

§ 128 Dnr KS-2025-000177

014

Tillägg till kollektivtrafikplan till Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) 2025-2026

Kommunstyrelsens beslut

Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse samt tidigare beslutad kollektivtrafikplan överlämnas till Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Sammanfattning

Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) begär årligen in en kollektivtrafikplan samt eventuella tillägg från länets kommuner. Planen ska lämnas in senast den sista mars. Kommunledningskontoret har upprättat ett förslag till tillägg avseende året 2025–2026 till den befintliga kollektivtrafikplanen 2019–2023 för kommunen. Tillägget avser den följande ettårsperioden och redogör för större förändringar i det planerade eller beslutade trafikutbudet vilka kan påverka de olika trafikavtalen. Tillägget baseras på de senast fattade politiska besluten.

Tillägget består av:

Inga större förändringar i linjer eller tidtabeller är planerade för perioden.

Kommunfullmäktige beslutade redan 2019 att genomföra en förändring av den så kallade ringbilstrafiken med syfte att övergå till ett zonindelad närtrafiksystem. Denna typ av trafik beställs genom Länstrafikens beställningscentral som samordnar resandet och har avtal med taxi etcetera. Länstrafiken har under 2024 tagit fram ett förslag kallat områdestrafik där resenären utifrån en karta på hemsidan ska kunna se och boka resor till- och från det område som ligger inom den zon där hen bor utifrån den tidtabell som är lagd för just den zonen. Datum är ännu inte satt för införande eftersom det finns ett antal administrativa frågor som Länstrafiken och Region Västerbotten måste reda ut innan områdestrafiken kan införas i praktiken. Taxan är en av dessa frågor. Skellefteå kommun har precis som föregående år som mål att genomföra denna typ av kompletteringstrafik så snart det är tekniskt möjligt.

Skellefteå kommun har av Trafikverket fått ombyggnation av utemiljön på Boliden busstation beviljad för perioden 2025–2026. Ombyggnationen delfinansieras genom medel från Länstransportplanen och den totala budgeten beräknas till 5 miljoner kronor.

Skellefteå kommuns ärende till Region Västerbotten gällande förändrad delegation för kollektivtrafiken på Skellefteå kommuns yta återremitterades av Region Västerbotten den 25 februari 2025. Den framtida organisationen av kollektivtrafik i Skellefteå kommun kommer att organiseras utifrån det beslut som Region Västerbotten fattar.

En ny kollektivtrafikplan för Skellefteå kommun är under framtagande.

Att byggstartsbeslut kom för Norrbottenbanan innebär att kommunen kommer att arbeta ännu mer aktivt med kollektivtrafikfrågor som även innefattar tågtrafik.

Beslutsunderlag

Protokollsutdrag, kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-03-18 § 100
Tjänsteskrivelse, kommunledningskontoret 2025-03-04
Kollektivtrafikplan för Skellefteå kommun 2019–2023

Beslutet sänds till:

Regionala kollektivtrafikmyndigheten

Kommunstyrelsen

Trafikbeställning till Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) 2025-2026

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen antar Kollektivtrafikplan RKM 2025 - 2026 som bilaga till Kollektivtrafikplan för Skellefteå kommun 2019 – 2023.

Sammanfattning

Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) begär årligen in en kollektivtrafikplan samt eventuella tillägg från länets kommuner. Planen ska lämnas in senast den sista mars. Denna tjänsteskrivelse utgör ett komplement avseende året 2025–2026 till den befintliga kollektivtrafikplanen 2019–2023 för kommunen. Tillägget avser den följande ettårsperioden och redogör för större förändringar i det planerade eller beslutade trafikutbudet vilka kan påverka de olika trafikavtalen. Tillägget baseras på de senast fattade politiska besluten.

Trafikbeställningen består av:

Inga större förändringar i linjer eller tidtabeller är planerade för perioden.

Kommunfullmäktige beslutade redan 2019 att genomföra en förändring av den så kallade ringbilstrafiken med syfte att övergå till ett zonindelad närtrafiksystem. Denna typ av trafik beställs genom Länstrafikens beställningscentral som samordnar resandet och har avtal med taxi etcetera. Länstrafiken har under 2024 tagit fram ett förslag kallat *områdestrafik* där resenären utifrån en karta på hemsidan ska kunna se och boka resor till- och från det samhälle som ligger inom den zon där hen bor utifrån den tidtabell som är lagd för just den zonen. Datum är ännu inte satt för införande eftersom det finns ett antal administrativa frågor som Länstrafiken och Region Västerbotten måste reda ut innan områdestrafiken kan införas i praktiken. Taxan är en av dessa frågor. Skellefteå kommun har precis som föregående år som mål att genomföra denna typ av kompletteringstrafik så snart det är tekniskt möjligt.

Skellefteå kommun har av Trafikverket fått ombyggnation av utemiljön på Boliden busstation beviljad för perioden 2025–2026. Ombyggnationen delfinansieras genom medel från Länstransportplanen och den totala budgeten beräknas till 5 miljoner kronor.

Skellefteå kommuns ärende till Region Västerbotten gällande förändrad delegation för kollektivtrafiken på Skellefteå kommuns yta återremitterades av Region Västerbotten den 25 februari 2025. Den framtida organisationen av kollektivtrafik i Skellefteå kommun kommer att organiseras utifrån det beslut som Region Västerbotten fattar.

En ny kollektivtrafikplan för Skellefteå kommun är under framtagande.

Att byggstartsbeslut kom för Norrbottenbanan innebär att kommunen kommer att arbeta ännu mer aktivt med kollektivtrafikfrågor som även innefattar tågtrafik.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelsen

Kollektivtrafikplan för Skellefteå kommun 2019–2023

Beslutet sänds till:

Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM)

Länstrafiken i Västerbotten

Samhällsbyggnad

Petra Bassioukas Hanseklint
Handläggare

Kollektivtrafikplan för Skellefteå kommun 2019-2023

Innehåll

1. Inledning	4
1.1 Syfte	4
2. Nuläge	5
2.1 Vision	6
3. Utgångspunkter för kollektivtrafiken	7
3.1 Nationella mål	7
3.2 Regionala mål	8
3.3 Kommunala mål	8
3.4 Inomkommunalt beställnings- och samordningsansvar	9
3.5 Ansvarsfördelning för trafikering och infrastruktur	10
3.6 Gällande upphandlingar	10
3.7 Särskild kollektivtrafik	10
3.8 Avgränsningar och strategiska val	11
3.9 Skelleftebornas rörelsemönster	12
3.10 Stora infrastrukturella förändringar	13
4. Skellefteå kommuns planeringsprinciper	14
4.1 Fysiska planeringsprinciper	14
4.2 Tillgänglig busstrafik	14
4.3 Miljövänlig busstrafik	16
4.4 Möjliggörande busstrafik	17
5. Åtgärder för måluppfyllande	18
5.1 Den inomkommunala busstrafiken	18
5.2 Stadstrafiken	19
5.3 Servicelinjen	20
5.4 Takttidtabell och bytesmöjligheter	20
5.5 Bussrelaterad infrastruktur	20
5.6 Anropsstyrd trafik	21
5.7 Informationskampanjer och mobility management	21
5.8 Förankringsarbete	21
6. Uppföljning	22

1. Inledning

Kollektivtrafikplanen ska fungera som ett verktyg för kommunens politiker och tjänstepersoner. Genom att den följs når kommunen de nationella, regionala och kommunala målen för kollektivtrafik.

Ett av kommunens uttalade mål är att fokusera på gång-, cykel- och kollektivtrafik för att skapa välkomnande och hållbara livsmiljöer. Med en ökad andel kollektivt resande får vi minskade utsläpp och en bättre framkomlighet på gator och vägar.

Hösten 2019 kommer ett helt nytt linjesystem för de inomkommunala bussarna att tas i bruk. Genom att maximera nyttan av kommunens resurser får vi en attraktiv allmän kollektivtrafik samtidigt som skolans behov tillgodoses. Målet är att kommunen genom att fokusera på arbetspendlarna i den allmänna kollektivtrafiken ska öka antalet resor.

