skolans behov gällande linjesträckning, turutbud och tidtabell.

Utmaningen med detta upplägg är att utformningen av kollektivtrafiken gör den oattraktiv för övriga målgrupper. När skolresor sker på linjer som finansieras av annan medlem så krävs dessutom administrativ fördelning av skolkortsintäkterna.

5. Framtida trafikupplägg

5.1 Trafikprinciper

Enligt förslaget till ny förbundsordning så ska kollektivtrafiken i Västernorrlands län bygga på sex principer och dessa är:

- **Behovsstyrt** – trafiken dimensioneras utifrån befolkningsunderlag, servicepunkter samt andra större målpunkter
- **Jämlikt** – orter av samma storlek ska ha likvärdigt kollektivtrafikutbud oavsett var de ligger i länet
- **Strukturerat** – utbudet ska beskrivas i trafikslag och utbudsnivåer
- **Modernt** – kollektivtrafiken ska moderniseras genom digitalisering, innovation samt nya fordons- och trafikeringsupplägg (exempelvis anropsstyrd närtrafik på landsbygden)
- **Effektivt** – Kollektivtrafiksystemet ska så långt som möjligt utformas för att kunna maximera samordningen av olika resebehov och målgrupper inom såväl allmän kollektivtrafik som särskilda persontransporter
- **Utbyggbart** – enskild medlem kan utöver omfattningen av det gemensamma kollektivtrafiksystemet köpa till billigare eller mer omfattande trafik så länge upplägget är förenligt med gällande trafikförsörjningsprogram

Befolkningsunderlag utgår ifrån ortsstorlekar men anpassas utifrån faktisk befolkningsstruktur. I Västernorrland är det vanligt att flera mindre byar ligger på rad i en dalgång. Vid sådana tillfällen så ska dalgångens totala befolkning ligga till grund för bedömningen av trafiknivå.

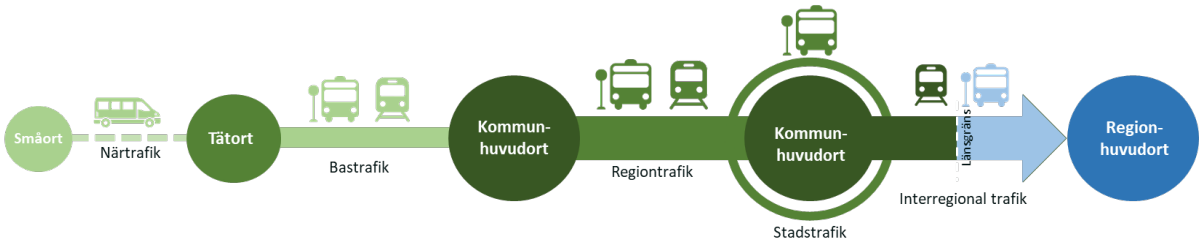
Ovanstående principer ska ligga till grund för all trafikplanering i Västernorrlands län.

5.2 Trafikslag

Ambitionen enligt ny förbundsordning och nytt trafikförsörjningsprogram är att implementera ett nytt principtrafikutbud i hela länet som utgår ifrån befolkning, servicepunkter och andra större målpunkter.

Framtidens trafikupplägg för allmän kollektivtrafik är uppdelat i fem olika trafikslag:

- Interregional trafik
- Regiontrafik
- Bastrafik
- Stadstrafik
- Närtrafik



Som komplement till allmän kollektivtrafik kommer det fortsatt att anordnas särskilda persontransporter

5.3 Utbudsmatriser

För att åstadkomma ett jämlikt och behovsanpassat upplägg så föreslås ett principutbud som utgår ifrån befolkning och som kompletteras med mål- och servicepunkter. Nedan en matris som anger nivå på trafik utifrån befolkning.

		Trafiknivå:				
Typ av ort	**Invånare:**	**Interreg.**	**Regional**	**Stad**	**Bastrafik**	**Närtrafik**
Kommunhuvudort	> 50 000	IR1	R1	S1	-	-
Kommunhuvudort	25 000 - 49 999	IR2	R2	S2	-	-
Kommunhuvudort	10 000 - 24 999	IR3	R3	S3	-	-
Kommunhuvudort	5 000 - 9 999	IR4	R4	S4	-	-
Kommunhuvudort	0 - 4 999	-	-	-	B1	-
Tätort	2 500 - 9 999	-	-	-	B1	-
Tätort	1 000 - 2 499	-	-	-	B2	-
Tätort	500 - 999	-	-	-	B3	-
Tätort	200 - 499	-	-	-	B4	-
Småort	Stråk > 200	-	-	-	B4	-
Småort	50 - 199	-	-	-	-	A

För varje nivå så ska ett utbud beslutas och redovisas i en utbudsmatris. Nedan visas förslag på utbudsmatris. Arbetet att fastställa exakt utbud för respektive trafikslag och nivå kommer att fortgå. Utfallet beror dels på vilken ambition och kostnadsram som länets politik är villig att sätta dels på huruvida en ny förbundsordning med kostnadsfördelningsmodell fastställs. Matrisen visar trafikambitionen och faktiskt utbud kan därför vara både sämre och bättre. Den visar inte hur mycket som finansieras av det gemensamma och hur mycket som innebär tillköp av medlem.

		Trafikambition								
		Mån-tor		Fredagar		Lördagar		Söndagar		Natt-
Trafikslag	**Utbudsnivå**	**Timmar**	**Turer**	**Timmar**	**Turer**	**Timmar**	**Turer**	**Timmar**	**Turer**	**trafik**
Interregional trafik	IR1	06-20	60 min*	06-22	60 min*	08-20	60 min	08-20	60 min	-
	IR2	06-20	60 min*	06-22	60 min*	08-20	60 min	08-20	60 min	-
	IR3	-	8 / dygn	-	8 / dygn	-	4 / dygn	-	4 / dygn	-
	IR4	-	4 / dygn	-	4 / dygn	-	2 / dygn	-	2 / dygn	-
Regional trafik	R1	06-20	30-60 min	06-22	30-60 min	08-22	60 min	08-18	60 min	(X)
	R2	06-20	30-60 min	06-22	30-60 min	08-22	60 min	08-18	60 min	(X)
	R3	06-20	60 min*	06-22	60 min*	08-22	120 min	08-18	8 / dygn	-
	R4	06-20	60-120 min	06-20	60-120 min	08-18	120 min	08-18	120 min	-
Bastrafik	B1	06-20	15-60 min	06-22	15-60 min	06-20	30-60 min	06-20	30-60 min	(X)
	B2	06-20	60 min*	06-22	60 min*	-	4 / dygn	-	4 / dygn	-
	B3	-	8 / dygn	-	8 / dygn	-	2 / dygn	-	2 / dygn	-
	B4	-	4 / dygn	-	4 / dygn	-	-	-	-	-
Stadstrafik	S1	06-22	10-30 min	06-22	10-30 min	08-22	30-60 min	08-20	30-60 min	(X)
	S2	06-22	15-60 min	06-22	15-60 min	08-22	30-60 min	10-16	30-60 min	(X)
	S3	06-20	30-60 min	06-22	30-60 min	10-16	60 min	10-16	60 min	(X)
	S4	06-18	A/F	06-22	A/F	10-16	A/F	-	-	-
Närtrafik	N	06-18	A/F	06-18	A/F	-	-	-	-	-

5.4 Utbudsmatris orter-relationer

Matrisen på nästa sida anger vilka trafikslag samt vilka utbudsnivåer länets tätorter bör ha utifrån ortens storlek och geografiska placering.

Anpassning av matris ska ske med hänsyn till samordning av linjer, befolkningsstråk samt viktiga målpunkter. Matrisen ligger till grund för omformning av trafik till principtrafikupplägg.

			Trafikupplägg						
Kommun	**Ort:**	**Invånare**	**Interreg**	**Regional**	**Bas**	**Stad**	**Närtrafik**	**Nivå**	**Utbud**
Härnösand	Härnösand	18 502		x	(x)	x		S3, R3	?
Härnösand	Älandsbro	919		(x)	x			B3	?
Härnösand	Ramvik	415		(x)	x			B4	?
Kramfors	Kramfors	6 881		x	(x)	x		S4, R4	?
Kramfors	Bollstabruk	1 812		(x)	x			B2	?
Kramfors	Nyland	826			x			B3	?
Kramfors	Ullånger	761		(x)	x			B3	?
Kramfors	Docksta	373		(x)	x			B4	?
Kramfors	Lunde	335		(x)	x			B4	?
Kramfors	Sandslån	332			x			B4	?
Kramfors	Lugnvik	298			x			B4	?
Kramfors	Klockestrand	284			x			B4	?
Kramfors	Nordingrå	250			x			B4	?
Kramfors	Mjällom	202			x			B4	?
Kramfors	Herrskog	200			x			B4	?
Sollefteå	Sollefteå	8 527	x	x	(x)	x		S4, R4	?
Sollefteå	Långsele	1 550	(x)		x			B2	?
Sollefteå	Ramsele	808			x			B3	?
Sollefteå	Junsele	779			x			B3	?
Sollefteå	Näsåker	509			x			B3	?
Sollefteå	Forsmo	270			x			B4	?
Sundsvall	Sundsvall	58 807	x	x	(x)	x		S1, R1, IR1	?
Sundsvall	Vi	5 862			x			B1	?
Sundsvall	Kvissleby	5 145			x			B1	?
Sundsvall	Matfors	3 405			x			B1	?
Sundsvall	Njurundabommen	2 793	(x)		x			B1	?
Sundsvall	Stockvik	2 493			x			B2	?
Sundsvall	Stöde och Fanbyn	1 313		x	x			B2	?
Sundsvall	Ankarsvik	1 009			x			B2	?
Sundsvall	Svartvik	972			x			B3	?
Sundsvall	Indal	964			x			B3	?
Sundsvall	Lucksta	596			x			B3	?
Sundsvall	Klingsta och Allsta	567			x			B3	?
Sundsvall	Vattjom	535			x			B3	?
Sundsvall	Hartungviken och Spikarna	507			x			B3	?
Sundsvall	Kovland	464			x			B4	?
Sundsvall	Selånger	339			x			B4	?
Sundsvall	Liden	298			x			B4	?
Sundsvall	Nedansjö	266			x			B4	?
Sundsvall	Vikarbodarna och Skatan	259			x			B4	?
Sundsvall	Slädaviken och Åssjön	231			x			B4	?
Sundsvall	Hovid	218			x			B4	?
Sundsvall	Viforsen och Tunbyn	212			x			B4	?
Timrå	Timrå	10 494		x	x	x		S3, R3	?
Timrå	Söråker	2 414			x			B2	?
Timrå	Bergeforsen	1 741			x			B2	?
Timrå	Laggarberg	210			x			B4	?
Timrå	Stavreviken	205			x			B4	?
Ånge	Ånge	2 769	(x)	(x)	x			B1	?
Ånge	Fränsta	1 428		x	x			B2	?
Ånge	Ljungaverk	600		x	x			B3	?
Ånge	Torpshammar	443		x	x			B4	?
Ånge	Alby	292			x			B4	?
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik	33 346	x	x	(x)	x		IR2, R2, S2	?
Örnsköldsvik	Bjästa	1 806		(x)	x			B2	?
Örnsköldsvik	Husum	1 522	(x)		x			B2	?
Örnsköldsvik	Köpmanholmen	1 179			x			B2	?
Örnsköldsvik	Bredbyn	1 164			x			B2	?
Örnsköldsvik	Mellansel	749			x			B3	?
Örnsköldsvik	Sidensjö	377		x	x			B4	?
Örnsköldsvik	Björna	373			x			B4	?
Örnsköldsvik	Billsta	362			x			B4	?
Örnsköldsvik	Ämynnet	316			x			B4	?
Örnsköldsvik	Moliden	288			x			B4	?
Örnsköldsvik	Gideå	283			x			B4	?
Örnsköldsvik	Långviksmon	200			x			B4	?

