

## Kommunstyrelsen

## Utformning av den inomkommunala kollektivtrafiken

### Inledning och sammanfattning

Skellefteå kommun står inför en stor extraordinär samhällsomvandling med ett väsentligt ökat antal invånare på kort tid, där kollektivtrafiken är en helt avgörande del både för kommunens utveckling och den gröna omställningen. Med anledning av det så har kommunfullmäktige i Skellefteå kommun gett kommunstyrelsen i uppdrag (2023-01-31 § 22) att utreda utformningen av den allmänna kollektivtrafiken i Skellefteå kommun på medellång och lång sikt. Utredningen ska genomföras i samverkan mellan Region Västerbotten.

Kommunledningskontoret har utrett frågan tillsammans med bland annat tjänstemän på Region Västerbotten, men har även under processen haft dialog med SKR och andra kommuner i Sverige.

Den samlade bedömningen är att den extraordinära samhällsomvandling som just nu pågår i Skellefteå kommun ställer krav på en ökad rådighet över den så viktiga kollektivtrafiken. Kommunens rådighet kan belysas på olika sätt. Möjligheten att genomföra förändringar, utöva tillsyn och transparent följa kollektivtrafikföretagets verksamhet är viktiga för kommunen. Trafikplaneringen är en viktig funktion för kommunen som behöver stärkas ytterligare nu på grund av den extraordinära samhällsomvandling som sker. De politiska beslut som tas rörande erbjudande till invånare, osv. är också enklare att genomföra om kommunens rådighet över trafiken gäller hela kommunen. Sammantaget ger detta ett starkt incitament för Skellefteå kommun att hos Kollektivtrafikmyndigheten begära att få ett ännu större ansvar för kollektivtrafiken på hela kommunens geografiska yta, och inte som idag bara för vissa delar av kommunen. Det utvidgade ansvaret skulle öka flexibiliteten och möjligheten att snabbare kunna genomföra förändringar i trafiken.

Den utökade delegationen ska ses som ett första steg mot en förändrad inomkommunal kollektivtrafik i Skellefteå kommun. En avgränsning som gjorts i det här läget i utredningen är att förvaltningen inte har tittat på frågan om vilket företag som slutligen ska utföra trafiken, utan den frågan är lämpligare att återkomma till om och när

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten har beviljat Skellefteå kommun en utökad delegation.

I ett sådant läge uppstår frågan om kommunen som tidigare ska tilldela hela uppdraget till sitt helägda bolag Skellefteå buss AB eller om kommunen i stället ska upphandla trafikutövaren på den öppna marknaden. Ett annat alternativ är ju också att hantera frågan som t.ex. Umeå kommun har gjort, där kommunen har gett detta uppdrag till Länstrafiken i Västerbotten. Alla dessa tre varianter är möjliga.

När det gäller frågan om en utökad delegation för Skellefteå kommun så ser inte kommunledningskontoret några juridiska eller andra hinder för att myndigheten skulle kunna ge Skellefteå kommun denna utökade delegation. Förvaltningen ser inte heller några hinder för att genomföra detta inom ramen för Västerbottensmodellen, även om det är en fråga som ytterst måste utredas av Kollektivtrafikmyndigheten efter det att en formell ansökan kommit in från Skellefteå kommun.

Om en utökad delegation skulle beviljas är det också rimligt att kommunen överväger att få lägga in både skolskjutstrafiken och flygbusstrafiken som en del i den inomkommunala kollektivtrafiken. Kommunen behöver då även där ansöka om att få belägga dessa linjer med trafikplikt.

Kommunledningskontoret anser också att kommunen, för att inte åsamka kommunen och det egna bussbolaget onödiga kostnader, behöver avvakta med det tidigare beslutet om att dela upp Skellefteå buss AB i två bolag tills kommunen fått svar från myndigheten gällande den utökade delegationen. Skulle Skellefteå kommun beviljas en sådan delegation behövs sannolikt både chaufförer och fordon användas inom det nya uppdraget. En för tidig avveckling av delar av detta bestånd skulle åsamka onödiga kostnader och riskera utförandet av trafiken då tidigare personal kan ha gått över till andra jobb eller andra trafikaktörer. I dialog med Region Västerbotten så har kommunen fått besked om att en ansökan om utökad delegation kan hanteras i närtid.

