

Karolina Filipsson
Kollektivtrafikmyndigheten
Region Västerbotten
Box 443
Norrländsgatan 13
901 09 Umeå

Kollektivtrafikplan – Umeå kommun 2023-2026

Umeå Kommunföretag AB fastställde vid styrelsemötet den 13 mars år 2023 en Kollektivtrafikplan för kommunen avseende perioden 2023-2026. Som bilaga medföljer framarbetad plan.

Bästa hälsningar!

UMEÅ KOMMUNFÖRETAG AB



Fredrik Forsell
Kollektivtrafikchef

Kollektivtrafikplan – Umeå kommun 2023 - 2026

UKF:s styrelse beslutar:

Att fastställa Kollektivtrafikplan för Umeå kommun avseende perioden 2023 - 2026.

Sammanfattning

År 2022 var ett utmanande år för kollektivtrafiken. Året inleddes med pandemi och ersattes med ett krig i Ukraina. Pandemin skapade ett minskat resande under framförallt de inledande månaderna av 2022. Kriget i Ukraina satte fart på inflationen och påverkade bränslepriserna – både HVO och elpriserna - vilka båda är viktiga faktorer för kollektivtrafikens kostnadsutveckling.

Minskad bränsleförbrukning från 150 000 liter per månad år 2015 till 50 000 liter per månad år 2021 har minskat sårbarheten vad gäller ökade kostnader för flytande drivmedel. Dock har vi under det sista kvartalet 2022 påverkats av betydligt högre elpriser än tidigare år.

Det statliga stödet för minskat resande under pandemin har minskat de negativa konsekvenserna under 2022 men inte kompenserat dessa full ut. Ovanstående faktorer har skapat en betydande resultatpåverkan vilket resulterade i ett ekonomiskt utfall på – 2,4 Mkr.

Vi kan under andra halvan av år 2022 se en återhämtning av resande och biljettintäkter. I Umeås lokaltrafik uppgår resandet till ca 95 % av rekordåret 2019. I Umeå kommuns övriga inomkommunala kan vi t o m utläsa en betydande resandeökning jämfört med innan pandemin. I fler andra regioner i Sverige genomförs för närvarande trafikneddragningar och höjda biljettpriser.

UKF och Länstrafiken framarbetade i slutet av mars 2022 en budget för år 2023. Med hänsyn tagen till stora osäkerheter avseende kostnadsutvecklingen är det idag mycket tveksamt om tilldelade medel för år 2023 är tillräckliga för att skapa ett ekonomiskt utfall i balans med budget. I början av 2023 beslutades om en ramjustering på 4,5 Mkr – avseende verksamhetsåret 2023 - som en konsekvens av stigande drivmedelspriser.

Umeå kommun beslutade – som en konsekvens av hög inflation – att justera taxan i lokaltrafiken med ca 5 % från den 1 maj år 2023. D v s med motsvarande nivå som Länstrafiken i Västerbotten justerade taxan den 1 januari 2023. I syfte att öka biljettintäkterna har det i Norr- och Västerbotten genomförts en taxeutredning. Föreslagna förändringar kommer att processas och beslutas under år 2023.

I stort sett all kollektivtrafik i kommunen är fossilfri.

Lokaltrafiken – Ultra - hade Sveriges mest nöjda kunder under år 2022.

Appen är den viktigaste informations- och försäljningskanalen i lokaltrafiken. Över 40 000 användare varje månad. Cirka 75 % av försäljningen sker i appen. Vid halvårsskiftet 2023 lanseras en ny app med nya attraktiva funktioner.

I syfte att attrahera sällanresenärer är ambitionen att införa sk ”tap and go” under år 2024.

Vi har påbörjat upphandlingen av Umeås lokaltrafik. Trafikstart sker i juni månad 2026. UKF:s styrelse kommer inför upphandlingen att få ta ställning till ett antal strategiska frågor, bl a fordonstyp.