5.5 Tillköp

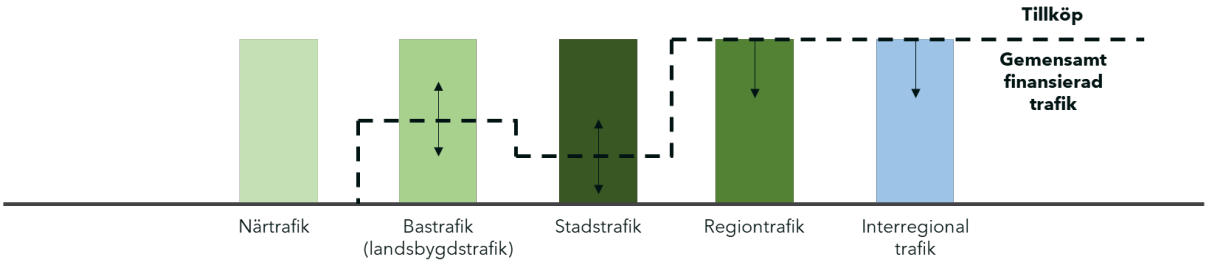
I förslaget till ny förbundsordning för Din Tur så finns en ny kostnadsfördelningsmodell. Den anger att *regional kollektivtrafik* ska finansieras gemensamt av samtliga åtta medlemmar utifrån en fastställd fördelningsnyckel. Det som ingår i begreppet *regional kollektivtrafik* i detta fall är busstrafik, tågtrafik samt förvaltningskostnader. Upplägget liknar en skatteväxling på så sätt att alla medlemmar går in med lika mycket finansiering per invånare och därutöver så går Region Västernorrland in med en andel.

En jämlik finansiering ska även resultera i ett jämlikt trafikupplägg och det är därför som de nya trafikprinciperna har tagits fram. Det som kvarstår att fastställa är omfattningen av medel som medlemmarna finansierar upplägget med varje år. Den ekonomiska ramen styr hur mycket trafik som kan finansieras av det gemensamma upplägget och hur mycket som därutöver blir tillköp från en eller flera medlemmar.

Ambitionen är att de interregionala och regionala linjerna i så stor utsträckning som möjligt ska finansieras i det gemensamma systemet. Närtrafiken ska finansieras av de olika typer av resenärer som nyttjar upplägget. Bastrafik och stadstrafik kommer delvis att finansieras gemensamt och delvis att finansieras i form av tillköp.

De kommande åren kommer en process att genomföras där trafiken styrs om till principupplägg parallellt med att ekonomin styrs om till ny kostnadsfördelningsmodell. Under denna process kommer utbudnivåerna att justeras utifrån given kostnadsram och det kommer då att framgå vilka delar av trafikupplägget som ingår i det gemensamma och vilka delar som blir tillköp.

Bilden nedan visar exempel på hur fördelningen mellan gemensamt finansierat och tillköp kan komma att se ut.



5.6 Allmän kollektivtrafik - buss

Den kommande programperioden så kommer busstrafiken fortsatt vara den viktigaste delen i länets kollektivtrafiksystem sett till antal resenärer.

I och med det nya principtrafikutbudet samt de förbättringar som föreslås gällande bland annat fordon, information, biljettupplägg och tillgänglighet så kommer busstrafiken att öka sin attraktivitet för såväl invånare som besökare.

Busstrafiken ska generellt göras snabbare. Rätare linjedragning, översyn av hållplatser samt framkomlighetsåtgärder i tätorter ska genomföras för att öka busstrafikens attraktivitet. Uträtning av linjesträckning kan leda till minskad geografisk täckning. Detta behov ska då lösas genom anslutande trafik samt väl utvecklade bytespunkter.

Busstrafiken ska i större utsträckning utformas för att fungera för arbetspendling. Turutbud och tidtabell ska utformas så att det är möjligt att resa till/från kommuncentra i pendlingstid.

Regiontrafik och *Bastrafik* ska planeras utifrån snabbast möjliga resa till eller mellan kommuncentra. Anknytningen i kommuncentran ska dels vara till tågstationer/resecentrum med tidslägen som passar för byten till/från tåg men även till ortens faktiska centrum om detta ligger separat från tågstation/resecentrum.

Varje linje ska utredas utifrån befolkningsstruktur, målpunkter, målgrupper, faktiskt resbehov och framtida respotential. Utifrån denna utredning och angivna principer så ska optimal utformning eftersträvas. Det kan innebära att vissa linjer anpassas för att passa specifika målpunkter eller målgrupper.

Parallell busstrafik längs tågbanor ska minskas men kommer fortsatt att finnas för att täcka det lokala resebehov som finns på dessa sträckor samt för att komplettera i tidslägen som tåget inte kan erbjuda. På relationer där tåget har sämre restidskvot än busstrafiken kan parallell trafik förekomma för att skapa attraktiva kollektiva resmöjligheter.

Enligt det nya principtrafikutbudet så ska en ny form av trafikupplägg utvecklas för landsbygd och glesbygd – närtrafik. Närtrafiken är tänkt att vara ett modernt och effektivt trafikupplägg som samordnar olika resbehov och ökar den geografiska tillgängligheten för kollektivtrafiken.

Hantering av Bussgods kommer i framtiden att ske på persontrafikens villkor. Bussutformning, linjesträckning och tidtabell kommer inte att anpassas för godshantering.

5.7 Allmän kollektivtrafik – tåg

Tåget utgör i framtiden en viktig stomme i kollektivtrafiken. När järnvägsbanorna succesivt förbättras så kan fler och snabbare tåg bidra till att fler väljer att resa kollektivt. Kortare restider med tåg innebär att länet allt mer kan räknas som en samlad arbetsmarknadsregion.

Utvecklingen av tågtrafikeringen i norra Sverige hanteras av Norrtåg AB. Under 2022-2023 pågår arbetet med att ta fram en tågstrategi som ska ligga till grund för trafikutveckling och kommande tågupphandling. Din Tur medverkar i arbetet med tågstrategin. Vår utgångspunkt är att åstadkomma ett så bra kollektivtrafikupplägg som möjligt inom ramen för länets praktiska och finansiella förutsättningar.

Viktiga framtida utvecklingsområden för Västernorrlands län är:

- Dubbelspår på Ostkustbanan – ökar kapacitet och minskar restider i länet och mot Stockholm. Utredningar som gjorts visar att dubbelspår mellan Gävle och Härnösand skulle medföra att restiden från Sundsvall till Stockholm skulle bli cirka 2 timmar och från Sundsvall till Umeå knappt 2 timmar.
- Fortsatta satsningar på Mittbanan – ny bro i Erikslund, fler förbättrade plankorsningar samt en förbättrad sträckning Vattjom – Stöde skapar förutsättningar för högre kapacitet och kortare restider mellan Sundsvall, Ånge, Östersund och Åre. I och med elektrifieringen av Meråkerbanan så öppnas även möjligheter för direkttrafik till Trondheim och en sammankoppling av Mittnorden.
- Tillskapa tågtrafik till Sollefteå genom fortsatta satsningar på Övre Ådalsbanan. Sollefteå är den enda kommunen i länet som idag inte har någon persontrafik med tåg. Satsningar planeras nu för att möjliggöra godstrafik mellan Västeraspby och Långsele. Utökade satsningar på mötesspår och stationer kan på sikt möjliggöra även persontrafik på sträckan.

5.8 Kommersiell kollektivtrafik

Västernorrlands län vill skapa goda förutsättningar för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik. Genom att använda branschgemensamma IT-system och erbjuda biljettsamverkan så stimulerar vi kommersiella aktörer att etablera sig i Västernorrland. Befintliga samarbeten ska vårdas och utvecklas och vi välkomnar även nya aktörer.

5.9 Särskilda persontransporter

Även i länets framtida trafikupplägg behövs särskilda persontransporter för att säkerställa att alla lagstadgade resbehov kan utföras. Målet är att en större del av resorna kan implementeras i den allmänna kollektivtrafiken särskilt med ett nytt närtrafiksupplägg men en stor del av resorna kommer fortsatt att ske i fordon avsedda för särskilda persontransporter.

Grunden för planeringen av dessa transporter är dels de reglementen som fastslås av kommunalförbundets medlemmar kopplat till skolskjutsar, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Därtill kommer Din Tur kundcenters kompetens och system som möjliggör en bra planering och samordning av beställda transporter.

Inriktningen för framtiden är att samla så stor del som möjligt av medlemmarnas transportbehov för att kunna maximera samordning och effektiv planering. Därtill så är målet att utveckla transportslaget genom ny teknik så som realtid, AI samt fler sätt att beställa transporter.

5.10 Skolresor

Kommunernas behov av skolresor kommer fortsatt att vara stort. Målgruppen skolelever är en målgrupp att ta hänsyn till vid utformning av trafik. Beroende av trafikslag och utbudsnivå kan anpassning för skolelever göras i olika omfattning. Generellt så ska dock framtidens kollektivtrafik anpassas för mer än en målgrupp.

Skolresor som sker i gemensamt finansierad kollektivtrafik ska ske till självkostnadspris enligt förslaget till ny förbundsordning. Administrativt upplägg för denna lösning ansvarar Din Tur för att ta fram.

6. Kombinerad mobilitet

Länets kollektivtrafik ska succesivt kompletteras med andra tjänster för att utgöra ett system med kombinerad mobilitet. Huvudinriktningen är att Din Tur inte själva ska erbjuda dessa tjänster utan tillgängliggöra dem för invånare och besökare genom samverkan.

Det finns idag många aktörer som erbjuder mobilitetstjänster. Det finns även olika exempel från andra regioner.

Kombinerad mobilitet ska utgå ifrån hela-resan-perspektivet. Målet är att fler ska se kollektivtrafiksystemet som en attraktiv lösning för hela eller delar av den resa som ska genomföras.