1.1 Syfte

Syftet är att i ett samlat dokument beskriva de förändringar av kollektivtrafiken som Skellefteå kommun avser genomföra samt hur dessa ska följas upp. Planen pekar på de konkreta förändringar som måste ske för att resorna med kollektivtrafik ska öka och nå fördubblingsmålet till år 2030. Kollektivtrafikplanen innehåller även användbara instrument för uppföljning och utvärdering av måluppfyllandet.

2. Nuläge

Kollektivtrafiken har historiskt sett inte varit ett prioriterat trafikslag i Skellefteå kommun utan bilen har kommit först. Ett resultat av detta är bristande kvalitet på hållplatser och busstationer. Det är relativt få som reser med kollektivtrafik i kommunen i jämförelse med andra kommuner i samma storlek. Detta beror till stor del på att linjenätet och tidtabellen har anpassats för skolans behov snarare än möjliggjort resor till och från arbete och kultur- och fritidsaktiviteter.

För att binda ihop kommunens olika delar och för att skapa en attraktiv stad med hög framkomlighet och ren luft är det viktigt att kollektivtrafiken är ett naturligt val för kommunens invånare. Åren 2016-2018 pågick därför på uppdrag av kommunfullmäktige ett kollektivtrafikprojekt med syfte att förbättra den inomkommunala busstrafiken samt att effektivisera organisationen inom Skellefteå kommunkoncern gällande kollektivtrafik. Kollektivtrafikplanen är ett deluppdrag i kollektivtrafikprojektet.

Ramböll, ett tekniskt konsultföretag inom infrastruktur och samhällsbyggnad, anlitas av kollektivtrafikprojektet för att ta fram en plan för kollektivtrafiken kopplad till utvecklingsstrategin Skellefteå 2030. Resultatet blev *Skellefteå kollektivtrafikutredning 2017-06-27* (bilaga 2). Kollektivtrafikprojektet och Skellefteå Buss AB arbetade utifrån Rambölls utredning fram ett konkret förslag till hur kollektivtrafiksystemet borde struktureras. *Förslag till nytt kollektivtrafiksystem i Skellefteå kommun* (bilaga 3) utgör alltså en bearbetad version av Rambölls utredning gällande linjestruktur och tidtabeller. Förslaget godkändes av kommunfullmäktige 2018-05-29. Det nya kollektivtrafiksystemet som kommer att införas vid skolstart hösten 2019 innebär en omfattande omstrukturering av linjenät och tidtabeller och att en plan för succesiv upprustning av den bussrelaterade infrastrukturen tagits fram.

Under 2018 gjordes 1 794 987 resor med kollektivtrafik i Skellefteå kommun (region- och stadstrafik) vilket är en ökning från tidigare år. Ansvaret för trafikbeställningen av den inomkommunala kollektivtrafiken ligger hos kommunen som via Länstrafiken i Västerbotten AB upphandlar en operatör för att utföra uppdraget. Skellefteå buss har vunnit alla gällande upphandlingar. För stadstrafiken finns ett särskilt beslut från Regionala kollektivtrafikmyndigheten om att ge Skellefteå kommun befogenheter att ingå avtal om allmän trafik i stadstrafiken. Kommunen prioriterar biogas framför andra fordonsbränslen vilket gör att bussarna rullar på en mycket hög procentandel förnybara bränslen. I stadstrafiken ska sex elbussar börja trafikera linje 1.

Stomlinjebussarna som är kommunöverskridande, d v s linjerna 12, 20, 21, 22, 26, 27, 29, 32, 98 och 100, ansvarar Region Västerbotten för.

Förutom busstrafiken har Skellefteå kommun tågtrafik i Jörn som kopplar till tågtrafiken på Stambanan. Härifrån går SJ:s nattåg norr- och söderut samt Norrtåg till Umeå och Luleå. Inriktningen är att Norrbottenbanan kommer att börja byggas senast år 2024. Den kommer att halvera restiden för kollektivtrafikresenärer som reser på sträckan Umeå-Skellefteå. I förlängningen kommer även restiden Skellefteå-Luleå att halveras då banan färdigställs norrut.

Flygtrafik ankommer och avgår från den kommunala flygplatsen Skellefteå Airport. Flygplatsen trafikeras av SAS och har också viss chartertrafik. Stockholm är ett av de största pendelarmålen i kommunen.

Särskild kollektivtrafik, dvs. skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor bedrivs av Skellefteå buss (främst skolskjutsar) samt Skellefteå taxi på uppdrag av kommunen och Region Västerbotten.

Kommersiell busstrafik (dvs. kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor) bedrivs främst av Skellefteå buss i form av flygbussarna och hockeybussen där 39 502 respektive 10 248 resor gjordes under år 2018.

2.1 Vision

Utvecklingsstrategin *Skellefteå 2030* formulerar visionen för ett Skellefteå där *"fler ska kunna åka buss till och från skola, arbetsplatser, fritidsaktiviteter, evenemang och besöksmål. Bussresorna ska vara trygga och säkra för alla, och drivas helt av miljövänliga drivmedel vilket ger viktiga bidrag inte minst till en god luftmiljö. Bussresorna ska ha tydliga kopplingar till övriga transportslag och bli till bättre val, med avseende både på tid, möjligheter till spontant resande och digitala tjänster"*.

Visionen är att resorna med kollektivtrafik har fördubblats år 2030. Orsaken till den starka utvecklingen är en välfungerande attraktiv kollektivtrafik som binder samman viktiga knutpunkter i kommunen och ger invånarna möjlighet att på ett smidigt och komfortabelt sätt förflytta sig från A till B inom en rimlig tid till ett rimligt pris på ett miljövänligt och tryggt sätt. Turutbudet är stort nog för att bussen ska bli ett förstahandsval. Luftkvaliteten i centrum är betydligt bättre än 2018 eftersom det görs färre korta bilresor inom staden. Den genomgående trafiken har därför ett bättre flöde med tidsvinster och mindre utsläpp som följd.

3. Utgångspunkter för kollektivtrafiken

3.1 Nationella mål

Skellefteå kommun förhåller sig till en mängd styrdokument gällande kollektivtrafik. Främst utgår kommunen från de nationella transportpolitiska målen som ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De transportpolitiska målen är uppdelade på funktionsmål, hänsynsmål och miljökvalitetsmål.

Funktionsmål – Tillgänglighet

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 vidare vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Funktionsmålet har även preciserats och där är en av punkterna att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras.

Hänsynsmål - Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen och ökad hälsa uppnås.

Miljökvalitetsmål

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. I april 1999 antog Sveriges riksdag mål för miljökvaliteten inom femton områden. I november 2005 lades ett miljömål om biologisk mångfald till (proposition 2004/05:150). Därmed fick vi de sexton miljökvalitetsmål som vi har i dag. Miljökvalitetsmålen har senast utvecklats i regeringens «Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag».

Fördubbling – x2

Som en följd av den statliga utredningen *Koll Framåt* enades kollektivtrafikbranschen i en gemensam ambition om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel genom målet Fördubbling – x2. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020. De nationella branschorganisationerna som står bakom fördubblingsprojektet är Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket.

3.2 Regionala mål

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) utgör plattformen för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i regionen. Fyra övergripande mål sammanfattar det regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Västerbotten 2016-2019:

1. Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ökar från 11,9 procent år 2010 till 18 procent år 2020 och 24 procent på sikt.
2. Som ett steg på vägen ökar antalet regionala kollektivtrafikresor från cirka 11 miljoner år 2011 till cirka 16 miljoner resor 2020, en 4 procentig årlig ökning
3. Den geografiska tillgängligheten förbättras.
4. Öka andelen fordonskilometer i kollektivtrafiken som drivs med förnybara drivmedel från cirka 7,1 procent till år 2013 till 25 procent år 2020.