Skolskjutsar fortsätter att samordnas. Vi ska alltid välja det för kommunen ekonomiskt fördelaktigaste färd sättet. Det tillkommer 1 200 skolbarn i åldersintervallet 6-15 år och 1 000 ytterligare gymnasieelever under den kommande planeringsperioden fram till 2032. Detta förutsätter en nära dialog mellan UKF och FoG/gymnasieskolan i syfte att skapa kostnadseffektiva transportlösningar. Dock kommer dessa volymökningar att öka kommunens transporter till/från skolorna vilket måste beaktas i framtida budgetprocesser.

I mitten av 2021 fastställde kommunfullmäktige Umeå kommuns Kollektivtrafikprogram. Viktigt att fysiska åtgärder prioriteras för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Låg andel av tekniska nämndens budget för hållbara färd sätt tillfaller kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens långsiktiga betydelse för Umeås tillväxt

Umeå kommun har som tillväxtmål att senast år 2050 ha 200 000 invånare. Detta ställer krav på att förena tillväxt med en hållbar utveckling ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Målet om en kraftig befolkningstillväxt ställer utrymmeskrav för tillkommande bebyggelse i centrala och stadsnära lägen. Men det ställer också krav på ett utvecklat och effektiviserat transportsystem med en väsentlig högre andel resor i kollektivtrafiken.

Umeå har överskridanden av miljökvalitetsnormerna för luft vid de mest trafikerade gatorna i centrala Umeå. Men en stad måste också i allt större utsträckning minska bullernivåerna från fordonstrafiken för att upplevas som attraktiv. Det innebär att de fordon som nyttjas i kollektivtrafiken måste minska utsläppen av växthusgaser samtidigt som bussarnas ljudnivåer påtagligt måste reduceras.

Utöver den elbussatsning som pågår är övrig lokaltrafik i Umeå fossilfri sedan mars 2017. Bränsleförbrukningen per månad har också minskat från ca 150 000 liter år 2015 till ca 50 000 liter år 2021. Denna positiva minskning är viktig i och med att vi befinner oss i ett världsläge som skapar betydande osäkerheter kring framtida utveckling av drivmedelspriserna. Därutöver är i stort sett all övrig inomkommunal kollektivtrafik också fossilfri.

Umeås ambitioner är att skapa en attraktiv och miljövänlig stad där en god livsmiljö genererar en fortsatt tillväxt. I framtidens Umeå utgör kollektivtrafiken en viktig hörnsten för att skapa den hållbara staden Umeå.

Vision och övergripande mål för kollektivtrafiken i Umeå kommun

Kollektivtrafikens mål är betydelsefulla ur flera aspekter. Tydliga och framåtsyftande mål som följs upp ger förutsättningar för en kontinuerlig utveckling av kollektivtrafiken som leder mot de övergripande målen för Umeås utveckling. Målen visar också kommunens ambitioner med kollektivtrafiken och med transportsystemet som helhet.

Den gemensamma visionen i Umeå kommun är:

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

Visionen fungerar som ledstjärna för den framtida kollektivtrafiken i Umeå och utgör grund för de tre mätbara målen:

- Antalet påstigande i stadstrafiken ska öka till tolv miljoner år 2025
- Antalet påstigande ska fram till 2025 öka med 12 % i tillväxtstråken
- Sveriges mest nöjda kunder år 2023

Vi fördubblade resandet med stadstrafiken mellan år 2005 och 2017. År 2019 reste genomfördes nära tio miljoner resor i Ultra-trafiken. Resandet minskade med mellan 35 % och 40 % under pandemin.

Vi kan under andra halvan av år 2022 se en återhämtning av resande och biljettintäkter. I Umeås lokaltrafik uppgår resandet till ca 95 % av rekordåret 2019.

I Umeå kommuns övriga inomkommunala kan vi utläsa en betydande resandeökning jämfört med innan pandemin.

Stadstrafiken i Umeå – Ultra - hade år 2022 Sveriges mest nöjda kunder enligt den nationella kollektivtrafikbarometern.

Bakgrund

Som en konsekvens av den nya kollektivtrafiklagen skall kommuner och regioner årligen framarbete en *kollektivtrafikplan* som skall överlämnas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. En kollektivtrafikplan behandlar den del av all trafik i kommunen/regionen som är allmän kollektivtrafik och beställs via kollektivtrafikmyndigheten.