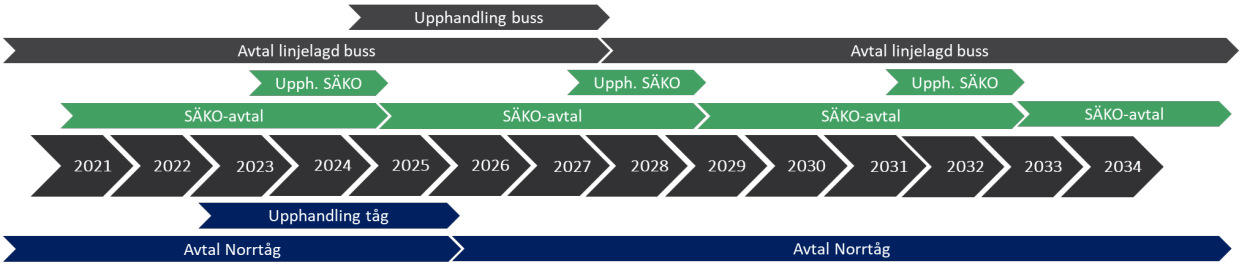
Exempel på mobilitetstjänster som kan komplettera befintlig kollektivtrafik är:

- Informations- och köpkanaler som synliggör alla mobilitetstjänster på ett och samma ställe
- Autonoma bussar för kortare anslutningssträckor eller områdesinterna transporter
- Hyrcykellösningar vid större bytespunkter
- Fler pendlarparkeringar
- Digitala samåkningstjänster
- Bilpooler
- Kringtjänster så som varu- och paketutlämning vid bytespunkter

Din Tur är ansvarig för att initiera processer som syftar till att tillgängliggöra mobilitetstjänster kopplade till befintligt kollektivtrafiksystem.

7. Avtal-upphandlingar

Olika långa trafikavtal gäller för allmän kollektivtrafik med buss respektive tåg samt för särskilda persontransporter. Nedan visas en översiktsbild över hur upphandlingar och avtal under programperioden planeras.



8. Genomförande

Denna bilaga ska ligga till grund för Din Turs arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. Omformning av trafikupplägget föreslås göras succesivt med start 2023. Vissa delar av omformningen kan behöva knytas till upphandlingar och uppstart av nya trafikavtal enligt de perioder som redovisats under punkten 5.

Utveckling av trafikupplägg ska ske enligt det årshjul som finns i trafikförsörjningsprogrammet.

Denna bilaga ska hållas aktuell och relevant. Genomlysning genomförs varje år och finns behov av justeringar så ska dessa införas vid genomlysningen. Större förändringar i dokumentet ska förankras hos Din Turs medlemmar och därefter beslutas i Din Turs politiska direktion.

9. Begreppsförklaring

I *bilaga 7 - begreppsförklaringar* återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.

10. Bilaga 3.1 – utvecklingsinsatser 2023

Denna delbilaga ska revideras varje år utifrån de dialoger och utvecklingsarbeten som skett kopplat till årshjulet i trafikförsörjningsprogrammet. Insatser för 2023 fylls på under hösten 2022 i samband med Din Turs arbete med verksamhetsplan 2023.

Nedanstående är endast ett exempel

Kommun	Linje/område	Insats	Syfte/mål	Ansvar
Sollefteå/ Örnsköldsvik	Linje 40	Bistå Jämtlands län i upphandling av nytt trafikavtal	Anpassa trafik på interregional linje utifrån nytt tafikförsörjningsprogram	Trafikplanerings-gruppen

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 4 -

Fordonsstrategi

Remissversion 2022-08-15

DIN TUR

Innehållsförteckning

1. Bakgrund ... 2
2. Målmodell ... 2
3. Tågfordon ... 3
3.1 Ansvar och roller ... 3
3.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ... 3
4. Bussfordon ... 3
4.1 Ansvar och roller ... 3
4.2 Bus Nordic ... 4
4.3 Nuvarande fordonsupplägg ... 4
4.4 Framtida fordonsupplägg ... 4
4.5 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ... 5
4.6 Fordonsutrustning ... 6
4.7 Drivmedel och infrastruktur ... 6
4.8 Fordonskontroller ... 7
4.9 Depåer ... 8
5. Taxifordon ... 8
5.1 Ansvar och roller ... 8
5.2 Specialfordon 2014 ... 9
5.3 Fordonstyper ... 9
5.4 Fordonsupplägg nuläge ... 9
5.5 Framtida fordonsupplägg ... 9
5.6 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ... 10
5.7 Fordonsutrustning ... 10
5.8 Drivmedel och infrastruktur ... 10
5.9 Fordonskontroller ... 11
6. Avtal – upphandlingar ... 11
7. Genomförande ... 11
8. Begreppsförklaring ... 11

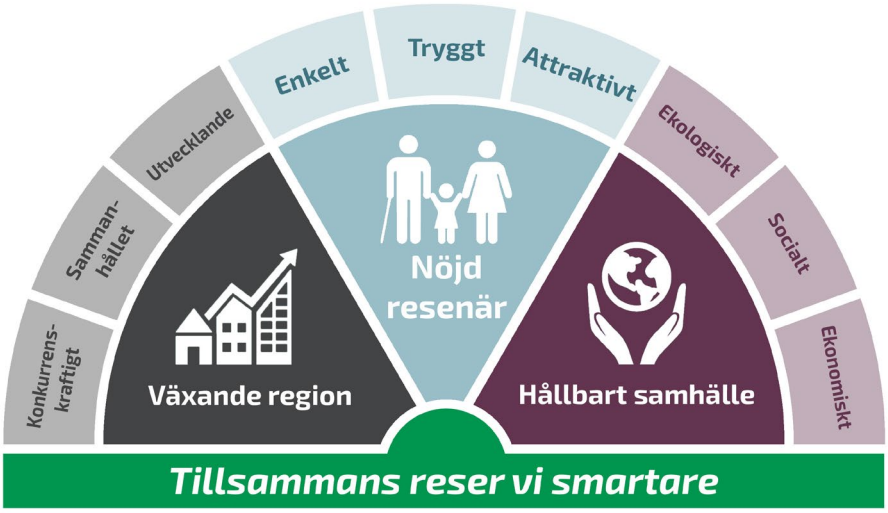
1. Bakgrund

Rätt fordon för varje linje och resa är en grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, attraktiv och resurseffektiv. Det finns idag en bred variation av kollektivtrafikfordon i länet, allt från taxibilar till tågfordon.

Syftet med denna bilaga är att ge en bild över dagens fordonsupplägg samt tydliggöra ambitionen för fordonsupplägget i kommande upphandlingar.

2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



De mål som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär – det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgrupper
- Nöjd resenär - alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken
- Hållbart samhälle - kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan
- Hållbart samhälle - kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgrupper
- Hållbart samhälle - resurseffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus

De indikatorer som specifikt kopplar an till denna bilaga är:

- Nöjd resenär – hur nöjd är du med din senaste resa?
- Nöjd resenär – det känns tryggt att resa
- Växande region – det finns fördelar att åka kollektivt jämfört med bilen
- Hållbart samhälle - andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Hållbart samhälle – andel emissionsfria fordon
- Hållbart samhälle – energiförbrukning per personkilometer buss/SäKo

3. Tågfordon

3.1 Ansvar och roller

Persontrafik med tåg i Västernorrlands län körs idag av Norrtåg, SJ och X-trafik. Varje aktör har eget ansvar över trafikering och fordon.

Som en av fyra delägare i Norrtåg så har Din Tur möjligheten att påverka utformning och utrustning av tågfordonen. Då systemet omfattar fyra län så är dock länsspecifika lösningar inte möjliga.

Din Tur kan inte direkt påverka fordonstyp och fordonsutformning hos SJ eller X-trafik. Då Din Tur har biljettsamverkan med bägge dessa aktörer så ska Din Tur söka dialog med respektive aktör kopplat till fordonens utformning och utrustning i syfte att harmonisera utförandet mellan olika trafikslag och aktörer.

En viktig aspekt för all trafik är att ersättningsfordon vid störningar så långt som möjligt har samma utrustning och tillgänglighetsnivå som det fordon som ersatts. Detta ska Din Tur i dialog med övriga aktörer arbeta för att säkerställa.

Förutsättningarna för val av tågfordonstyp styrs delvis av baninfrastrukturen genom säkerhetssystem och hastighetsklassning. Trafikverket ansvarar för infrastrukturen. Prioritering av baninvesteringar sker såväl regionalt som nationellt i olika dialoger. Din Tur deltar i dessa dialoger på regional nivå.

3.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

De tågfordon som trafikerar Västernorrland har genomgående en hög tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Lift/hiss, särskilt utformade platser, anpassade toaletter samt audiovisuellt utrop inne i fordonen finns genomgående.

Specifikation för olika fordon ska finnas tillgängligt på respektive aktörs webbsida och mobilapp och till dessa ska Din Tur länka från våra kanaler.

4. Bussfordon

4.1 Ansvar och roller

Din Tur ansvarar för att upphandla busstrafik i Västernorrland.

Det finns i nuläget tre trafikbolag som är upphandlade att köra allmän kollektivtrafik med buss i Västernorrland. Det är bolagen som ansvarar för att de fordon som används följer de upphandlingskrav som ställts samt att fordonskontroller genomförs enligt krav.

Ett område som idag är delat mellan Din Tur och trafikbolagen är fordonsteknik. Din Tur ansvarar för biljettmaskiner och betalningsterminaler samt internetuppkopplingen för dessa. Trafikbolagen har ansvar för utrop och skyltar.

I kommande avtal är avsikten att kravställa all fordonsutrustning i upphandling och låta trafikbolagen leverera och ansvara för all fordonsutrustning. På så sätt ska risken för systemkrockar och otydlig ansvarsfördelning minimeras.

4.2 Bus Nordic

Bus Nordic är en branschgemensam standard för kollektivtrafikaktörer i Norden. Den togs fram 2018 och ligger till grund för de flesta bussupphandlingar i Norden. Utgångspunkten är att bussfordon ska uppfylla bestämmelser på nationell nivå samt EU-nivå.

I Bus Nordic så avhandlas följande områden:

- Bussklasser
- Trygghet och säkerhet
- Sittplats och komfort
- På- och avstigning samt förflyttning
- Information och kommunikation
- Exteriör / utsida
- Förarmiljö

4.3 Nuvarande fordonsupplägg

I Västernorrland finns 2022 drygt 320 bussfordon i Din Turs avtal. Dessa upphandlades 2012-2013 för trafikstart 2014 och följer därför det äldre reglementet Buss 2010.

Generellt så trafikeras stadslinjer av låggolvsbussar motsvarande dagens klass I. Regionala linjer och landsbygdslinjer trafikeras både av lågentrébussar och av normalgolvsbussar

I Västernorrland finns just nu 3 emissionsfria elbussar (klass I samt klass B). Alla övriga bussar körs på det fossilfria drivmedlet HVO100.

4.4 Framtida fordonsupplägg

Inom Bus Nordic så finns det idag fem bussklasser.

För fordon som är avsedda för befordran av maximalt 22 passagerare utöver föraren finns det två fordonsklasser:

- KLASS A – Fordon utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska endast förarsätet vara utrustat med säkerhetsbälte.
- KLASS B – Fordon som inte är utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten.

För fordon som är avsedda för befordran av fler än 22 passagerare utöver föraren finns det tre fordonsklasser:

- KLASS I – Fordon utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska endast förarsätet vara utrustat med säkerhetsbälte.
- KLASS II – Fordon som huvudsakligen tillverkats för befordran av sittplatspassagerare och som är utformade för att medge befordran av ståplatspassagerare i mittgången och/eller i ett utrymme som inte är större än det utrymme som upptas för två dubbelsäten. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten.
- KLASS III - Fordon som inte är utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten

Till kommande trafikupphandlingar så avses fordonstyp och fordonsklass kopplas till de olika trafikslag och nivåer som finns i länets principtrafikutbud. På så sätt så ska det bli enkelt att delge information om exempelvis tillgänglighetsnivån på respektive linje.