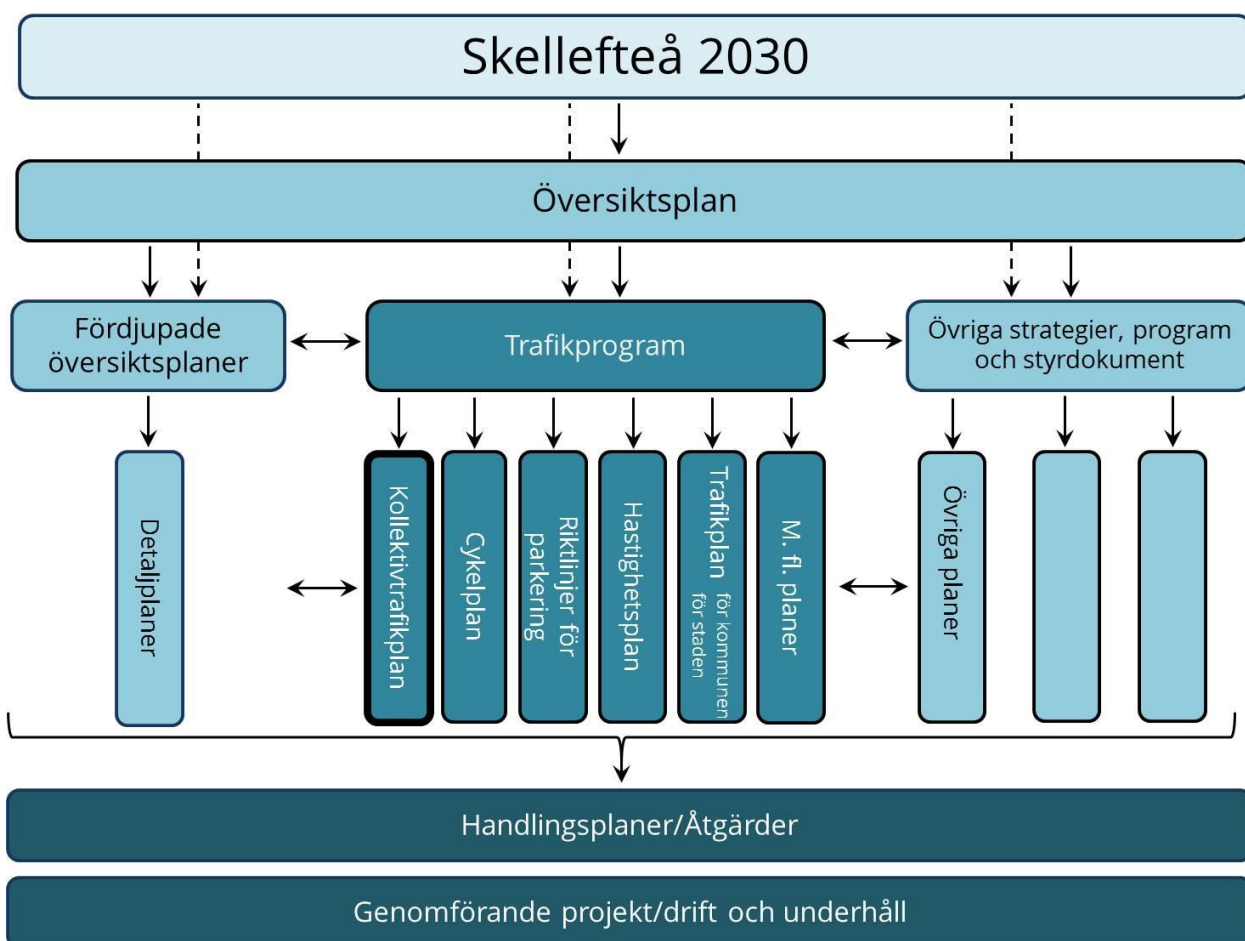
3.3 Kommunala mål

I utvecklingsstrategin *Skellefteå 2030* finns de övergripande målen för Skellefteå kommuns kollektivtrafik.

1. En fördubbling av kollektivtrafikresorna fram till år 2030. Basåret 2015 hade kommunen 1 360 960 resor (exklusive skolresor).
2. Tillgänglig busstrafik: Fler ska kunna åka buss till och från skola, arbetsplatser, fritidsaktiviteter, evenemang och besöksmål. Bussresorna ska vara trygga och säkra för alla.
3. Miljövänlig busstrafik: Bussarna ska drivas helt av miljövänliga drivmedel vilket ger viktiga bidrag inte minst till en god luftmiljö.
4. Bussresorna ska ha tydliga kopplingar till övriga transportslag och bli till bättre val, med avseende både på tid, möjligheter till spontant resande och digitala tjänster.

Kollektivtrafiken är integrerad i samhällsplaneringen och berörs, förutom i Skellefteå 2030, i en mängd styrdokument (Riktlinjer för parkering, Cykelplanen, fördjupade översiktsplaner m.fl.). Figuren nedan visar på kollektivtrafikplanens plats i den övergripande planeringen.

Figur 1: Kollektivtrafikplanens tillhörighet i den övergripande planeringen



3.4 Inomkommunalt beställnings- och samordningsansvar

En välfungerande kollektivtrafik ställer krav på organisationen inom kommunkoncernen. Beställarfunktionen ska ligga på Kommunledningskontoret som utgör den beställande och resultatuppföljande funktionen medan samordningsfunktionen ska ligga på Samhällsbyggnad som är den genomförande och utredande delen av de två.

Löpande kontakter med operatörer, Länstrafiken i Västerbotten AB, Regionala kollektivtrafikmyndigheten m.fl. sköts av samordningsfunktionen. Den ansvarar också för att årligen rapportera hur kollektivtrafikens utveckling sett ut till beställarfunktionen samt att ta fram det underlag som behövs för att beställa trafiken. Samordningsfunktionen ansvarar även för att se till så att aktuella lagar och regler efterföljs. Större trafikförändringar hanteras årligen inom ramen för kollektivtrafikplanen. Mindre justeringar hanteras av samordningsfunktionen.

3.5 Ansvarsfördelning för trafikering och infrastruktur

Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) ingår i Region Västerbotten och har det övergripande ansvaret över kollektivtrafiken i länet. I trafikförsörjningsprogrammet fattas beslut om trafikplikt. Region Västerbotten ansvarar helt för planering och upphandling av de kommunöverskridande linjerna i länet (exempelvis Norrlandskustbussarna). Även sjukresor hanteras av Region Västerbotten.

Det finns ett särskilt beslut från Regionala kollektivtrafikmyndigheten om att ge Skellefteå kommun befogenheter att ingå avtal om allmän trafik i stadstrafiken. Kommunen planerar och upphandlar den övriga inomkommunala trafiken via Länstrafiken i Västerbotten AB (ett bolag ägt av Region Västerbotten). Länstrafiken ser bl.a. till att avtalen följs och ansvarar också för den plattform som möjliggör biljettköp och information. För skolskjutsar och färdtjänst inom kommunen ansvarar Skellefteå kommunkoncern.

Trafikverket ansvarar för hållplatsinfrastrukturen upp till marknivå/platta på de statliga vägarna medan kommunen ansvarar för all hållplatsinfrastruktur ovanför den. På de sträckor där Region Västerbotten trafikerar delfinansierar de väderskydd och hållplatsskyltar. På de kommunala vägarna och gatorna har följaktligen kommunen det fulla ansvaret för all infrastruktur.

Samverkan mellan Skellefteå kommun och de externa aktörerna sker på kommunrundor, kontaktperson dagar, stråkmöten, åtgärdsvalsstudier, i samverkansprojekt m.fl.

3.6 Gällande upphandlingar

Skellefteå kommun är idag uppdelad i tre huvudsakliga upphandlingsområden. För det första området, 359, finns ett avtal med Skellefteå buss AB med slutdatum 2027-12-31. I avtalet ingår linjerna 204, 205, 207, 218, 220, 221 och 222. För det andra området, 277, har avtal tecknats med Skellefteå buss AB med slutdatum 2029-12-31. I avtalet ingår linjerna 225, 226, 229 samt 260. För det tredje området, 288, finns ett avtal med Skellefteå buss AB med slutdatum 2020-12-31. I avtalet ingår linjerna 210, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 224. Nytt avtal avses upphandlas i samarbete med Länstrafiken under 2019. Ytterligare ett område, 300, finns tecknat med Busspoolen Västerbotten AB med slutdatum 2020-12-31. Detta avser linje 201 och kommer inte att förnyas.