Kollektivtrafikplanen skall inte bara ses som en beställning för ett visst trafikår. Syftet med planen är också att den skall efterlikna en strategisk plan för en viss tidsrymd som behandlar både kort- och långsiktiga mål och åtgärder.

Planen skall behandla minst tre år framåt, i detta fall avses perioden 2023 - 2026.

Umeå kommun redovisar i nedanstående text översiktligt hur vi tror att den inomkommunala kollektivtrafiken i Umeå kommun kommer att förändras under de kommande åren.

Utöver denna plan kommer UKF:s styrelse inför varje tidtabellsperiod att ta ställning till förslag till förändringar.

Nuläge

Kollektivtrafiken i Umeå kommun har utvecklats mycket positivt under de senaste åren. Resandet med lokaltrafiken har ökat med ca 5 500 000 resor per år sedan 2005. År 2019 sattes ett nytt resande rekord med lokaltrafiken i Umeå. Nära 9,7 miljoner resor genomfördes under året vilket var en ökning med drygt 350 000 resor jämfört med den tidigare rekordnoteringen. Framförallt en stark tillväxt i Umeå tätort samt satsningar på en utvecklad och samordnad kollektivtrafik i Umeå kommun har bidragit till den mycket positiva resandeökningen.

Antal resor per invånare ökade mellan år 2006 och 2019 från 56 resor per år till drygt 100 resor per år.

I början av 2020 drabbades världen av en pandemi. Corona-pandemin skapade en dramatisk minskning av resandet i Umeås kollektivtrafik. Resandeminskningen var framförallt en konsekvens av Folkhälsomyndighetens rekommendationer att undvika kollektivtrafiken. Därav minskade resandet och intäkterna med mellan 35 % och 40 % under pandemin

Under februari månad 2022 lättades Folkhälsomyndighetens restriktioner. Normaliseringen i samhället och återhämtningen av resandet till de nivåer som gällde år 2019 kommer att ske

successivt. Dels för att det kommer att finnas en fortsatt försiktighet i samhället men också som en konsekvens av ändrade vanor, t e x fortsatt hemarbete och distansundervisning.

Vi kan under andra halvan av år 2022 se en återhämtning av resande och biljettintäkter. I Umeås lokaltrafik uppgår resandet till ca 95 % av rekordåret 2019. Vår bedömning är att en fullständig återhämtning till resandenivåerna 2019 kommer i Umeås lokaltrafik att ske under år 2023.

I Umeå kommuns övriga inomkommunala kan vi utläsa en betydande resandeökning jämfört med innan pandemin.

Vi har under de senaste åren genomfört anpassningar i trafikutbudet men också lagt ett stort fokus på att komma tillbaka till resandevolymerna år 2019. Detta har skett genom en ökad marknadsföring/information om att kollektivtrafiken är ett tryggt transportmedel, anpassade produkter samt vidta eventuella åtgärder i syfte att skapa en hög trygghetskänsla. Mycket hög kundnöjdhet skapar bättre förutsättningar för en snabbare återhämtning.

Vi har under pandemin dragit ett antal lärdomar. Bl a har UKF:s styrelse som en konsekvens av pandemin minskat antalet produkter som kan köpas i lokaltrafikens bussar till endast enkelbiljetten. Vi har också infört ett flexibelt periodkort som förenklar kollektivtrafikresandet för de som alternerar mellan den fysiska arbetsplatsen och hemarbete.

I februari år 2022 invaderade Ryssland grannlandet Ukraina. Invasionen har skapat en generell prisökning vilket påverkar drivmedelspriserna och inflationen. Det innebär att kostnaderna för befintliga och nya trafikavtal kommer att stiga kraftigare än förväntat vilket fått genomslag föregående och kommande år. Det är idag svårt att fullt ut beskriva de ekonomiska konsekvenserna av kriget i Ukraina men det kommer även att skapa en resultatpåverkan innevarande år. Vi följer därför kontinuerligt utvecklingen och avser rapportera konsekvenserna för styrelsen.