Nedan ett förslag på hur länets matris för fordon och trafikslag är utformat.

		Fordonstyp			Fordonsklass		Tillgängligt	Drivmedel		Mål andel
Trafikslag	**Utbudsnivå**	**Taxi**	**Buss**	**Tåg**	**Stand**	**Alt.**	**fordon**	**Standard**	**Alt**	**emissionfritt**
Interregional trafik	IR1	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	25%
	IR2	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	25%
	IR3	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	25%
	IR4	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	25%
Regional trafik	R1	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	50%
	R2	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	50%
	R3	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	50%
	R4	-	X	X	II	III	X	Fossilfri	Emissionsfri	50%
Bastrafik	B1	-	X	(X)	II	III	X	Emissionsfri	Fossilfri	50%
	B2	-	X	(X)	II	III	X	Emissionsfri	Fossilfri	50%
	B3	-	X	(X)	II / B	III	(X)	Fossilfri	Fossilfri	50%
	B4	-	X	(X)	II / B	III	(X)	Fossilfri	Fossilfri	50%
Stadstrafik	S1	-	X	-	I	-	X	Emissionsfri	Fossilfri	100%
	S2	-	X	-	I	-	X	Emissionsfri	Fossilfri	100%
	S3	-	X	-	I	A	X	Emissionsfri	Fossilfri	100%
	S4	-	X	-	A	I	X	Emissionsfri	Fossilfri	100%
Närtrafik	N	X	(X)	-	Taxi	Taxi	X	Fossilfri	Emissionsfri	50%

4.5 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Jämfört med de flesta andra län så har Västernorrland i nuläget en låg andel tillgänglighetsanpassade fordon. Enligt FRIDA-databasen så finns 123 bussar med låggolv/lågentré vilket motsvarar 38% av den totala fordonsflottan. Då det inte finns några bussar med lift så är det dessa bussar som utgör andelen tillgänglighetsanpassade i nuläget.

Ambitionen är att öka andelen tillgänglighetsanpassade fordon i kommande busstrafiksupphandlingar. Enligt matrisen under punkt 3.4 så kommer alla trafikslag och nivåer utöver *Bastrafik nivå 3 och 4* att trafikeras med anpassade fordon. Inriktningen är att i så stor utsträckning som möjligt trafikera linjer med låggolvs- eller lågentrefordon (klass I / II). Längre linjer som trafikerar dåliga vägar kan trafikeras med normalgolvsbussar. Dessa ska då utrustas med lift om de enligt matrisen ska trafikeras med anpassat fordon.

Fordonens utrustning, exempelvis rullstolsplatser, utrop och kontrastfärger, kommer att styras av aktuell version av *Nordic Bus* vid upphandling.

Utifrån allergisynpunkt så ska husdjur hänvisas till en del av bussen.

Tillgänglighetsnivå på fordon ska tydligt framgå på webbsida och i mobilapp.

Mer information om tillgänglighetsanpassning av fordon återfinns i *bilaga 2 – plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.*

4.6 Fordonsutrustning

Framtidens fordon ska följa aktuell branschstandard. Inom ramen för Bus Nordic finns utrustning som inte finns på länets bussar idag men som bör finnas med på hela eller delar av fordonsflottan i kommande upphandlingar. Exempel på sådan utrustning är:

- Inre informationsskärmar
- Inre audiovisuellt hållplatsutrop
- Högtalare yttre hållplatsutrop (option)
- Kameraövervakning
- Barnstolar (option)

På linjer där normalgolvsbussar ersätts med lågentrébussar så kan det bli aktuellt med optionerna bagageförvaring och cykelställ.

Toalett bör endast övervägas på bussfordon som trafikerar linjer med längre restid än 2 timmar utan paus.

Utrustning som ännu inte finns med i Nordic Bus kan bli aktuell i kommande upphandlingar. Exempel på sådan utrustning är automatisk hastighetsreglering med hjälp av geofencing. Detta gör att bussfordonet inte kan köra fortare än tillåten hastighet vid exempelvis förskolor och skolor vilket ökar trafiksäkerheten.

4.7 Drivmedel och infrastruktur

Kollektivtrafiken i Västernorrland har som mål att bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan. Förutom att fler åker kollektivt så kan detta uppnås genom att använda fordon som förbrukar så lite resurser som möjligt under sin livscykel samt släpper ut så lite utsläpp som möjligt. De fordonsfaktorer som påverkar detta är val av fordonstyp, kravställan på fordon vid upphandling samt val av drivmedel/energibärare.

EU beslutade 2019 om ett direktiv för miljöstyrning av fordonsupphandling, *Clean Vehicles Directive 2019/1161*, och detta direktiv är under 2022 infört i svensk lagstiftning i *lagen om miljökrav vid vissa upphandlingar av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (2011:846)*. I lagen som gäller från augusti 2021 anges minimikrav vid fordonsupphandlingar. När det gäller bussfordon så omfattar lagen endast bussar i klass I / A.

Krav enligt Clean Vehicles Directive och svensk lag:

	2021			2026		
Busstyp	**Emissionsfri**	**Fossilfri**	**Övrig**	**Emissionsfri**	**Fossilfri**	**Övrig**
Klass I	22,5%	22,5%	55,0%	32,5%	32,5%	35,0%
Klass II	-	-	-	-	-	-
Klass III	-	-	-	-	-	-
Klass A	22,5%	22,5%	55,0%	32,5%	32,5%	35,0%
Klass B	-	-	-	-	-	-

Enligt målen i länets trafikförsörjningsprogram så avser Västernorrland gå längre i sina mål än vad lagen kräver. För de bussfordon som omfattas av lagen är målet att ha 100 procent emissionsfri drift till 2030. Övriga bussklasser ska också ställas om och för dessa är målet 50 procent emissionsfri drift. Övriga fordon i dessa klasser ska fortsatt drivas av hållbarhetsklassade biodrivmedel. Nedan en sammanställning av länets ambition.

	Nuläge			2030 (2027)		
Busstyp	**Emissionsfri**	**Fossilfri**	**Övrig**	**Emissionsfri**	**Fossilfri**	**Övrig**
Klass I	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Klass II	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Klass III	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Klass A	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Klass B	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%

En viktig del i detta arbete är att säkerställa tillgången till infrastruktur för de drivmedel och energibärare som kollektivtrafiken ska drivas med. Då ambitionen är att öka den emissionsfria driften så är det i första hand laddinfrastruktur som krävs. På sikt kan även tankmöjligheter för vätgas bli aktuella.

Infrastruktur för laddning och tankning måste säkerställas på eller i direkt närhet av länets bussdepåer.

4.8 Fordonskontroller

Idag är ansvaret för kontroller delat mellan Kommunalförbundet och trafikbolagen. Trafikbolagen gör lagstadgade fordonskontroller på auktoriserad besiktningsanläggning samt regelbundna egenkontroller som redovisas i fordonsdatabasen FRIDA.

Kommunalförbundet gör slumpvisa kontroller av fordonens säkerhetsutrustning.

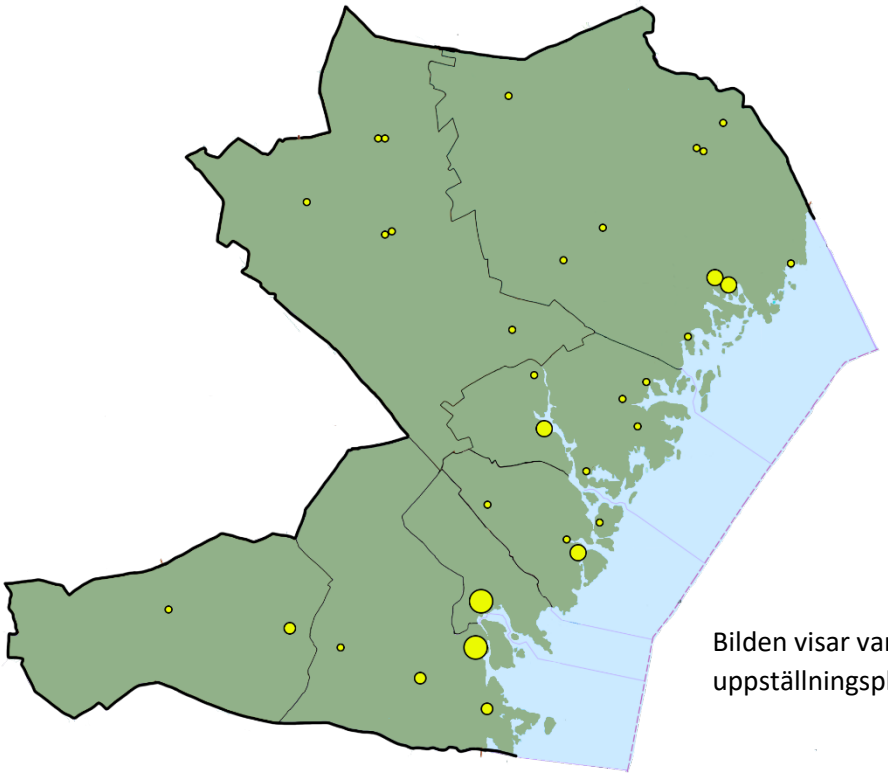
Utfallen av alla kontroller följs upp tre gånger per år vid avtalsuppföljning och avvikelser belastas med viten.

Inför kommande avtal så ska hanteringen av fordonskontroller utredas. Genom dialog med andra trafikhuvudmän samt trafikbolag så ska en ny modell tas fram och beslutas. En möjlig väg är att trafikbolagen får hela ansvaret för kontroller och att detta antingen sker genom att anlita externa kontrollinstanser alternativt genom utökade egenkontroller.

4.9 Depåer

Det finns idag knappt 40 depåer och uppställningsplatser för buss i Västernorrland. Många av dessa är små men 6 stycken av dem har 20 eller fler fordon. Ungefär 3/4 av depåerna hyrs av trafikbolagen och övriga ägs av trafikbolagen. Med en bibehållen eller utökad kollektivtrafik så är det viktigt att Din Tur och dess medlemmar verkar för att det ska finnas tillgång till lämpliga ytor och lokaler för depåer runt om i länet. En viktig del i detta arbete är att det även finns tillgång till laddning och/eller tankning för de drivmedel och energibärare som busstrafiken ska drivas av.

För att säkerställa framtidens trafikupplägg så behöver Din Tur och dess medlemmar gemensamt forma en plan för depåer och tillhörande infrastruktur. Denna plan behöver omfatta marknadens aktörer. Arbetet med att ta fram och genomföra en sådan plan bör åligga Din Tur att koordinera.



Bilden visar var länets depåer och uppställningsplatser för buss finns.

5. Taxifordon

5.1 Ansvar och roller

Din Tur erbjuder sina medlemmar att upphandla särskilda persontransporter. Dessa transporter utförs i stor utsträckning med mindre fordon. Avtalslängden för dessa trafikavtal är i nuläget fyra år.

Din Tur formar i dialog med sina medlemmar kraven i upphandlingarna. Där kravställs bland annat fordonstyp, antal fordon, fordonsutrustning och drivmedel.

Din Tur ansvarar för uppföljning av trafikavtalen. Uppföljning sker på tertialbasis och fordon är en del som följs upp.