Även ringbilstrafiken är upphandlad via Länstrafiken.

3.7 Särskild kollektivtrafik

Kollektivtrafiken delas in i en särskild och en allmän del. Den allmänna delen är den trafik som alla har möjlighet att ta del av medan den särskilda inriktar sig på olika kategorier utifrån behov.

Skolskjutsar

De regionbusslinjer som idag i praktiken är skolskjutstrafik blir vid trafikomläggningen vid skolstarten hösten 2019 rena skolskjutsar (beställningstrafik). Fördelarna med detta är en flexiblare linjedragning, tider som helt anpassas efter skolans behov, att fordonens storlek och egenskaper anpassas efter skolans behov, att bussarna går endast under skolans läsår och att skolan i ökad utsträckning beslutar om behov och regelverk utan de krav som linjelagd trafik ställer.

Färdtjänstresor

Färdtjänsten sköts av socialkontoret och är i Skellefteå kommun separerad från övrig kollektivtrafik. Skellefteå kommuns socialtjänst genomför ett projekt där färdtjänstberättigade personer som ibland kan åka kollektivt får ett kostnadsfritt busskort så att de kan åka med allmän kollektivtrafik.

Sjukresor

Sjukresorna hanteras av Region Västerbotten.

3.8 Avgränsningar och strategiska val

Även om kollektivtrafiken enligt EU:s kollektivtrafikförordning definieras som persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering är det inte möjligt att ur ett samhällsekonomiskt perspektiv försvara ett geografiskt kommundäckande kollektivtrafiksystem. Ramböll skriver: *"för att kunna ta klivet in i en attraktiv struktur som skapar enkelhet är det avgörande att inrikta sig på att utveckla trafiken där det finns många som har nytta av kollektivtrafiken"* (Skellefteå kollektivtrafikutredning 2017-06-27).

Figur 2: Befolkningstäthet i Skellefteå kommun



Källa: Skellefteå kommun

De delar av kommunen som gynnas av omstruktureringen ligger efter utpekade stråk där kollektivtrafiken når ett stort antal människor och där resandeutvecklingen är positiv. Målet efter omstruktureringen av linjer och tidtabeller är att nå en kostnadstäckning på minst 50 procent, vilket är en acceptabel siffra i kollektivtrafiksammanhang.

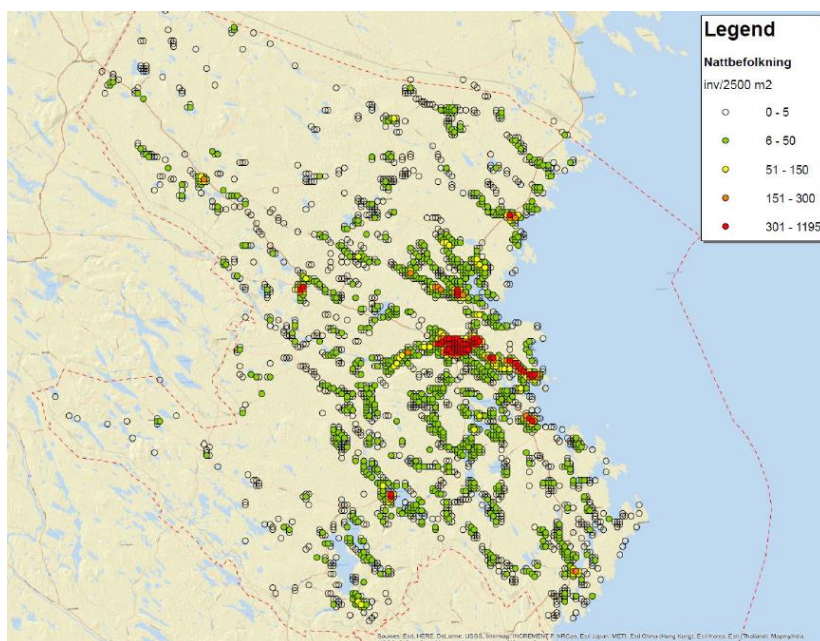
De i detta sammanhang lägre prioriterade delarna av kommunen är områden som under många år har haft mycket låga resandetal. Dessa linjer kan i vissa fall inbringa så lite inkomster att subventionerna närmar sig 100 procent. Detta är inte samhällsekonomiskt rimligt. Många av de linjer som inbringat väldigt låga intäkter är linjer som i praktiken är skolskjutsar. De kommer vid införandet av det nya kollektivtrafiksystemet att bli rena skolskjutsar och ligga under skolans ansvarsområde.

Flyg- och tågtrafiken samt särskild kollektivtrafik kommer häfter inte att nämnas i kollektivtrafikplanen utan fokus ligger på den allmänna linjelagda kollektivtrafiken i form av buss- trafik.

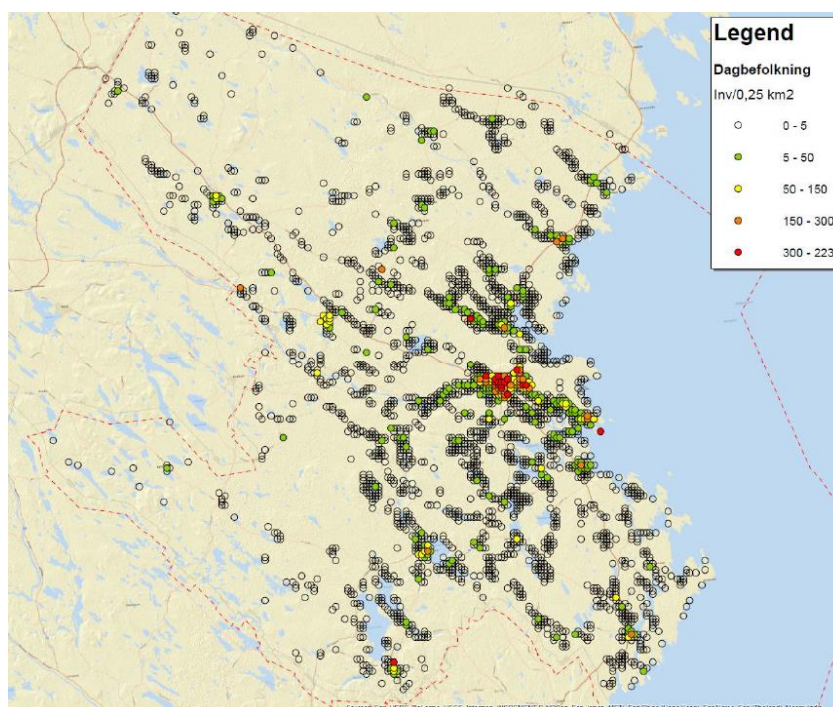
3.9 Skelleftebornas rörelsemönster

Som kommunhuvudort utgör Skellefteå tätort den mest tätbefolkade orten i Skellefteå kommun med 36 414 personer av de totalt 72 723. Befolkningen är i övrigt ganska utspridd över kommunen. Den tätaste bebyggelsen finns längs Skellefteälven med koncentrationen kring Skellefteå centrum och ut mot Skelleftehamn i öst. Andra tätorter i kommunen är Jörn, Byske, Kåge, Boliden, Bureå, Burträsk och Lövånger. En jämförelse mellan natt- och dagbefolkningen visar tydligt att kommunens invånare i huvudsak pendlar in till centrala Skellefteå under dagen. Där fördubblas tätheten på sina håll.