Kommunledningskontorets uppfattning är också att kommunens planerings- och beställarfunktion behöver stärkas ytterligare vid ett positivt besked om utökad delegation för kommunen. Den frågan ämnar förvaltningen återkomma till efter det att Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten lämnat sitt besked.

### **Kollektivtrafiken är central i den pågående samhällsutvecklingen**

Kommunledningskontorets omvärldsbevakning visar att möjligheten finns för att utvidga trafikområdet för Skellefteå kommun och då antingen med fortsatt direkttilldelning till det egna bolaget Skellefteå buss AB alternativt om kommunen väljer att upphandla utförare själv eller överlåta till Länstrafiken att upphandla. Skellefteå kommun har skatteväxlat för samverkande funktioner för kollektivtrafiken i Västerbotten, vilket även fortsättningsvis kan nyttjas på ett likartat sätt. Det finns minst

lika goda möjligheter som idag att utveckla de gemensamma funktionerna även efter en utökad delegation för Skellefteå kommun.

Både kommunen och Region Västerbotten vill fortsätta arbetet med att utveckla samarbetet mellan Skellefteå kommun och Länstrafiken oavsett vilken utövare som får ansvar för att utföra trafikuppdraget.

I Skellefteå kommun pågår sedan några år en genomgripande förändring av kollektivtrafiken som syftar till att successivt öka resandet. Nya effektiva linjesträckningar, tätare avgångar, nya och uppdaterade busshållplatser, m.m. ska under hand förbättra tillgängligheten och konkurrenskraften gentemot biltrafiken som blir ett alltmer påtagligt problem, inte minst inom Skellefteå centralort. Kommunen driver en kontinuerlig process mot bättre funktion och kvalitet i resandet.

Skellefteå kommuns situation är unik utifrån en mycket snabb samhällsutveckling och omställning till hållbarhet i en ytmässigt mycket stor kommun som inrymmer tydliga olikheter. Ett nytt näringsliv med tonvikt på industri för lagring och distribution av grön energi är under etablering. Det medför en stark befolkningstillväxt utifrån en omfattande inflyttning av ny arbetskraft till kommunen. Näringslivets höga expansionstakt och befolkningsökningen medför en stor utmaning för i princip alla samhällsfunktioner. Tempot beträffande bostadsbyggande, utbyggnad av skolor, vård och omsorg samt rese- och transportinfrastruktur måste vara högt.

Den ytmässigt stora kommunen som sammantaget omfattar nästan 10 000 km<sup>2</sup> innehåller allt ifrån starkt urbana delar, med framkomlighetsproblem och överskridande av miljökvalitetsnormerna, till landsbygder och opåverkade glesbebyggelseområden. En levande landsbygd med många byar och tätorter blir särskilt viktiga i en kommun där drygt hälften av befolkningen bor i staden Skellefteå. Spännvidden mellan täta och glesa områden är utmanande för att skapa effektiv samhällsservice. Kollektivtrafiken har därför fått en mycket stor betydelse att överbygga avstånd och skapa tillgänglighet till arbete, studier och aktiviteter.

Den nya situationen där Skellefteå växer snabbt innebär att befolkningen ökar i hela kommunen och inte bara i de centrala delarna. Många nya invånare efterfrågar fungerande kollektivtrafik både av praktiska, ekonomiska och miljömässiga skäl. Kollektivtrafiken som inriktats mot trafik med fossilfria fordon (el och biogas) förstärker också detta.

Kollektivtrafiken är starkt sammankopplad med kommunens samhällsplanering för var och på vilket sätt arbetsplatser, bostäder och samhällsservice ska skapas. Eftersom samhällsutvecklingen är så forcerad krävs ett verkligt effektivt och flexibelt system för kollektivtrafikens planering och trafikering. Då måste kollektivtrafiken kunna förändras och anpassas genom snabba lokala beslut. Av den anledning är det stor fördel att samla

all inomkommunal trafik för att kunna optimera och samordna för att mer hållbart använda skattemedel på ett effektivt sätt.

För att främja hållbart resande driver kommunen och dess bussbolag redan idag på utvecklingen inom mobilitet för i första hand persontransporter. Genom ett visionsarbete och samverkan inom kommunkoncernen och med olika privata aktörer, har utvecklingsarbetet kunnat ta fart. För att klara omställningen till hållbart resande behöver kollektivtrafiken kopplas ihop med andra typer av hållbara mobilitetslösningar – till det som kallas integrerad mobilitet. I en ort som Skellefteå betyder det att den viktiga busstrafiken kopplas ihop med andra trafikslag.