De trafikbolag som upphandlas har ansvar för att fordonen och dess förare uppfyller de krav som ställts i upphandlingen samt fordonskontroller. Om brister upptäckts vid avtalsuppföljning så beläggs trafikbolagen med viten.

I dagsläget så har Din Tur avtal som innefattar taxifordon med åtta trafikbolag i länet. Dessa finns redovisade i *bilaga 3 – trafikplan*.

5.2 Specialfordon 2014

Det har inte funnits en nationell standard för större taxifordon på samma sätt som för bussfordon. Ett antal trafikhuvudmän har tidigare tagit fram en riktlinje som kallas *Specialfordon 2014* och som använts som grund i Västernorrland för de senaste upphandlingarna dock med egna tillägg.

Riktlinjen innehåller bland annat storleksmått, utrustningskrav, krav på antal passagerare. Riktlinjen ligger till grund för nuvarande upphandlingar men har anpassats utifrån länets specifika behov.

Svensk Kollektivtrafik bedriver ett projekt som heter *Kraftsamling MERIT*. Inom det projektet arbetas nu fram förslag på en ny standard som kommer att få namn *Specialfordon 2022*. Denna standard kommer att ligga till grund för kommande upphandlingar av taxifordon i Västernorrland.

5.3 Fordonstyper

Det finns fyra sorters taxifordon som används för allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter. Dessa är:

- Större multifordon – flera rullstolar/bårar + sittande passagerare
- Mindre multifordon – en rullstol eller bår + sittande passagerare
- AN-fordon minibuss - upp till 8 sittande passagerare
- AN-fordon personbil – upp till 4 sittande passagerare

5.4 Fordonsupplägg nuläge

Samtliga fordonstyper finns representerade i dagens avtalsupplägg. Exakt antal varierar under avtalstid beroende av om behovet ökat eller minskat. Enligt avtal ska nedanstående fordon finnas i nuvarande avtal för särskilda persontransporter.

- Större multifordon 47 stycken
- Mindre multifordon 9 stycken
- AN-fordon - minibuss 18 stycken
- AN-fordon personbil 32 stycken

Fordonen finns spridda över hela länet kopplade till kommunala trafikområden.

5.5 Framtida fordonsupplägg

Nya trafikavtal för särskilda persontransporter ska startas upp 2025. Inför dessa ska fordonskraven i nuvarande trafikavtal ses över. Utformning och utrustning förväntas följa den nya riktlinjen Specialfordon 2022.

Antalet fordon och fördelningen mellan olika fordonstyper avgörs av de behov som bedöms finnas i länet vid upphandlingstillfället.

När länet startat upp sitt planerade närtrafiksupplägg så förväntas antalet multifordon öka då dessa fordon även förutom hög tillgänglighet ska ha kapacitet att samordna resenärer från olika trafikslag.

5.6 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Taxifordon av personbilsklass har ingen särskild tillgänglighetsanpassning. Dessa kan därför inte ta personer i rullstol. Med förarens personliga service kan dock personer med exempelvis synnedsättning eller lindrigare rörelsenedsättning åka med dessa fordon.

I multifordon så finns lift eller ramp som möjliggör på- och avlastning av personer i rullstol samt på bår. I dessa fordon finns flexibel inredning som kan anpassas utifrån olika passagerarbehov.

Mer information om tillgänglighetsnivån på fordon återfinns i *bilaga 2 – plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

5.7 Fordonsutrustning

Fordonsutrustning i kommande upphandlingar kommer att utgå ifrån *Specialfordon 2022*.

Fler taxifordon kommer att utrustas med viseringsutrustning som möjliggör visering av kollektivtrafikens resprodukter i syfte att kunna använda fordonen i allmän kollektivtrafik.

Ett mål är att även taxifordon ska ha GPS-utrustning som möjliggör fordonspositionering i realtid. Detta för att möjliggöra digitala bokningstjänster och öka tillgängligheten till transporter.

5.8 Drivmedel och infrastruktur

Taxifordon som ingår i avtal kopplade till Din Tur idag har krav på sig att drivas med biodrivmedel eller elektricitet. Biodrivmedel som används ska uppfylla hållbarhetskriterierna i lagen (2010:598).

Målet är att succesivt öka andelen emissionsfria fordon. Till år 2030 ska minst 50% av de upphandlade fordonen vara emissionsfria. Detta kommer att styras av kommande upphandlingar 2025 samt 2029. Ökningen tros främst komma genom fler elfordon med batteridrift. Även elbilar med vätgasdrift kan på sikt bli aktuella. Omfattningen av emissionsfria fordon styrs dels av fordonstillgång i respektive fordonsklass men även möjligheterna till laddning och tankning. De fordon som inte är emissionsfria ska fortsatt drivas på hållbarhetsklassade biodrivmedel och därigenom vara fossilfria.

Även taxifordon behöver tillgång till tankställen eller laddinfrastruktur. För mindre fordon så kan dock laddning och tankning till stor utsträckning ske på publika platser. Upphandlade trafikbolag måste dock ha en plan för hur laddning och tankning ska kunna ske så inte fordon blir stående och inte kan nyttjas. Samhällets aktörer kan här behöva hjälpa till för att se till att nödvändig ladd- och drivmedelsinfrastruktur finns tillgängligt i hela länet.

5.9 Fordonskontroller

Taxifordon som ingår i avtal kopplade till Din Tur har krav på årliga fordons- och säkerhetskontroller. Dessa sker hos auktoriserat besiktningsorgan och redovisas av besiktningsorganet i fordonsdatabasen FRIDA.

Innan ett fordon sätts i trafik ska det genomgå leveranskontroll. Även dessa sker hos besiktningsorgan och redovisas i databasen FRIDA.

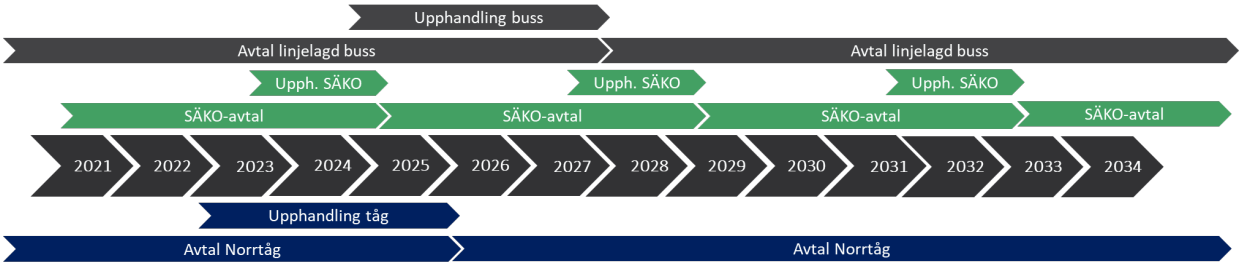
Därutöver har trafikhuvudmannen rätt att utföra stickprovskontroller i anslutning till köruppdrag för att säkerställa att fordonskraven efterlevs.

Genomförda kontroller redovisas på tertialbasis vid avtalsuppföljning. Brister som upptäcks innebär produktionsavdrag för trafikföretaget.

För närvarande planeras inga förändringar i detta upplägg inför kommande upphandlingar.

6. Avtal – upphandlingar

Olika långa trafikavtal gäller för allmän kollektivtrafik med buss respektive tåg samt för särskilda persontransporter. Nedan visas en översiktsbild över hur upphandlingar och avtal under programperioden planeras.



7. Genomförande

Denna bilaga ska ligga till grund för Din Turs arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. Omformning av fordonsupplägget kan huvudsakligen ske vid uppstart av nya trafikavtal enligt de perioder som redovisats under punkten 5.

Denna bilaga ska hållas aktuell och relevant. Genomlysning genomförs varje år och finns behov av justeringar så ska dessa införas vid genomlysningen. Större förändringar i dokumentet ska förankras hos Din Turs medlemmar och därefter beslutas i Din Turs politiska direktion.

8. Begreppsförklaring

I *bilaga 7 - begreppsförklaringar* återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 5 -

Färdtjänst och Riksfärdtjänst

Remissversion 2022-08-15

DIN TUR

Innehåll

1. Tillståndshandläggning och resor 1
2. Färdtjänst 2
3. Tillämpningsanvisningar av färdtjänst 2
4. Riksfärdtjänst 5
5. Tillämpningsanvisningar av riksfärdtjänst 5
6. Egenavgifter Riksfärdtjänst 6

1. Tillståndshandläggning och resor

Det är i Lag om färdtjänst (1997:736) och Lag om riksfärdtjänst (1997:735) möjligt för kommuner att överlåta ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Det finns flera fördelar ifråga om jämlikhet, förutsägbarhet och kostnadseffektivitet vid en samlad överlämning från medlemmarna till kollektivtrafikmyndigheten.

Sex av sju kommuner i länet har överlåtit ansvaret för upphandling, bokning och samordning samt uppföljning av färdtjänst och riksfärdtjänst. Sundsvalls kommun har upphandlat sina färdtjänst- och riksfärdtjänstresor själva och dessa hanteras inte av kollektivtrafikmyndigheten. I de övriga sex kommunerna genomfördes totalt 88 596 färdtjänstresor och 1 042 riksfärdtjänstresor under 2021. (2019: 134 110 färdtjänstresor och 1 647 riksfärdtjänstresor)

Tre av länets sju kommuner har lämnat över myndighetsutövningen gällande handläggning och beslut av tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Ånge, Timrå och Kramfors kommun uppgick antal innevånare till 45 161 och antal färdtjänsttillstånd till 1 910, vilket motsvarar 4,2 procent av befolkningen i kommunerna.

I nedanstående tabeller anges antal färdtjänsttillstånd, färdtjänstresor och riksfärdtjänstresor för dessa kommuner under 2019 respektive 2021.

2019	Färdtjänsttillstånd	Färdtjänstresor	Riksfärdtjänstresor
Ånge kommun	370	5 169	420
Timrå kommun	702	24 655	42
Kramfors kommun	1 078	20 714	141

2021	Färdtjänsttillstånd	Färdtjänstresor	Riksfärdtjänstresor
Ånge kommun	299	4 275	184
Timrå kommun	704	17 263	45
Kramfors kommun	907	14 013	92

2. Färdtjänst

Färdtjänst är ett komplement till kollektivtrafiken och regleras av Lag om färdtjänst (1997:736). Med färdtjänst avses enligt 1§ Lag om färdtjänst "särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder". Enligt 7§ Lag om färdtjänst ska tillstånd meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Ett tillstånd för färdtjänst kan gälla tills vidare eller för viss tid. Tillståndet får i skälig omfattning förenas med föreskrifter om vilket färdsätt som får användas, inom vilket område resor får göras samt hur många resor tillståndet omfattar. Om särskilda skäl finns, får tillståndet även i övrigt förenas med villkor. Avsaknad av kollektivtrafik är ingen grund för beviljande av färdtjänst.

Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner (3§ Lag om färdtjänst). En kommun kan överlåta ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet som då bär ansvaret om att anordna färdtjänst och uppgifter som innefattar myndighetsutövning.