Figur 3: Nattbefolkningstäthet i Skellefteå kommun (rött = tät, grönt = glest)



Figur 4: Dagbefolkningstäthet i Skellefteå kommun (rött = tät, grönt = glest)



Källa: Skellefteå kommun

3.10 Stora infrastrukturella förändringar

Norrbotniabanan, som beräknas vara färdigställd upp till Skellefteå år 2030, kommer att länka samman kuststäderna från Umeå i söder till Luleå i norr. Norrbotniabanan är en viktig del i det europeiska stamnätet eftersom den utgör en av de sista länkarna.

Planering för ett helt nytt resecentrum pågår med ambitionen att det ska vara klart år 2023. Skellefteå resecentrum kommer att bli knutpunkten för tåg och den regionala busstrafiken i kommunen. Även Bureå kommer att få en station och blir alltså en viktig nod i systemet.

Stadsbussarna kommer att trafikera centrumhållplatsen som får en helt ny gestaltning i och med ombyggnaden av Kanalgatan. I *Fördjupad översiktsplan Centrala Stan* står det att *"hållplatsen blir också en viktig symbol i stadsrummet som signalerar kollektivtrafikens status för att kunna utveckla ett hållbart samhälle"*.

Byggandet av den nya centrumbroen till väster om de befintliga centrala broarna möjliggör alternativa linjedragningar för busstrafiken och ett bättre flyt i centrumtrafiken vilket underlättar framkomligheten för bussarna.

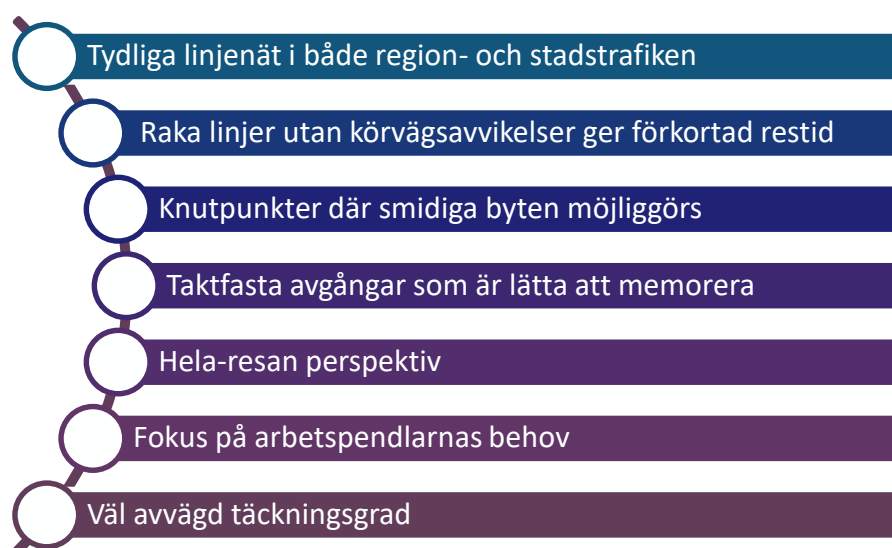
De större industrietableringar som planeras (bl.a. Northvolt) kommer också att påverka kollektivtrafiksystemet med möjliga utbuds- och/eller linjeförändringar som följd.

4. Skellefteå kommuns planeringsprinciper

En fördubbling av antalet kollektivtrafikresor till år 2030 förutsätter att kommunen erbjuder en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik. Fördubblingsmålet ska därför ses som det övergripande målet. De övriga tre kommunala målen pekar på konkreta fokusområden (tillgänglig busstrafik, miljövänlig busstrafik och möjliggörande busstrafik) vilka är grundbultarna i ett attraktivt och tillgängligt kollektivtrafiksystem. De fysiska planeringsprinciperna utgör grunden i kommunens hela planering av kollektivtrafik. Principerna ska genomsyra samtliga prioriteringar inom området.

4.1 Fysiska planeringsprinciper

De fysiska planeringsprinciper som det nya kollektivtrafiksystemet i Skellefteå kommun utgår ifrån är:



Prioritering av buss

Buss ska alltid gå före bil. Enbart gång och cykel ska ha högre prioritet. Vid byggnationer ska kollektivtrafikens framkomlighet alltid garanteras.

4.2 Tillgänglig busstrafik

Målgrupper och utbud

Skellefteå kommun kommer med det nya kollektivtrafiksystemet att nå ut till fler målgrupper än tidigare. Det är ett av målen i utvecklingsstrategin Skellefteå 2030.

Tidtabellerna utformas för att se till att behoven för arbetspendling täcks i så hög grad som möjligt vilket bl.a. innebär att morgon- och eftermiddagsturerna går i tätare intervall. De tar även hänsyn till kultur- och fritidsresor på kvällar och helger. Ringbilarna (dvs. den anropsstyrda trafiken) utreds med målet att erbjuda en bättre samhällsservice till de som bor på landsbygden utan tillgång till övrig kollektivtrafik.

Restidskvoten, dvs. skillnaden i tid mellan att åka buss eller bil längs samma sträcka, minskar eftersom linjerna blir snabbare. Genom att utbudet ökar och restiden i de flesta fall förkortas förväntas kollektivtrafiken attrahera fler resenärer.

Tillgänglighetsanpassning

Skellefteå kommun strävar efter att möjliggöra för personer med funktionsvariation att nyttja kollektivtrafiken i högre grad. Detta görs genom att såväl fordonen som busshållplatserna tillgänglighetsanpassas. Fordonen upphandlas redan idag med tydliga krav på tillgänglighet utifrån branschöverenskommelsen Bus Nordic 2018 där audiovisuellt utrop är en av punkterna. All kollektivtrafik i kommunen ska vid upphandling ha fungerande system för audiovisuellt utrop. Busshållplatserna utformas efter en beslutad standard vilket ger en enhetlig utformning i hela kommunen (se bilaga 1: *Riktlinjer för hållplatser i Skellefteå kommun*). Hela resan-perspektivet ska alltid finnas med i planeringen så att hållplatserna går att nå på ett tydligt och säkert sätt.

Trygghet och säkerhet

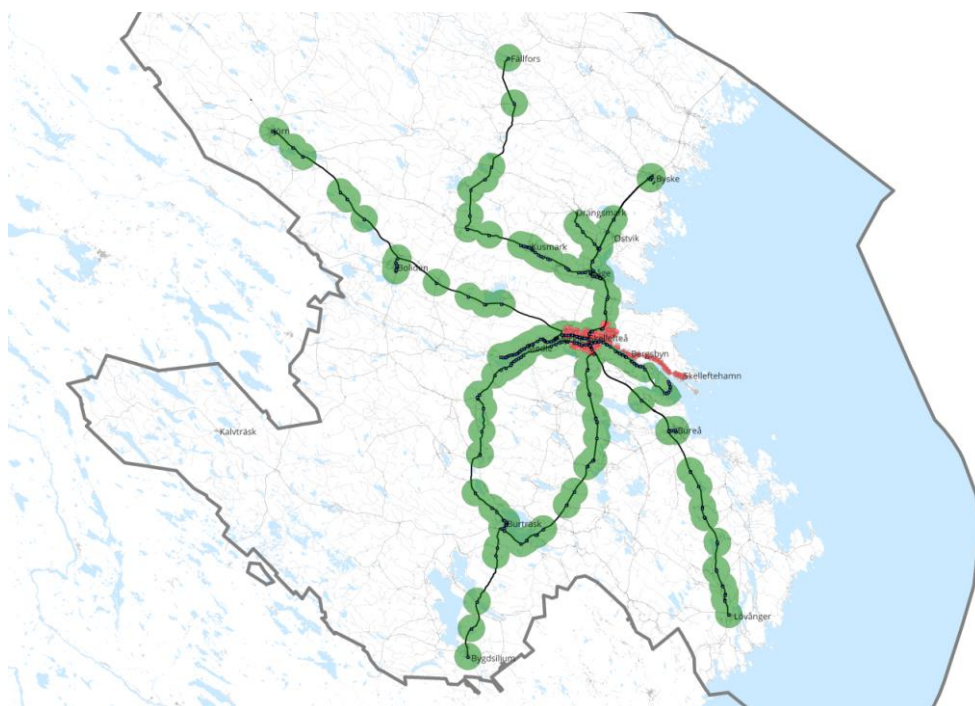
Utvecklingsstrategin Skellefteå 2030 har satt målet att alla människor ska känna att det är tryggt och säkert att åka kollektivt. Den ena delen handlar om faktisk trafiksäkerhet, dvs. att infrastrukturen och fordonen ska utformas så att hållplatserna och bussarna är trafiksäkra (t.ex. tillgänglighetsanpassade hållplatser och säkerhetsbälte i bussarna).