Umeå kommun beslutade – som en konsekvens av hög inflation – att justera taxan i lokaltrafiken med ca 5 % från den 1 maj år 2023. I syfte att öka biljettintäkterna har det i Norr- och Västerbotten genomförts en taxeutredning. Föreslagna förändringar kommer att processas och beslutas under år 2023.

Appens betydelse för kollektivtrafikresenärerna har ytterligare förstärkts. Exempelvis utgör app-försäljningen drygt 75 % av den totala biljettförsäljningen. Cirka 40 000 Umebor nyttjar också appen varje månad. Utöver ett bra kollektivtrafikutbud utgör appen det viktigaste verktyget för den framtida utvecklingen av Umeås kollektivtrafik. Det är därför viktigt att vi kan utveckla appen och erbjuda relevanta tjänster för befintliga kunder men inte minst för nya kunder.

Under det kommande året kommer ett nytt betalsystem att implementeras i Västerbotten innefattande en ny app. Med hänsyn till appens centrala roll som betalmedel och informationskanal för våra resenärer är det av avgörande betydelse att den nya appen upplevs som en förbättring vilket ska bidra till att realisera kommunens mål och ambitioner.

Utanför Umeå tätort bedrivs ett kontinuerligt arbete med för- och grundskolan i syfte att öka samordningen av den skolskjutstrafik som bedrivs i kommunen genom att alltid nyttja rätt fordonsval. En förbättringspotential i det fortsatta arbetet är fasta start- och sluttider. Stora volymökningar i grund- och gymnasieskolan fram till år 2032 kommer att öka transportkostnaderna vilket ställer högre krav på en förbättrad samordning.

Sammanfattningsvis har kollektivtrafiken i Umeå haft en mycket imponerande resandetillväxt, hög kundnöjdhet och hög kostnadseffektivitet.

Med start den 17 juni 2019 ersattes samtliga fordon på våra största linjer med snabbbladdade elledbussar. Totalt krävdes ytterligare 25 elledbussar. UKF:s styrelse beslutade i februari 2021 att avveckla pilotprojektet med nio elbussar på linjerna 9 och 80 (flygbussen). Avvecklingen genomfördes i april 2021. Kvarstående nedmonteringar av demonstrationsprojektet slutfördes år 2022.

Den 1 januari 2020 påbörjade även en ny avtalsperiod med trafik mellan Umeå och Holmsund/Obbola/Sävar/Tavelsjö. All denna trafik är fossilfri. Den 1 januari 2021 påbörjades en ny avtalsperiod för linjer söder om Ume älv. Resandet har sedan trafikstart uppvisat en kraftig och imponerande ökning jämfört med innan pandemin.

Denna trafik har upphandlades med fossilfritt bränsle. Sammantaget innebär detta att över 99 % av den inomkommunala kollektivtrafiken sedan den 1 januari 2022 är fossilfri.

I mitten av 2021 fastställde kommunfullmäktige Umeå kommuns Kollektivtrafikprogram. Programmet utgör en konkretisering av de åtgärder som behöver genomföras i syfte att realisera kommunens Översiktsplan.

Utmaningar – 2023 - 2026

Kollektivtrafiken i Umeå tätort har haft en imponerande tillväxt. Mellan 2008 och 2019 fördubblades resandet med lokaltrafiken. Under åren 2020 och 2021 minskade resandet med mellan 35 % och 40 % som en konsekvens av den pågående globala pandemin. Nu sker en successiv återhämtning av resandet. Dock skapar kriget i Ukraina utmaningar som i dagsläget är svåra att överblicka. Framst i form av ökad inflation vilket ökar trafik kostnaderna avsevärt mer än förväntat (normalt). Ökade drivmedelspriser kan emellertid vara ett hot men också en möjlighet.

Vi genomförde som en konsekvens av pandemin en tillfällig korrigerande av fordonsbehovet för Ultra-trafiken under vintertidtabellen 2021/2022. Vår bedömning är därefter att en fullständig återhämtning till resandenivåerna 2019 kommer att ske under år 2023 varför det finns ett kontinuerligt behov av en utökning av fordonsflottan. Vi erhåller idag återkommande synpunkter från resenärer om upplevd trängsel under morgon- och eftermiddagsrusningen. Gäller i synnerhet linjerna 1, 2, 5, 8 och 9.