Tillstånd prövas av kommunen där sökande är folkbokförd, om kommunen har överlåtit ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten prövas tillståndet av myndigheten. Att pröva frågor om tillstånd till färdtjänst innebär myndighetsutövning och förvaltningslagen ska tillämpas. Förvaltningslagen innehåller ett antal tvingande bestämmelser som gäller vid all myndighetsutövning mot någon enskild. Förvaltningslagen innehåller också bestämmelser om myndigheternas serviceskyldighet. Dessa gäller vare sig handläggningen sker hos en kommunal nämnd eller hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Som allmänna krav på handläggningen av ärenden gäller bestämmelserna i 9§ Förvaltningslagen: "Ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts".

Tillstånd till färdtjänst omfattar inte resor där stat, kommun, landsting, organisation, företag eller annan betalningsansvarig finns. Exempel på detta kan vara sjukresor, skolskjutsar, resor till/från daglig verksamhet som anordnas enligt LSS eller resor till/från dagverksamhet enligt SoL. Resor i samband med arbetslivsinriktad rehabilitering, gruppresor och tjänsteresor är också exempel på resor som vanligtvis ej är färdtjänstresor.

3. Tillämpningsanvisningar av färdtjänst

Nedanstående tillämpningsanvisningar gäller för de kommuner som överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst till Din Tur. Dessa kommuner är Kramfors, Timrå och Ånge.

Ansökan - Ansökan om färdtjänst ska ske skriftligt på avsedd blankett.

Medicinskt underlag - Behovet ska, om så begärs, kunna styrkas genom utlåtande från läkare eller annan sakkunnig som har kännedom om den sökandes funktionsnedsättning och vilka hinder detta medför vid resa med allmänna kommunikationer.

Utredning - Den sökandes förutsättningar för rätt till färdtjänst definieras vid utredningstillfället.

Beslut - Beslut gällande tillstånd om färdtjänst lämnas skriftligt. Av beslutet ska framgå vad den sökande är berättigad till. Beslut som går den sökande emot ska motiveras och åtföljas av en underrättelse om hur beslutet kan överklagas.

Återkallelse av tillstånd - Tillståndsgivaren får återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst, om förutsättningarna för färdtjänsten inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten (12§ Lag om färdtjänst).

Barn - Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

Förnyelse och förändring - Den som beviljats färdtjänsttillstånd är skyldig att meddela ändrade förhållanden som kan påverka rätten till färdtjänst. Den färdtjänstberättigade ansvarar själv för att ansöka om förnyelse av tillstånd.

Giltighet -De flesta tillstånd är tidsbegränsade, i speciella fall beviljas tillståndet tills vidare. Tillståndet kan förenas med föreskrifter och villkor. Det kan exempelvis gälla under viss period på året, under viss tid på dygnet eller endast till vissa resmål.

Antal resor - Antal resor i Timrå kommun är begränsat till 150 enkelresor per år, ytterligare resor kan efter ansökan beviljas. I Ånge och Kramfors kommun är antalet resor obegränsat.

Arbetsresor - Färdtjänst i form av arbetsresa fordrar särskilt tillstånd. Med arbetsresa menas resa mellan bostaden och arbetsplats där anställningsförhållande råder. Resan ska gå i anslutning till arbetets början och slut. Antal arbetsresor begränsas ej. Resor i tjänsten betraktas inte som arbetsresa eller färdtjänst.

Legitimering - Färdtjänsttillståndet är personligt och den färdtjänstberättigade ska kunna legitimera sig.

Bärhjälp/trappklättrare - Bärhjälp/trappklättrare kan i vissa fall beviljas (trapphus eller motsvarande, ej inne i bostaden) under en begränsad tidsperiod om ett år. Chauffören har på plats rätt att neka att utföra beviljad insats om denne bedömer att det inte kan genomföras på ett säkert sätt, detta med hänsyn taget både till resenärens och chaufförens säkerhet.

Hjälpmedel - Nödvändiga förflyttningshjälpmedel samt tjänstehund (ledar-, service- och signalhund) som är knutet till resenärens funktionsnedsättning får medföras.

Bagage - Högst tre icke skrymmande kollin får medtagas på resan.

Ledsagare - Ledsagare kan beviljas om den sökande inte kan klara av att resa på egen hand med den service som normalt ges av föraren. Behovet ska vara knutet till själva resan och inte till vistelsen vid resmålet. Ledsagare ska påbörja och avsluta resan tillsammans med den färdtjänstberättigade. Den färdtjänstberättigade anlitar själv sin ledsagare som ska kunna tillgodose dennes behov av hjälp under resan. Ledsagare som beviljats enligt färdtjänstlagen betalar ingen egenavgift.

Medresenär - Medresenär får följa med den färdtjänstberättigade, i huvudsak erlägger medresenären samma avgift som den färdtjänstberättigade, avvikelser gäller för barn. Medresenär ska påbörja och avsluta resan tillsammans med den färdtjänstberättigade. Medresenär får inte orsaka extra service av föraren.

Olika tillämpningar gäller i olika kommuner gällande antal medresenärer som får följa med och vilka avgifter som ska erläggas:

- Ånge kommun: En medresenär. Barn upp till 12 år åker utan avgift och medföljande barn över 12 år erlägger vuxenavgift.
- Timrå kommun: Två medresenärer. Barn som medföljer erlägger samma avgift som den färdtjänstberättigade.
- Kramfors kommun: En medresenär. Medresenär över 19 år erlägger samma avgift som den färdtjänstberättigade, 8-19 år erlägger halv avgift och 0-7 år åker utan avgift.

Resa för barn - Bilkuddar finns tillgängliga i fordonen. Bilbarnstol kan tillhandahållas efter förbeställning om minst två timmar.

Färdtjänstberättigade i kollektivtrafiken - En person som har tillstånd till färdtjänst har rätt att ta med sig en ledsagare/medresenär kostnadsfritt på Din Turs bussar mot uppvisande av färdtjänstkort. Detta gäller dock ej på linje 98 och 100 (Ybuss).

Trafikeringsområden - Resor för respektive kommun får genomföras enligt nedan:

- Ånge kommun: Inom kommunen.
- Timrå kommun: Inom en radie av fem mil från bostaden.
- Kramfors kommun: Inom kommunen samt fyra mil utanför kommungränsen.

Färdtjänst får nyttjas för resor inom övriga kommuner i Västernorrlands län.

Resa i annan kommun utanför länet - Den som har tillstånd för färdtjänst kan, efter särskild ansökan, beviljas resor vid vistelse i kommun utanför Västernorrlands län. Egenavgift erläggs enligt särskild taxa.

Trafikeringstid - I Ånge och Kramfors kommun får resor genomföras vardagar kl. 05.00-23.00 och helger kl. 06.00-23.00. I Timrå kommun finns ingen tidsbegränsning.

Beställning och avbeställning - Resor bokas hos Din Tur kundcenter. Resan ska beställas från en adress till en annan. Uppehåll under resan tillåts ej. För att i möjligaste mån kunna tillgodose önskemål om avresetid och säkerställa en bra planering av tillgängliga fordon bör beställning ske i god tid. Avresetiden kan justeras med 10 minuter tidigare eller senare utan att resenären meddelas. Resor som inte kommer att genomföras måste avbeställas.

Samordning - Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform och resorna samordnas vilket innebär samåkning med andra resenärer. Undantag från samåkning kan beviljas efter särskild prövning.

Service vid resa - Chauffören ska, utan extra kostnad, hjälpa den färdtjänstberättigade:

- att hämta och lämna vid port/entré, lägenhet, hållplats och övriga inrättningar, och vid behov hjälpa resenärer upp/ned i trapphus etc.
- i och ur fordonet
- vid behov med säkerhetsbältet
- med handbagage och hjälpmedel

Egenavgifter - Egenavgiften baseras på prissättningen i den allmänna kollektivtrafiken och är 1,5 gånger biljettpriset. Egenavgiften betalas direkt till chauffören.

4. Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst regleras i Lag om riksfärdtjänst (1997:735). 1§ En kommun skall på de villkor som anges i denna lag lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Riksfärdtjänst gäller för resor inom Sverige och på reserelationer där färdtjänstlagen inte är tillämplig. Ändamålet med resan ska vara rekreation, fritidsverksamhet eller annan enskild angelägenhet. För att nyttja riksfärdtjänst krävs ett särskilt tillstånd för varje resetillfälle.

Som komplement till riksfärdtjänstlagen kan tillståndsgivaren utfärda generella regler. De får endast komplettera lagen och får inte innehålla bestämmelser som inskränker en persons rättigheter i förhållande till lagen.

Syftet med regelverket är att ge vägledning vid myndighetsutövning och som ett hjälpmedel för att den som ansöker om riksfärdtjänst ska kunna bedömas rättssäkert utifrån samma grund.

Tillstånd prövas av kommunen där sökande är folkbokförd, om kommunen har överlåtit sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet är det myndigheten som prövar frågor och fattar beslut om tillstånd för riksfärdtjänst. Att pröva frågor om tillstånd till riksfärdtjänst innebär myndighetsutövning och förvaltningslagen ska tillämpas. Förvaltningslagen innehåller ett antal tvingande bestämmelser som gäller vid all myndighetsutövning mot någon enskild. Förvaltningslagen innehåller också bestämmelser om myndigheternas serviceskyldighet. Dessa gäller vare sig handläggningen sker hos en kommunal nämnd eller hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Som allmänna krav på handläggningen av ärenden gäller bestämmelserna i 9§ Förvaltningslagen: ”Ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts”.

5. Tillämpningsanvisningar av riksfärdtjänst

Nedanstående tillämpningsanvisningar gäller för de kommuner som överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst till Din Tur. Dessa kommuner är Kramfors, Timrå och Ånge.

Färdsätt - Riksfärdtjänst beviljas i första hand med den allmänna kollektivtrafiken (tåg, flyg, buss, båt) tillsammans med ledsagare. I andra hand beviljas allmän kollektivtrafik i kombination med taxi eller specialfordon. Fungerar inget av det beviljas resa med taxi eller specialfordon. Avsaknad av allmän kollektivtrafik på aktuell sträcka, avgångstider som inte passar eller brist på ledsagare är inte skäl till att bli beviljad resa med taxi eller specialfordon.

Samåkning - Samordning av resor med taxi eller specialfordon sker regelmässigt där det är möjligt med hänsyn till resenärens funktionsnedsättning. Samåkning kan därmed ske hela eller delar av resan. Vid samåkning kan färdvägen och restiden bli förlängd. Önskad avresetid kan behöva anpassas för att möjliggöra samordning. Hänsyn tas till resenärens funktionsnedsättning och ändamålet med resan.

Ansökan - Ansökan om riksfärdtjänst ska ske skriftligt på avsedd blankett. Ansökan om riksfärdtjänst bör göras i god tid, minst tre veckor innan planerad avresa. Inför storhelger bör ansökan göras minst sex veckor innan planerad avresa.

Beställning - När en resenär fått tillstånd för riksfärdtjänst med allmänna kollektivtrafik beställs resorna hos Riksfärdtjänsten Sverige AB som skickar biljetterna till resenären. Vid beviljad riksfärdtjänst med taxi eller specialfordon bokar resenären resan hos Din Tur kundcenter.

Hjälpmedel - De hjälpmedel som är nödvändiga för resans genomförande får medföras.

Bagage - Vid resa med allmänna kommunikationer får bagage medföras enligt trafikföretagens bestämmelser. Vid resa med bil/specialfordon får en resväska och ett handbagage medföras.