Den andra delen handlar om känslan av trygghet och är minst lika viktig då det handlar om att ingen ska känna sig rädd på vägen till och från busshållplatsen, inte heller när hen väntar eller befinner sig på bussen. En del i trygghetskänslan är att kunna lita på att bussen kommer i tid. Att realtiden fungerar blir då en viktig faktor.

Bostadsnära kollektivtrafik

I det nya kollektivtrafiksystemet kommer 85 procent av kommunens invånare bo inom 2000 meter från hållplats på landsbygden alternativt inom 400 meter från hållplats i stadstrafiken. Dessa mått används i Sverige för att definiera bostadsnära kollektivtrafik. Vid planering och nyexploatering av bostadsområden ska närhet till kollektivtrafik vägas in. Observera att sedan kartan togs fram har linjenätet utökats med ett antal linjer vilket gör att procenttalet är ännu högre idag.

Figur 5: Hållplatsernas upptagningsområde (stadstrafik röd, region grön)



Källa: Skellefteå kommun

4.3 Miljövänlig busstrafik

Skellefteå kommun har beslutat om att uppnå fördubblingsmålet gällande andelen kollektivtrafikresor i kommunen. För att lyckas fördubbla kollektivtrafikresorna till år 2030 måste kommunen göra kollektivtrafiken så attraktiv att bilister väljer att åka kollektivt. En välfungerande kollektivtrafik bidrar till bättre social hållbarhet och ger positiva effekter för miljö, trafiksäkerhet och folkhälsa. Målet är inte att cyklister och gående ska börja åka buss eftersom vardagsmotion är viktigt för folkhälsan.

Skellefteå kommun ställer höga miljökrav på bussarna och år 2030 ska bussarna drivas helt av miljövänliga drivmedel vilket ger viktiga bidrag inte minst till en god luftmiljö (Skellefteå 2030 utvecklingsstrategi). Redan idag upphandlas i huvudsak bussar som drivs med biogas från kommunens egen biogasanläggning.

De rakare körvägarna och tydliga riktlinjer för avstånd mellan busshållplatserna ger en mjukare körning med färre stopp vilket också bidrar till lägre utsläpp.

4.4 Möjliggörande busstrafik

Tydliga kopplingar till övriga trafikslag

Gång- och cykelvägar och parkeringsmöjligheter för bil och cykel i anslutning till hållplatser skapar tydliga kopplingar till övriga trafikslag. Genom att kollektivtrafiken är en integrerad del i samhällsplaneringen säkerställs att hela resan-perspektivet finns med från början.

Ständig utveckling

Kollektivtrafiksystemet ska inte ses som konstant utan utbudet ska anpassas till de behov som finns. Genom moderna resvaneundersökningar och andra kanaler (t.ex. kundtjänst) samlar kommunen in information för att få en större förståelse för kundernas behov och önskemål.

Information och biljettköp

Skellefteå kommun strävar efter att även information och biljettköp ska vara tillgängliga för alla oavsett funktionsvariation. Enkelhet är ledordet och det förutsätter att Skellefteå kommun i samverkan med Länstrafiken i Västerbotten AB fortsätter arbetet med att skapa en sömlöshet mellan region- och stadstrafik där tidtabellsinformation, biljettköp och förseningsinformation blir så lättillgängliga som möjligt, t.ex. genom användarvänliga applikationer för smartphones.

Viktigt är att inte glömma bort att det alltid ska finnas alternativ för dem som inte kan/vill använda digitala tjänster.

5. Åtgärder för måluppfyllande

Det nya kollektivtrafiksystemet med trafikstart 19 augusti 2019 kommer att ge Skellefteå kommun en högklassig busstrafik som skapar förutsättningar för att de utpekade målen ska kunna uppnås till år 2030.

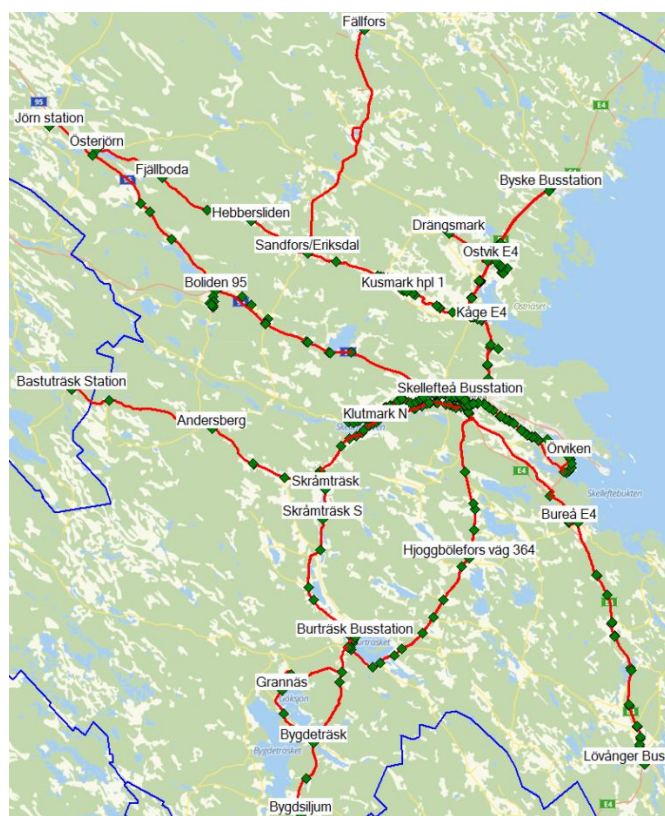
5.1 Den inomkommunala busstrafiken

I det nya kollektivtrafiksystemet läggs fokus på de starkaste stråken för att skapa en attraktivare kollektivtrafik för så många som möjligt. Skellefteå är navet och Boliden (linje 205), Bureå (linje 207), Burträsk (linje 225 och 226), Byske (linje 210), Kusmark (linje 212), Medle (linje 218) och Örviken (linje 220) är noderna i systemet.

Matning till de starka stråken sker från Bygdsiljum (linje 229), Drängsmark (linje 217), Fällfors (linje 212), Jörn (linje 205 och 204), Lövvånger (linje 207) och Ostvik (linje 216). Även tågbusen till/från Bastuträsk (linje 260) finns kvar i systemet.

De orter som trafikeras av Region Västerbotten (bl.a. Lövvånger, Bureå, Byske, Burträsk och Jörn) kommer såvitt Skellefteå kommun är informerade att fortsätta med det men det är troligt att tidslägena ändras när Region Västerbottens nya trafikupphandling träder i kraft.