Det finns ett behov av utökad turtäthet i syfte att säkerställa kapaciteten i pågående och planerade exploateringar i:

- Mariehem
- Olofsdal
- Campus/Lilljansberget
- Ålidhem och Tomtebo

En fortsatt kraftig befolknings- och arbetsplatstillväxt skapar ett behov av fler bussturer och fler fordon för att hantera förväntad volymökning. I det korta perspektivet finns det redan idag ett behov av att förlänga 5-minuterstrafiken på linje 8 mellan Tomtebo och Östra Ersboda samt förstärka morgontrafiken från Umedalen i riktning mot våra viktigaste målpunkter – Umeå centrum och universitets- och sjukhusområdet.

Vi närmar oss också ett genomförande av Tomtebo strand och exploatering av Ön. Framförallt utbyggnaden av Tomtebo strand kommer att kräva en påtaglig resursförstärkning eftersom området kommer att trafikeras av den stomlinje som trafikerar mellan Tomtebo och Umeå centrum via universitets- och sjukhusområdet.

Den nya ringleden runt Umeå har också öppnat upp för en påtaglig exploatering av Klockarbäckens handelsområde där det finns förväntningar på en förbättrad tillgänglighet med buss till/från Umeås bostadsområden. Även utbyggnaden av Sandbäckens handelsområde skapar ett behov av kollektivtrafikangöring. En trafik som inte finns idag. Den strukturförändring som sker i Västerslätts industriområde har skapat ett nytt och växande behov av kollektivtrafik. Det bör i första hand ske genom att Umeå kommun bygger busshållplatser längs väg 363. På så sätt kan vi nyttja befintliga bussturer vars linjesträckning löper längs väg 363.

Befolkningstillväxten gör också att trängseln på gatorna i Umeå tätort blir allt större vilket skapar betydande problem i Umeås centrala delar samt i universitets- och sjukhusområdet.

Den bussdepå som finns på Västerslätt är gammal samt har kapacitetsbrister. Det kommer därför att genomföras en uppgradering av depån vilken kommer att färdigställas under år 2023. Ambitionen är att erbjuda en ändamålsenlig bussdepå fram till 2036 då kommande trafikavtal för Umeås lokaltrafik bedöms upphöra.

Det finns också förväntningar att den regionala kollektivtrafiken ska utvecklas med fler resmöjligheter, tillgängligare fordon som drivs med ett fossilfritt drivmedel. Den tillkommande Norrbotniabanen kommer också att skapa nya förutsättningar för regional kollektivtrafik norr om Umeå.

Region Västerbotten genomför kontinuerligt förändringar i sin linjestruktur vilket inneburit att de i en allt mindre omfattning kör in i "byarna" utan väljer genare trafikeringssalternativ vilket i flera fall skapat en kraftig försämring av kollektivtrafiken i kommunen.

En stor utmaning blir att hantera kraftigt ökade volymer inom skolverksamheten under de kommande åren. Vi har genom de senaste årens samordning skapat ett trafiksystem som har goda förutsättningar att hantera delar av denna volymökning. Den kräver emellertid att vi följer utvecklingen kontinuerligt och är beredda att genomföra förändringar utifrån hur skolans behov utvecklas. Volymökningar och ny skolstruktur kommer emellertid att innebära ett ökat skolskjutsbehov.

För att realisera Kollektivtrafikprogrammet krävs ett antal fysiska åtgärder som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Tekniska nämnden som ansvarig väghållare längs det kommunala vägnätet måste därför i konkurrens med andra hållbara färdmedel prioritera och avsätta erforderliga medel för att säkerställa ett genomförande. I tekniska nämndens investeringsbudget för hållbara färdmedel år 2021 går ca 5 % till kollektivtrafiken.

Behov av utökad trafik under perioden 2023–2026

Vintern 2023/2024

Normaliserat resande. Vi beaktar också tillkommande bebyggelse i östra Umeå. Vi återskapar delvis det trafikutbud som omprövades under pandemin. Utökad trafik till/från Västerslätts industriområde.