Medresenär - Medföljande person som inte är ledsagare kallas medresenär. Vid resa med bil/specialfordon kan, efter ansökan, en medresenär beviljas medfölja på resan. Medresenären får inte förorsaka extra service av föraren. Medresenär får medföra en resväska och ett handbagage.

Avgifter - Taxan för riksfärdtjänst beslutas av regeringen som har meddelat föreskrifter om resenärens egenavgifter och dessa regleras genom "Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst". En medresenär betalar egenavgift enligt riksfärdtjänsttaxa för vuxen.

6. Egenavgifter Riksfärdtjänst

Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst.

Vägavstånd i kilometer	Egenavgift
0 - 100	105 kr
101 - 125	130 kr
126 - 150	165 kr
151 - 175	195 kr
176 - 200	220 kr
201 - 225	255 kr
226 - 250	275 kr
251 - 275	300 kr
276 - 300	320 kr
301 - 350	370 kr
351 - 400	420 kr
401 - 450	455 kr
451 - 500	480 kr
501 - 600	535 kr
601 - 750	600 kr
751 - 1000	655 kr
1001 - 1250	680 kr
1251 - 1500	700 kr
1501 och längre	755 kr

Resenärer under 26 år och studerande som innehar Centrala studiestödsnämndens rabattkort eller Sveriges Förenade Studentkårs studentkort betalar 70 procent av egenavgiften.

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 6 -

Indikatorer

Remissversion 2022-08-15

DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030
Bilaga 6 – indikatorer

Innehåll

1. Bakgrund 1
2. Målmodell 1
3. Indikatorer - målområde nöjd resenär 2
4. Indikatorer – målområde växande region 5
5. Indikatorer – målområde hållbart samhälle 7
6. Uppföljning av indikatorer 8

1. Bakgrund

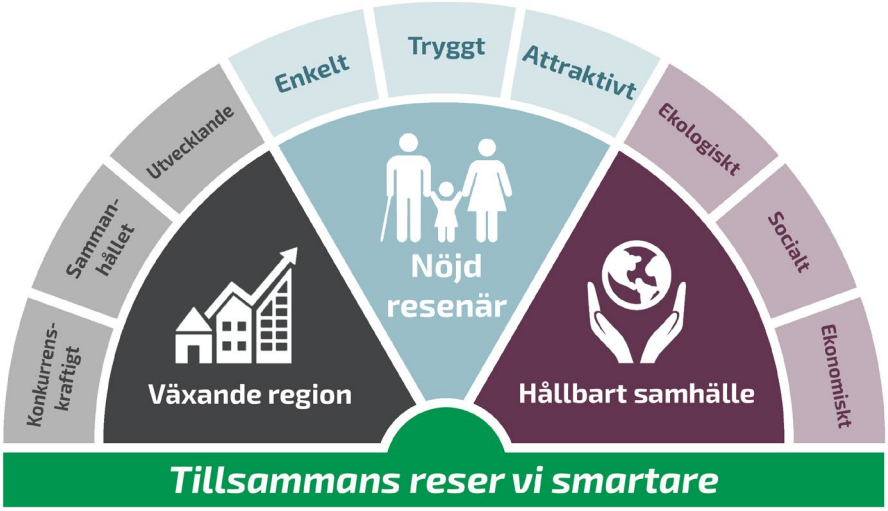
Trafikförsörjningsprogrammet är beroende av en tydlig genomförandeplan. Då målen är allmänt hållna så behövs indikatorer som är mätbara för att kunna följa upp målen.

I denna bilaga redovisas de indikatorer som ska gälla för uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet. Vissa indikatorer är inte målsatta ännu. Detta kommer att kompletteras under hösten 2022.

Dokumentet redogör även för hur indikatorerna ska följas upp och presenteras.

2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



Tillsammans reser vi smartare!	Nöjd resenär	Enkelt	Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgrupper
		Tryggt	Alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken
		Attraktivt	Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor
	Växande region	Konkurrenskraftigt	Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen
		Sammanhållet	Kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål
		Utvecklande	Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling
	Hållbart samhälle	Ekologiskt	Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- & klimatpåverkan
		Socialt	Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgrupper
		Ekonomiskt	Resurseffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus

Samtliga ovanstående mål har indikatorer som redovisas i detta dokument

3. Indikatorer - målområde nöjd resenär

3.1 Ledord enkelt

Indikator: Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken
Data: Kollbar fråga C6

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	43%	46%	49%	52%	55%

Kommentar: Frågan är subjektiv men är en bra värdemätare på hur invånarna uppfattar användarvänligheten i kollektivtrafiken.

Indikator: Vilket sammanfattande betyg vill du ge beställningen av just den här resan? Andelen som gett betyg 4 eller 5.
Data: Anbaro fråga B8

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	89%	91%	92%	93%	94%

Kommentar: Frågan ger en sammanfattande nöjdhet av väntetid i telefon, bemötande samt vilken hämtatid resenären fick i förhållande till önskad hämtatid

3.2 Ledord tryggt

Indikator: Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken
Data: Kollbar fråga C11

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	56%	59%	62%	65%	68%

Kommentar: Frågan är subjektiv men är en bra värdemätare på hur invånarna uppfattar tryggheten i kollektivtrafiken.

Indikator: Om du tänker på dina färdtjänst-/sjukresor i allmänhet, vilket betyg vill du generellt ge tryggheten när du gör en resa? Andelen som ger 4 eller 5.
Data: Anbaro fråga R19

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	86%	87%	88%	89%	90%

Kommentar: Indikatorn visar på resenärens nöjdhet gällande tryggheten generellt av resorna i sin helhet, såsom förarens bemötande, förmåga att hitta till rätt adress, ge resenären den hjälp som förväntas, körsätt samt restid och punktlighet.

Indikator: Jag kan lita på att jag kommer fram i tid
Data: Kollbar fråga C12

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	44%	47%	50%	53%	56%

Kommentar: Indikatorn ger en bild av den upplevda tidhållningen. Indikatorn ska kompletteras med trafikbolagens faktiska tidhållning. Om dessa två skiljer sig åt mycket så bör analys göras vad som skapar denna differens.

Indikator: Kom fordonet på det klockslag som du fick vid beställningen?
Data: Anbaro fråga R1

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	87%	88%	89%	90%	91%

Kommentar: Indikatorn visar på resenärens uppfattning på resan igår beträffande upplevd hämtningstid.

Indikator: Kom du fram i tid?
Data: Anbaro fråga R16

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	94%	95%	95%	96%	96%

Kommentar: Indikatorn visar på resenärens uppfattning på resan igår beträffande ankomsttid till resmålet.

3.3 Ledord attraktivt

Indikator: Hur nöjd är du med din senaste resa?
Data: Kollbar fråga A4

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	76%	77%	78%	79%	80%

Kommentar: Den senaste resan ger en ögonblicksbild då den kan påverkas av trafikstörning eller förarbemötande. Indikatorn kan därför jämfört med NKI ge en bild av förekommande avvikelser.

Indikator: Vilket sammanfattande betyg vill du ge själva resan, det vill säga från hämtning till lämning?
Data: Anbaro fråga R17

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	91%	92%	92%	93%	94%

Kommentar: Ett sammanfattande nöjdhet ges av resan igår utifrån förarens bemötande, förmåga att hitta till rätt adress, ge resenären den hjälp som förväntas, körsätt samt restid och punktlighet.

Indikator: Det är prisvärt att resa med kollektivtrafiken
Data: Kollbar fråga C7

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	35%	38%	41%	44%	47%

Kommentar: En subjektiv fråga som bör kompletteras med faktiska prisjämförelser baserat på data om bilkostnader.

Indikator: Nöjd-kund-index (NKI)
Data: Kollbar årsrapport

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	57%	59%	61%	63%	65%

Kommentar: Ger en bra helhetsbild över kollektivtrafikens nuläge och utveckling jämfört med tidigare år.

Indikator: Antal kollektivtrafikresor per år
Data: Qlikview, Norrtåg och X-trafik

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: Används för att följa resandeutvecklingen.

Indikator: Kollektivtrafikens andel av det totala motoriserade resandet
Data: Kollbar årsrapport

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	8%	10%	12%	14%	15%

Kommentar: Ger en jämförande bild av kollektivtrafikens utveckling i förhållande till transportsektorns och samhällets utveckling i stort.

4. Indikatorer – målområde växande region

4.1 Ledord konkurrenskraftig

Indikator: Restidskvot för linjelagd trafik
Data: Google + Rebus

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: För denna indikator återstår arbete att definiera hur den ska räknas fram och utifrån det fastställa nuläge samt mål.

Indikator: Restidsmål för specifika relationer
Data: Egen data + Rebus

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: För denna indikator återstår arbete att definiera hur den ska räknas fram och utifrån det fastställa nuläge samt mål.

Indikator: Det finns fördelar med att åka kollektivt
Data: Kollbar fråga C2

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	49%	52%	55%	57%	59%

Kommentar: Subjektiv fråga som kan användas för att följa resenärers bild av kollektivtrafikens attraktivitet.

Indikator: Avgångstiderna passar mina behov
Data: Kollbar fråga C8

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	31%	34%	37%	47%	50%

Kommentar: Subjektiv fråga som kan användas för utvärdera kollektivtrafikens turutbud.

4.2 Ledord sammanhållet

Indikator: Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör
Data: Kollbar fråga C4

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	57%	57%	62%	67%	72%

Kommentar: Omställning till närtrafiksupplägg ska öka den geografiska närheten till kollektivtrafik på landsbygden.

4.3 Ledord utvecklande

Indikator: Andel av invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafiken till närmaste kommunhuvudort med max 45 minuters restid
Data: SCB och Rebus

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: För denna indikator återstår arbete att definiera hur den ska räknas fram och utifrån det fastställa nuläge samt mål.

Indikator: Andel av invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafiken till närmaste arbetsmarknadsregionscenter med max 60 minuters restid
Data: SCB och Rebus

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: För denna indikator återstår arbete att definiera hur den ska räknas fram och utifrån det fastställa nuläge samt mål.

5. Indikatorer – målområde hållbart samhälle

5.1 Ledord ekologiskt

Indikator: Andel emissionsfria buss- och taxifordon
Data: FRIDA

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	1%	2%	4%	66%	66%

Taxifordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	2%	4%	20%	25%	50%

Kommentar: Större förändringar i fordonsupplägg är endast möjligt vid starten av nya avtal. För busstrafiken sker detta i december 2027 och för taxitrafiken i juni 2025 samt juni 2029.

5.2 Ledord socialt

Indikator: Andel tillgänglighetsanpassade bussfordon
Data: FRIDA

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	45%	45%	45%	90%	90%

Kommentar: Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag.

Indikator: Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser >20 påstigande
Data: Rebus

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	40%	50%	60%	70%	80%

Kommentar: Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag. Ombyggnation av hållplatser är långa processer med höga kostnader. Projektmognaden och kostnadsutvecklingen kan medföra förseningar i måluppfyllelsen.

5.3 Ledord ekonomiskt

Indikator: Kostnadstäckningsgrad i busstrafiken
Data: Qlikview samt Norrtåg

Buss & tåg	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	12,7%	14%	15%	16%	17%

Kommentar: Biljettintäkternas andel av bruttokostnaden. Skolkortsintäkter ej medräknade. Dessa stog 2021 för 3,3% av intäkterna.