Figur 6: Linjedragning regiontrafiken



Källa: Länstrafiken i Västerbotten AB

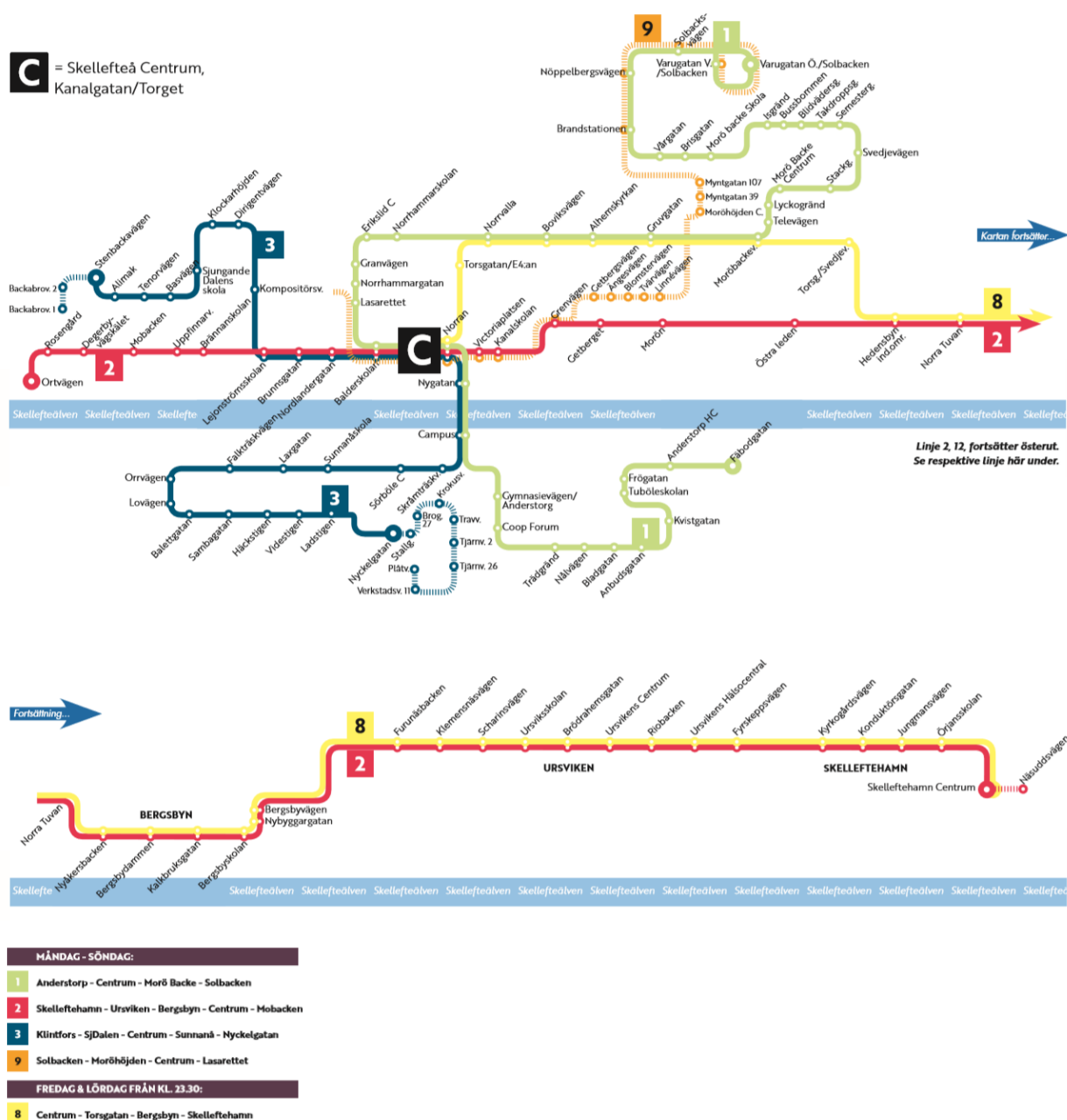
5.2 Stadstrafiken

Resurserna koncentreras till tre linjer i det nya systemet (till skillnad från dagens fyra). Utbudet blir bättre (15-minuterstrafik i högtrafik och halvtimmesstrafik övrig tid) och yttäckningen blir god i hela centralorten.

Figur 7: Stadstrafiken (trelinjesystemet)

SKELLEFTEÅ LOKALTRAFIK ÖVERSIKT

Vintern 2019 / 2020 Fr.o.m 2019-08-19 och tills vidare



Källa: Skellefteå buss

5.3 Servicelinjen

Linje 9, *Servicelinjen* kommer att komplettera stadstrafikens linjesystem genom att trafikera Lasarettet-centrum-Morön-Moröhöjden-Solbacken. Servicelinjen, i linjekartan ovan benämnd specialtur, har ett utbud på fyra tur- och returturer (10.00- 14.00) måndag till lördag. Söndagar erbjuds två tur-och returturer. Målgruppen för linjen är främst äldre och barnfamiljer då bussen kommer att gå in i bostadsområdena.

5.4 Takttidtabell och bytesmöjligheter

Tidtabellerna hålls enkla i och med att de är taktade (de avgår/ankommer på samma minuttal). Bytesmöjligheter mellan alla bussar i kommunen är möjliga då de möts i centrala Skellefteå. Även matarlinjerna från Bygdsiljum, Drängsmark, Jörn och Ostvik är synkroniserade med regionbussarna för att underlätta smidiga bussbyten.

Figur 8: Exempel tidtabell Region



218 Medle - Skellefteå														
MÅNDAG - FREDAG														
DAGAR														F
ANMÄRKNING														C
Medle Slindvägen	06.15	07.15	07.45	08.15	09.15	10.45	12.45	14.45	15.45	16.45	17.45	19.15	20.15	00.45
Myckle Mörkmoren	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rosengård	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Skellefteå Busstation	06.35	07.35	08.05	08.35	09.35	11.05	13.05	15.05	16.05	17.05	18.05	19.35	20.35	01.05
TURNUMMER	02	04	06	08	10	12	14	16	18	20	22	24	26	42
LÖRDAG								SÖNDAG						
ANMÄRKNING						C	C	C						C
Medle Slindvägen	06.15	07.15	09.15	10.45	14.45	16.45	19.15	00.45	06.15	07.15	09.15	10.45	14.45	16.45
Myckle Mörkmoren	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rosengård	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Skellefteå Busstation	06.35	07.35	09.35	11.05	15.05	17.05	19.35	01.05	06.35	07.35	09.35	11.05	15.05	17.05
TURNUMMER	28	30	32	34	36	38	40	58	44	46	48	50	52	54

Källa: Länstrafiken i Västerbotten AB

5.5 Bussrelaterad infrastruktur

För att Skellefteå kommun ska uppnå resandemålen räcker det inte med att bara erbjuda en bra trafik utan även standarden på bussrelaterad infrastruktur måste höjas och därefter bibehållas för att skapa ett attraktivt kollektivtrafiksystem (exempelvis busshållplatser, busstationer och framkomlighetsåtgärder för buss). *Riktlinjer för hållplatser i Skellefteå kommun* har tagits fram och antagits av samhällsbyggnadsnämnden (se bilaga 1). Riktlinjerna ska ligga som underlag till uppbyggandet av en enhetlig hållplatsinfrastruktur i hela kommunen.

Hela resan-perspektivet tillämpas alltid vid planering av nya hållplatser.

Busshållplatserna i behov av upprustning längs statlig väg lyfts i Länstransportplaner.

5.6 Anropsstyrd trafik

I de områden som inte har tillgång till linjelagd kollektivtrafik ska det finnas anropsstyrd trafik. Skellefteå kommun avser att under en försöksperiod pröva ett system med zonindelad närtrafik (se bilaga 4). Efter perioden utvärderas systemets nyttor och kostnader och därefter tas beslut om hur anropsstyrd trafik ska drivas framgent. Syftet med förändringen är att uppnå en god yttäckning för hela kommunens befolkning. Den anropsstyrda trafiken förväntas erbjuda en bättre samhällsservice än idag till de som bor på landsbygderna utan tillgång till allmän kollektivtrafik. Beställning av anropsstyrd trafik går precis som idag genom Reseservice.

Huvudman för genomförandet av den zonindelade närtrafiken är Länstrafiken i Västerbotten AB och Skellefteå kommun kan därför inte fastställa ett definitivt trafikstartdatum.

5.7 Informationskampanjer och mobility management

Att bara erbjuda en bra kollektivtrafik räcker inte utan kommunen måste också informera om att den finns och uppmuntra invånarna att använda den. För vissa räcker det att se reklam om busstrafiken för att lockas att börja nyttja bussarna medan andra behöver andra incitament.

Skellefteå kommun kommer att arbeta aktivt med olika mobility management-kampanjer under följande år. Mobility management (MM) är ett samlingsnamn för mjuka åtgärder som syftar till att påverka resebeteenden och attityder. MM fungerar som ett komplement till mer traditionell trafikplanering. Förutom miljövinsterna betonar MM ofta också hälsofördelarna med att lämna bilen hemma. Testresenärskampanjer är ett exempel på en vanlig MM-åtgärd för kollektivtrafiken.