+ 30 000 uvkm

Sommaren 2024

+ 10 000 uvkm – De åtgärder som genomförs görs i syfte att minska skillnaderna mellan vinter- och sommartidtabell. Linje 5 och 9 prioriteras genom omfördelning av resurser.

Vintern 2024/2025

Två nya bussar för att hantera tillkommande bebyggelse i östra Umeå. Tomtebo/Ålidhem och Tomtebo strand.

+ 40 000 uvkm.

Sommaren 2025

+ 20 000 uvkm – åtgärder för att minska skillnaderna mellan vinter- och sommartidtabell.

Vintern 2025/2026

+ 60 000 uvkm. Två nya bussar för att hantera tillkommande bebyggelse i östra Umeå. Tomtebo/Ålidhem och Tomtebo strand.

Sommaren 2026

+ 30 000 uvkm – åtgärder för att minska skillnaderna mellan vinter- och sommartidtabell.

Kostnadskonsekvenser

Allmän kollektivtrafik finansieras via biljettintäkter – vanligtvis ca 50 % av kostnaden - och via underskottsfinansiering från det offentliga. Under de senaste åren har kostnads-ökningarna för kollektivtrafiken i Sverige varit stora samtidigt som resandeutvecklingen varit låg. Enligt statistik från bussbranschen har resandet ökat med drygt 20 % samtidigt som kostnaderna stigit med över 60 %. Kollektivtrafikens stora utmaning i Sverige är att hantera behovet av tillkommande kollektivtrafik inom de ramar som det offentliga har möjlighet att tilldela.

Den allmänna kollektivtrafiken i Umeå har utifrån ett historiskt perspektiv haft en låg kostnadsutveckling. Låg kostnadsutveckling har åstadkommit genom en tydlig och medveten prioritering. Dock har vi under de senaste åren sett en kostnadsökning i lokaltrafiken vilken främst beror på följande faktorer:

- Trappstegseffekter för nya fordon som satts i trafik i syfte att bibehålla den mycket positiva resandeutvecklingen. Detta kommer att fortsätta under de kommande åren.
- Krav på fossilfrihet för den inomkommunala kollektivtrafiken i Umeå kommun.
- Genomförda elbussatsningar.
- Ökade krav på tillgänglighet för de fordon som nyttjas i den inomkommunala landsbygdstrafiken.
- Pandemin och kriget i Ukraina vilket skapat en mycket hög inflation som framförallt under 2023 men även under 2024 kommer att belasta vår ekonomi. Ökade löner och drivmedelskostnader – HVO och el – slår hårt mot vår kostnadsbild.

Kriget i Ukraina har skapat en kostnadsökning vad gäller drivmedel vilket i kombination med ökad inflation kommer att ge en betydande påverkan av trafik kostnaderna. Detta kommer givetvis att påverka nettounderskottet för kommunens kollektivtrafik under de kommande åren.

Det är därför en utmaning att budgetera utfallen för de kommande åren – 2023 och 2024. Därefter är det vår bedömning (förhoppning) att vi kan prognostisera en mer korrektare bedömning.

Därutöver sker årligen en fortsatt mycket kraftig befolkningstillväxt i Umeå tätort vilket i sig skapar ett behov av en ökad budget för kollektivtrafiken.

Vårt samordningsansvar vad gäller skolskjutsar har åstadkommit betydande samordningsvinster i kommunens skolskjutsar. En samordning som sparat ca 10 000 kkr/år åt för- och grundskolan i Umeå. Våra ambitioner under de kommande åren är att minimera kostnadsökningarna i skolskjutstrafiken trots en betydande ökning av elevantalet. Ny skolstruktur kommer också att skapa nya behov. Vi ska tillsammans med skolan i Umeå säkerställa att vi alltid väljer rätt fordon utifrån ett kostnadsperspektiv.

Vi har gjort en behovsanalys avseende bedömt tillkommande behov under de kommande åren. I bedömningen har hänsyn tagits mekanismer som driver kostnaderna – främst den höga inflationen vilket är en konsekvens av kriget i Ukraina. Det finns dock vissa parametrar som är svåra/omöjliga att förutse idag.