Indikator: Energiåtgång per personkilometer i kollektivtrafiken
Data: FRIDA, Rebus och Qlikview

Bussfordon	Nuläge	2024	2026	2028	2030
Värde:	-	-	-	-	-

Kommentar: För denna indikator återstår arbete att definiera hur den ska räknas fram och utifrån det fastställa nuläge samt mål.

6. Uppföljning av indikatorer

Samtliga indikatorer ska följas upp kontinuerligt. Flertalet indikatorer följs upp på tertialbasis och redovisas i tertialrapporter och i avtalsuppföljning. Övriga följs upp på årsbasis. Samtliga indikatorer ska redovisas i Din Turs årsredovisning.

Många indikatorer har en koppling till den nationella resvaneundersökningen Kollbar. Din Tur har en löpande prenumeration på Kollbar som omfattar 2 400 respondenter per år. Kopplat till det nya trafikförsörjningsprogrammet så ska en utökad beställning genomföras vart fjärde år med start 2024 för att få data som kan brytas ned och analyseras djupare.

Din Turs trafikstrateg är ansvarig för att ta fram data för indikatoruppföljning.

Din Tur ska använda framtagna data som grund för uppföljning av genomförd verksamhet och planering av framtida verksamhet.

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 7 -

Processbeskrivning

Remissversion 2022-08-15

DIN TUR

Processbeskrivning

Arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län påbörjades i september 2021. Parallellt med denna process så har en process att ta fram en ny förbundsordning för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län pågått. Dessa bägge processer har nära samröre med varandra och Din Tur har ansvarat för bägge processerna.

Mathias Sundin har som trafikstrateg på har haft ansvar för processen att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Göran Anger som är senior rådgivare har haft ansvar för processen att ta fram förslag på en ny förbundsordning för kommunalförbundet.

Framtagande av trafikförsörjningsprogram

Ett stort antal aktiviteter har genomförts i syfte att informera och föra dialog om programmets utformning och innehåll. Till processen har politiker, tjänstepersoner samt representanter för olika intresseorganisationer bjudits in. Totalt så har cirka 200 personer deltagit i olika dialoger.

Arbetet har löpande återrapporterats till kommunalförbundets politiska direktion.

Som stöd till processen har Ramboll upphandlats för att bidra med aktivitetsdokumentation samt framtagande av dokumentstruktur och textinnehåll.

Genomförda aktiviteter:

2021

9 - 10 november	Workshop om mål och trafikupplägg med den politiska direktionen samt den regionala samverkansgruppen. Fysisk aktivitet i Sollefteå
19 november	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
17 december	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)

2022

19 januari	Tematisk workshop om biljetter och intäkter (digitalt)
20 januari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
26 januari	Tematisk workshop om hållbarhet och drivmedel (digitalt)
2 februari	Intern workshop om kundcenter och särskilda persontransporter (digitalt)
2 februari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
9 februari	Tematisk workshop om tillgänglighet och infrastruktur (digitalt)
16 februari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
23 februari	Tematisk workshop om tågtrafik och hela-resan-perspektivet (digitalt)
2 mars	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
15 mars	Dialogmöte med Örnsköldsviks kommun (digitalt)
16 mars	Information på regionala transportgruppen (digitalt)
18 mars	Information på regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (digitalt)
22 mars	Dialogmöte med Sollefteå kommun (digitalt)
24 mars	Information på kommunalförbundets politiska direktion (digitalt)
29 mars	Dialogmöte med Kramfors kommun (digitalt)
29 mars	Intern workshop om biljetter och intäkter (fysiskt)
30 mars	Dialogmöte med Sundsvalls kommun (digitalt)
30 mars	Dialogmöte med Region Västernorrland (digitalt)
5 april	Dialogmöte med Ånge kommun (digitalt)
11 april	Dialogmöte med Timrå kommun (digitalt)
20 april	Dialogmöte med Härnösands kommun (digitalt)
22 april	Intern workshop hållplatshandboken (digitalt)
5 maj	Information regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (digitalt)

Genomförda aktiviteter (forts):

2022

5 maj	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
20 maj	Workshop mål och indikatorer med kommunalförbundets politiska direktion (fysiskt)
24 maj	Kompletterande dialogmöte med Timrå kommun (digitalt)
30 maj	Samråd med funktionsrätts- och seniororganisationer (digitalt och fysiskt)
1 juni	Samråd med grannlän, trafikbolag samt Norrtåg (digitalt)
3 juni	Samråd med näringslivsaktörer och besöksnäring (digitalt)
10 juni	Information regionala transportgruppen (digitalt)
14 juni	Intern workshop om mål och indikatorer (fysiskt)
16 juni	Workshop om indikatorer samt hållplatshandbok med regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (fysiskt och digitalt)
20 juni	Samråd med Trafikverket (digitalt)
27 juni	Dialog med Region Västernorrland om koppling till regional tillgänglighetsstrategi (digitalt)

Organisationer som deltagit och/eller bidragit:

- Astma- och allergiförbundet
- Centrala Buss i Östersund AB
- DHR – Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet
- FSDB – Förbundet Sveriges dövblinda
- Funktionsrätt Västernorrland
- Företagarna Västernorrland
- Härnösands kommun
- Höga Kusten destinationsbolag
- Hörselskadades riksförbund
- Kramfors kommun
- LRF Västernorrland
- Länstrafiken i Norrbottens län
- Länstrafiken i Västerbottens län
- Mittbuss AB
- Nobina AB
- Norrtåg AB
- PRO – Pensionärernas Riksorganisation
- Region Jämtland / Härjedalen
- Region Västerbotten
- Region Västernorrland
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
- SPF Seniorerna
- SRF – Synskadades riksförbund
- Sollefteå kommun
- Sundsvalls kommun
- Timrå kommun
- Trafikverket
- Ånge kommun
- Örnsköldsviks kommun

Övriga inbjudna organisationer:

- Region Gävleborg
- Handelskammaren MittSverige
- High Coast Invest
- Svenskt Näringsliv

Remissförfarande

15 augusti	Remiss skickas ut till 48 organisationer
augusti - november	Layoutarbete av program och bilagor
augusti – november	Internt remissarbete Din Tur
15 november	Sista dag för inlämning av remissvar
15 – 25 november	Hantering av remissvar och slutjustering av dokument
25 november	Utskick underlag inför Regionala samverkansrådet
2 december	Förankring i Regionala samverkansrådet
14 december	Antagande av programmet i Din Turs politiska direktion

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 8 -

Begreppsförklaringar

Remissversion 2022-08-15

DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030
Bilaga 8 - begreppsförklaringar

I denna bilaga förklaras några av de begrepp som förekommer i trafikförsörjningsprogrammet samt dess bilagor.

Allmän kollektivtrafik – Äldre benämning på trafik som tillhandahålls allmänheten

Allmän trafikplikt - Trafik som bedöms nödvändig att upprätthålla med stöd av allmänna medel

Anropsstyrd trafik – Trafik som körs först efter att någon efterfrågat den genom anrop till beställningscentral till AI-system

Autonom trafik - Trafik med självkörande fordon

Bytespunkter – Plats där resenären kan byta mellan olika linjer och trafikslag

Din Tur - Varumärke och förkortning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som är trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Västernorrland

FRIDA – nationellt fordonsuppföljningssystem

Färdtjänst – Färdtjänst är kollektivtrafik för personer som inte kan resa med vanlig kollektivtrafik på grund av funktionsnedsättning. För att resa med färdtjänst behöves ett färdtjänsttillstånd som kan ansökas hos kommunen där personen är bosatt. Färdtjänst regleras av färdtjänstlagen

Geografisk tillgänglighet – geografisk tillgång till kollektivtrafik exempelvis avstånd till närmaste hållplats

Kollektivtrafik - Persontransporttjänster av allmänt och ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering

Kollektivtrafikbarometern – Nationell resvaneundersökning av allmänhetens och resenärers nöjdhet med kollektivtrafiken. Organisationen Svensk Kollektivtrafik är ansvarig

Kollektivtrafikhuvudman/trafikhuvudman - Länsvisa myndigheter som upprättar det regionala trafikförsörjningsprogrammet och ansvarar för länets kollektivtrafikförsörjning. I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) också den myndighet som är behörig att fatta beslut om allmän trafikplikt. Kallas även Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

Kombinerad mobilitet - Samordning av olika transporttjänster som underlättar för individer att utföras sina resebehov på kollektivt sätt.

Kommersiell trafik – Kollektivtrafik som drivs av en aktör på helt kommersiella villkor och som inte har något avtal med en regional kollektivtrafikmyndighet eller en aktör åt vilken en regional kollektivtrafikmyndighet har överlåtit befogenhet att ingå avtal om trafik

Kommunalförbund - är en offentligrättslig form för samverkan för kommuner och landsting, som i Sverige är reglerad i kommunallagen (3 kap 8 §, 9 kap 1-18 §§) Genom att ingå i ett kommunalförbund överlämnar kommunen eller landstinget hantering av specificerade kommunala angelägenheter till ett visst kommunalförbund.

Kommunhuvudcentra - Kommunens största tätort tillika ort i vilken kommunens administration är belägen.

Kostnadstäckningsgrad/självfinansieringsgrad – i kollektivtrafiken ett mått som visar på hur stor andel av bruttokostnaden som täcks av biljettintäkter

Linjelagd trafik – trafik som går på en bestämd rutt vid bestämda tidslägen

Närtrafik – anropsstyrt trafikupplägg på landsbygd som ersätter linjelagd trafik

Periodkort – Biljett som berättigar till ett antal resor inom en bestämd tidsperiod eller obegränsat resande inom ett område under fastställd tid

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) – se information under Kollektivtrafikhuvudman

Restidskvot – kollektivtrafikens restid i jämförelse med bilen restid på samma sträcka. Bör ligga under 1,5 för att vara acceptabel

Riksfärdtjänst – Samma som färdtjänst men där resandet sker över länsgräns

SÄKO (Särskild Kollektivtrafik) – Äldre benämning på särskilda persontransporter

Särskilda persontransporter - Samlingsnamn för persontransporter som styrs av andra lagar än kollektivtrafiklagen. Mest vanligt är skolskjuts som lyder under skollagen (2010:800), färdtjänst som lyder under färdtjänstlagen (1997:736) samt sjukresor som lyder under lagen om ersättning för sjukresor (1991:419) samt vårdgivarens reglemente.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning – anpassning av kollektivtrafik för att möjliggöra användning för personer med en eller flera funktionsnedsättningar

Trafikbokslut - Årlig redovisning av länets kollektivtrafik gällande resande, produktion, kostnader och intäkter. Publiceras på Din Turs webbsida www.dintur.se

Trafikföretag/trafikbolag – Ett företag som bedriver kollektivtrafik på kommersiella premisser eller som på uppdrag av en regional kollektivtrafikmyndighet utför samhällssubventionerad kollektivtrafik

Trafikförsörjningsprogram - I enlighet med kollektivtrafiklagen ska varje RKM regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram ange behovet av kollektivtrafik, samt mål för kollektivtrafikförsörjningen i länet. Alla beslut om allmän trafikplikt ska gå att härleda ur programmet.

Turutbud – Det antal turer som erbjuds kunden under en timme eller ett dygn för en linje