Kommunen deltar i det regionala projektet Hållbara arbets- och tjänsteresor (HAR) som drivs av Region Västerbotten.

Trafikverket kommer tillsammans med kommunerna Uppsala och Skellefteå under åren 2019 till 2021 samverka om att stimulera till innovationer och nya lösningar som ökar säkert och aktivt resande i ett hållbart samhälle. Med aktivt resande innefattas gå, cykla samt att åka kollektivt. Syftet med Skellefteå kommuns samverkan i projektet *Aktivt resande* är att stimulera till innovationer som ökar det säkra och aktiva resandet i det hållbara samhället. En innovationsupphandling ska genomföras och leda till att minst en lösning visualiseras i Skellefteå respektive Uppsala.

5.8 Förankringsarbete

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i Skellefteå kommun bör politikens möjligheter att sätta sig in i de aktuella frågorna öka. Den exakta formen för detta behöver utvecklas.

En formell utvecklingsgrupp på tjänstepersonnivå sätts ihop där kompetenser från berörda delar av kommunens samhällsplanering ingår.

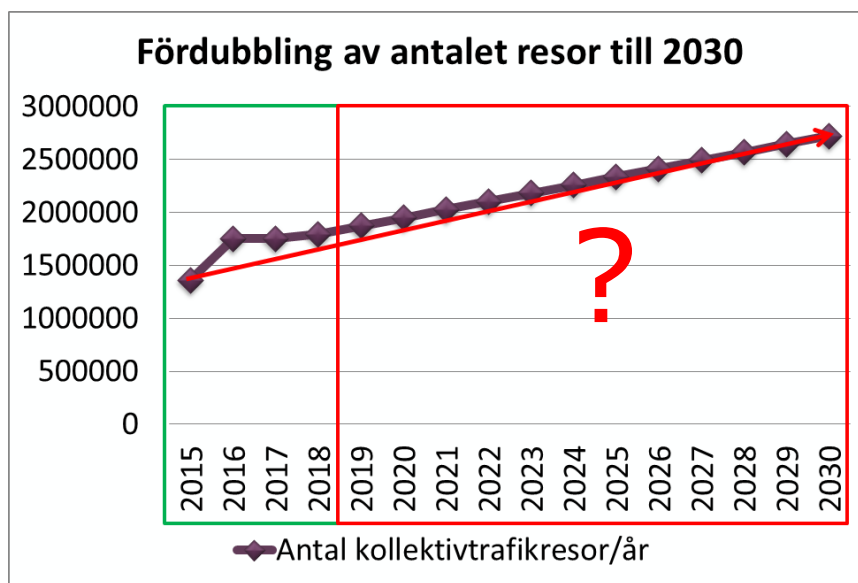
6. Uppföljning

Mål 1: Fördubblingsmålet

Basåret för fördubbling av kollektivtrafikresorna i Skellefteå kommun är år 2015. Då uppgick antalet resor till 1 360 960 stycken totalt (i både stads- och regiontrafiken). Fördubblingsmålet innebär därför att kommunen ska uppnå över 2,7 miljoner resor år 2030. År 2018 gjordes 1 794 987 resor i kommunen, en ökning med 434 027 resor jämfört med basåret (skolkorten är inte medräknade).

I och med att hela Skellefteå kommuns linjesystem läggs om hösten 2019 förväntas resandetalen gå ned under en inkörsperiod, dvs. till dess att resenärerna lärt sig det nya systemet, för att sedan öka. Enligt Rambölls utredning kan Skellefteå kommun inom en femårsperiod från införandet av det nya kollektivtrafiksystemet räkna med att ha uppnått en resandeökning på 15 procent i regiontrafiken och 20 procent i stadstrafiken. Bytesmöjligheterna mellan regiontrafiken och stadstrafiken har också ett mervärde som lägger på några procent extra i resandeökning. Det ökade resandet ökar biljettintäkterna och minskar därmed behovet av underskottstäckning på sikt.

Figur 9: Utveckling bussresor år 2015-2030



Källa: Skellefteå kommun

Mål 2: Tillgänglig busstrafik

Fordonens tillgänglighetsanpassning säkerställs i upphandlingarna av trafiken. Länstrafiken i Västerbotten AB utgår i upphandlingsunderlaget ifrån branschstandarden som sedan ytterligare anpassas efter kommunens krav (t.ex. gällande barnstolar i bussarna). I stadstrafiken där bussarna upphandlas av Skellefteå buss rullar låggolvsbussar som underlättar istället för rullstolar, barnvagnar och personer med nedsatt rörlighet.

Genom att följa prioriteringslistan i *Riktlinjer för hållplatser* skapas succesivt fler tillgängliga hållplatser i kollektivtrafiksystemet. GC-anslutningar, cykelparkeringar och pendlarparkeringar är också tillgänglighetsmått som kan användas.

Tillgänglighet kan också mätas i kollektivtrafikens utbud (tur och returesor per dag till/från olika destinationer) eftersom en väl anpassad kollektivtrafik skapar möjlighet till sysselsättning och inkludering i samhället vilket i sin tur leder till ett rättvisare och mer jämställt samhälle.

Sömlöshet mellan region- och stadstrafik möjliggör enkla övergångar mellan de olika biljettsystemen och skapar ett enhetligt kollektivtrafiksystem. Vid införandet av det nya kollektivtrafiksystemet ska systemen vara synkroniserade (Länstrafiken i Västerbotten AB och Skellefteå buss).

Mål 3: Miljövänlig busstrafik

Målet till 2030 är att bussarna drivs helt av miljövänliga drivmedel. Hur stor andel fossilfria fordonsbränslen som används i kollektivtrafiken följs upp årligen genom fordonsdatabasen FRIDA. I gällande avtal är det inte möjligt att helt upphandla biogas eftersom vissa bussar är stationerade i exempelvis Burträsk och aldrig trafikerar centrala Skellefteå där kommunens biogas-tankstationer är belägna. De bussarna rullar därför på HVO och diesel. Om teknikutvecklingen leder till ännu mer miljövänliga drivmedel ska kommunen förstas överväga att använda dessa.

Mål 4: Möjliggörande busstrafik

Kollektivtrafiken är inte en separat del i trafiksystemet utan den ska integreras med övriga transportslag för att maximera nyttan. Samhällsplaneringen ska säkerställa att detta uppnås genom att hela resan-perspektivet appliceras vid planering och exploatering av nya områden likväl som vid förtätning av befintliga.

Som en följd av att kollektivtrafiklinjernas restid förkortas kommer restidskvoten att minska (dvs. tidsskillnaden mellan buss och bil på samma sträcka). Med kortare restider får fler möjligheten att välja bussen. Restiden kan förkortas ytterligare med framkomlighetsåtgärder där nyttan får utvärderas utifrån kostnader och restidsvinster.

De digitala tjänsterna utvecklas ständigt med målet att göra resandet enklare för kunderna (biljettköp, realtid, förseningsinformation m.m.). Realtidsinformationen fungerar redan nu i stadstrafiken och Länstrafiken i Västerbotten AB kommer inom kort att ha fungerande realtidsinformation på regionbussarna.

Jobba vidare med

De delar som kommunen måste fortsätta utveckla är följande:

- Åtgärdsplan för ringbilssystemet
- Pendlarparkeringar
- Låsbara cykelparkeringar i centrala Skellefteå för inpendlare som vill cykla sista biten.
- Hållplatser – upphandling av skötsel och underhåll, standardiserade väderskydd m.m.
- Resvaneundersökningar
- Mobility management - beteendepåverkansåtgärder

De delar som är avhängiga av Region Västerbotten är:

- Enhetligt biljettsystem
- Informationssystem (bland annat realtid)
- Enhetlig hållplatsinfrastruktur (skyltar, väderskydd)
- Mobilitetslösningar