	2023	2024	2025	2026	2027
Behov	149 066	XXX XXX	XXX XXX	XXX XXX	XXX XXX

Ovanstående tabell redovisar behov under perioden 2024–2027 samt budget 2023.

Obs! Budget 2024 är klar under mars 2023 och kommer att komplettera detta dokument.

Snabbare och enklare busstrafik i Umeå kommun

Över hela Sverige ökar restiderna för den som tar bussen. Allra mest ökar de självklart i storstadsregionerna. Och medan bussarna går långsammare och långsammare som en konsekvens av att de fastnar i trafiken ökar kostnaderna för samhället och för kollektivtrafiken med väldiga belopp. Kostnader som finansieras via tillskott från den allmänna budgeten. Varje år bedöms de förlängda restiderna kosta samhället upp emot en miljard kronor och står för en betydande del av kollektivtrafikens totala kostnadsökning.

I Umeå krävs därför ytterligare framkomlighetshöjande åtgärder som minskar skillnaden i restid mellan buss och bil. Detta för att skapa ett gynnsamt utfall – både i form av antalet resande och ekonomisk effektivitet. Under de senaste åren har två tillkommande fordon krävts på linjerna 2 och 5 för att hantera försämrade framkomlighet genom Universitets- och sjukhusområdet utan att nya turer erbjuds våra resenärer. Bilköer i anslutning till Tomtebo skapar problem för den regionala kollektivtrafiken till/från Sävar/Täfteå vilket gör att tidtabellen måste göras om alternativt fler fordon anskaffas för att bibehålla turtätheten.

I syfte att minska körtiderna måste framkomligheten förbättras på följande delar av kollektivtrafiksystemet:

- Västra Esplanaden/väg 503 etc – stomlinjestråket mellan Skolgatan och Västra Ersboda
- Stomlinjestråken genom universitets- och sjukhusområdet – primärt linjerna 1 och 8
- Kyrkbron
- Tomtebovägen i anslutning till Tomtebo

Under hösten 2022 införde på försök en bussgata i centrala Universitetsområdet. Det är vårt förhoppning att testperioden kan permanentas efter försöksperiodens utgång, hösten 2023.

Vasaplan är Norrlands största kollektivtrafiknod. Umeå kommuns översiktsplan redovisar att lokaltrafiken i Umeå endast skall trafikera den del av Vasaplan som finns längs Skolgatan. Planen anger att innan en förändring sker måste åtgärder vidtas som säkerställer kollektivtrafikens framkomlighet på berörd vägsträcka genom Umeå.

Vår bedömning är oavsett att kapaciteten inte kommer att räcka till om hållplatsytorna begränsas i enlighet med fastställd översiktsplan.

Riskerna med denna förändring är följande för den lokala kollektivtrafiken i Umeå:

- Ett behov av att bygga in en ineffektivitet i trafiken vilket är kostnadsdrivande för verksamheten.
- Att vi inte kan möta kraven som finns att angöra Umeå centrum. Vilket försämrar kollektivtrafikens möjlighet att bidra till ett hållbart transportsystem.

Att minska påstigningstiden in i fordonet är också mycket viktigt. Detta kräver emellertid att köpen i bussen minskas till ett minimum. Därför har också Ultra-trafiken lägre biljettpriser om biljetten köps innan påstigning. Sedan år 2015 kan stadstrafiken också erbjuda automatisk visering av enkelbiljetter i mobiltelefonen. Sedan i slutet av 2017 kan resenärer köpa och visera period- och besökskortet i mobiltelefonen. Under pandemin har fler produkter tillkommit i Ultras app, köp av rabatterade resor och ett flexibelt periodkort. Efter pandemin medges endast köp av enkelbiljetter i lokaltrafikens bussar. Satsningen på en attraktiv app har inneburit att det idag finns ca 40 000 unika användare varje månad samt att ca 75 % av försäljningen sker i appen. Idag görs ett köp i bussen endast vid varannan tur. Sammantaget har en attraktiv app med relevanta tjänster minskat köpen i bussen till ett minimum.