En fortsatt viktig fråga, som inte blir mindre viktig vid en utökad delegation för Skellefteå kommun, är det fortsatta samarbetet med Länstrafiken i Västerbotten samt samarbetet som sker inom ramen för samverkansavtalen inom Norr- och Västerbotten, allt för att skapa ett sömlöst resande i norra Sverige. Funktionerna som Länstrafiken har vad gäller system, administration, m.m. för kollektivtrafiken enligt den så kallade Västerbottensmodellen är skatteväxlade och möjliga att fortsätta att arbeta utifrån, även med en utökad delegation för Skellefteå kommun.

### **Dagens utformning av trafiken**

Den inomkommunala regionbusstrafiken som idag utförs av Skellefteå buss AB är visserligen uppdelad på tre avtal (med utgångsår 2027, 2029 och 2030), men den är samtidigt sammanflätad i och med knutpunktstrafikupplägget i centrala Skellefteå, vilket i kombination med takttrafik binder samman hela det inomkommunala systemet, såväl kommunens inomkommunala regionbussar som lokalbussarna.

Den stora linjeförändringen som gjordes i Skellefteå kommun år 2019 hade som mål att koppla samman hela kommunens allmänna kollektivtrafik genom att optimera de befintliga resurserna till de områden/stråk där också flest människor bodde.

Om delar av den inomkommunala regionbusstrafiken skulle separeras ifrån den trafik som Skellefteå kommun föreslår ska ingå i "lokaltrafiken" innebär det en begränsning i resenärernas möjligheter till sömlöst resande. Det är ingenting som Skellefteå kommun ser som önskvärt i och med den samhällsomvandling som just nu sker. För att inte trafiksystemet ska kollapsa helt under kommande år är en attraktiv kollektivtrafik som lockar fler resenärer ett måste. Den snabba samhällsomvandlingen gör att volymerna för de långa trafikavtal som upphandlas för regiontrafiklinjerna blir svåra att förutspå.

Redan nu är det svårt hitta boenden till lägre prisnivåer i de centrala delarna av Skellefteå kommun. Detta i kombination med att fler och fler också ser de mer rurala områdena som ett bra boendialternativ ger detta också landsbygden ett uppsving i invånarantal. Kommunen kommer under ett antal år att behöva anpassa trafiken till den utveckling som sker och kommunen tror att utmaningen blir betydligt lättare att hantera

om kommunen också har ansvaret för all kollektivtrafik i egen regi på grund av den ökade flexibiliteten.

### **Skol- och flygbusstrafiken som en del i den allmänna inomkommunala kollektivtrafiken**

Idag utgörs skolskjutsarna av särskild skoltrafik i de fall då den allmänna kollektivtrafiken inte täcker upp i området. I Skellefteå kommun planeras det för att köras 380 864 km busstrafik under perioden 2023-08-20 - 2024-06-15) på de 26 inomkommunala skolskjutslinjerna. Tidtabellerna varierar från dag till dag, eftersom många linjer blir taxi på eftermiddagarna (eftersom elevunderlaget blir lågt då olika årskurser har olika sluttider).

För att möjliggöra för allmänheten att även kunna ta del av de bussar som trafikerar de inomkommunala skolbusslinjerna inom Skellefteå kommun behöver kommunen ansöka om att även dessa busslinjer ska beläggas med trafikplikt. Exakt vilka turer som över tid ska linje-läggas samt hur dessa linjer ska inkorporeras med den övriga lokaltrafiken får förvaltningen återkomma till vid ett positivt besked från myndigheten. Detsamma gäller de initiala kostnader som kan krävas för viss anpassning (biljettfunktioner, tillgänglighet, m.m.) av bussar som ska trafikera dessa linjer.

Kommunledningskontoret anser även att flygbusstrafiken, som ska möta den starka utveckling som sker ute vid Skellefteå flygplats, också fortsättningsvis bör ingå i det trafikområde som föreslås tilldelas kommunen. Inte minst för att nå det sömlösa resandet och för att hålla ihop och utveckla den sammantagna mobiliteten för både invånare och besökare.