Vi bör också påbörja en planering som inte medger köp av bussbiljetter i lokaltrafikens bussar samt påstigning i flera dörrar. Detta för att snabba på resandet, hantera tillkommande resenärsvolymerna utan att förlänga hållplatsstoppen/restiderna vilket sammantaget höjer kollektivtrafikens attraktivitet. Vi skall vara medvetna om att detta skapar ett behov av ökade övervakningsresurser och risk för minskade intäkter. Vår

bedömning är emellertid att vi senast 2026 bör genomföra dessa åtgärder i syfte att klara tillkommande resandeökningar med bibehållen kvalitet.

Åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken i Umeå kommun konkretiseras i Umeå kommuns Kollektivtrafikprogram vilket fastställdes av kommunfullmäktige i mitten av år 2021. Programmet realiserar översiktsplanens ambitioner om ett högprioriterat kollektivtrafiksystem. Vi har stora förväntningar på de framkomlighetshöjande åtgärder som ska finansieras och genomföras inom ramen för tekniska nämndens budget. Det finns ett flertal orter som framgångsrikt processat och finansierat BRT-linjer, däribland Helsingborg, Malmö och Karlstad.

Betallösningar och resenärsinformation

Allt eftersom tekniken utvecklas ställs ett allt högre krav på moderna betallösningar samt relevant information som underlättar resandet. Attraktiva tekniska system är en viktig framgångsfaktor under de kommande åren.

Vi kommer därför att lägga särskild fokus på att:

- Utveckla nya attraktiva produkter och förenkla betalningen i fordonet.
- Delta i samverkansprojekt avseende delad mobilitet.
- Tydliggöra möjligheten till realtids- och störningsinformation.
- Genom en ny och modern app förenkla det vardagliga resandet. Den nya appen lanseras under 2023.
- Genom att införa "tap and go" attrahera sällanresenärer.
- Förenkla hanteringen av företagskort, skolkort samt utveckla attraktiva arrangemanglösningar.

Fossilfri kollektivtrafik i Umeå kommun

Sedan mars 2017 är Umeås lokaltrafik helt fossilfri.

Från den 1 januari 2020 är busstrafiken till/från Holmsund, Sävar/Täfteå och Taveljö fossilfri.

Sedan den 1 januari 2021 är den inomkommunala busstrafiken söder om Ume älv fossilfri.

Sedan den 1 januari år 2022 är anslutningstrafiken till/från Umeå hamn fossilfri.

Det innebär att över 99 % av den inomkommunala kollektivtrafiken i Umeå kommun är fossilfri.

Tillgänglighet

UKF samverkar med andra kommunala verksamheter för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken. Kontinuerliga avstämningar sker med Gator/parker vad gäller vinterunderhållet och de gemensamma utmaningar som finns att skapa en hög tillgänglighet till kollektivtrafiken i syfte att senarelägga eller undvika behovet av färdtjänst.

Sedan i början av 2019 finns busskortläsare uppsatta i mittendörren i syfte att underlätta resandet.

Sedan i mitten av 2019 fördubblades antalet barnvagnsplatser på våra största linjer – linjerna 1 och 8 – vilket underlättar resandet och minskar trängseln för personer med fysiskt funktionshinder.

Sedan den 1 januari 2020 utförs trafiken i Holmsund/Obbola, Sävar/Täfteå och Tavelstö av fordon med hög tillgänglighet för rullstolsburna.

Sedan den 1 januari 2021 utförs kollektivtrafiken söder om Ume älv delvis av fordon med hög tillgänglighet för rullstolsburna

Taxan

I Umeås lokaltrafik sker historiskt en årlig justering av taxan med ca 2,5 %.

Umeå kommun beslutade emellertid – som en konsekvens av hög inflation – att justera taxan i lokaltrafiken med ca 5 % från den 1 maj år 2023.

I övriga länet justerades taxan med 5 % den 1 januari år 2023.

I syfte att öka biljettintäkterna har det i Norr- och Västerbotten genomförts en taxeutredning. Föreslagna förändringar kommer att processas och beslutas under år 2023.