

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2025 – 2031



Beslutat i Regionfullmäktige 2025-02-25

Text och produktion: Karolina Filipsson, Region Västerbotten

Foto framsidan: Länstrafiken i Västerbotten AB

Illustrationer: Agnetha Åkerlund

Grafisk form: Helen Bäckman, Region Västerbotten

Tryck: Original Tryckeri Norrland AB, Umeå 2025

Upplaga: 100 exemplar



Svanenmärkt trycksak, 3041 0995

Innehåll

Inledning	5
1. Kollektivtrafikens betydelse i samhället	7
1.1. Kollektivtrafik för regional utveckling	7
1.1.1. En sammanhållen region	7
1.1.2. Jämlik och jämställd inkludering	7
1.1.3. Föregångare i omställningen	7
1.2. Västerbottensmodellen	8
2. Mål för kollektivtrafiken i Västerbotten	10
2.1. Kollektivtrafiken ska väljas före andra motoriserade transporter i Västerbotten	10
2.2. Kollektivtrafikens klimatpåverkan ska minska	11
2.3. Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas	11
2.4. Kollektivtrafikens tillgänglighet ska öka för personer med funktions-variationer	12
2.5. Det ska vara attraktivt att resa med kollektivtrafiken i Västerbotten	12
2.6. Vägen mot målen	13
2.6.1. Indikatorer	13
3. Strategisk inriktning, målgrupper samt roller och ansvar för genomförande	16
3.1. Strategisk inriktning	16
3.1.1. Övergripande strategier och planer	16
3.1.2. Genomförande – så uppnår vi målen	16
3.1.3. Fokusområden för stärkt framdrift	17
3.1.4. Krisberedskap och civilt försvar	17
3.2. Målgrupper	18
3.3. Roller och ansvar	19
3.4. Lagar och förordningar	19
4. Nulägesbeskrivning – möjligheter och utmaningar	21
4.1. Från kust till fjäll	21
4.2. Den gröna omställningen	22
4.3. Kompetensförsörjning	22
4.4. Infrastruktur	23
4.5. Ekonomi	24
4.6. Resande	24
4.7. Bussgods	27
4.8. Särskild kollektivtrafik	28
4.9. Kommersiell kollektivtrafik	28
5. Process vid framtagande av trafikförsörjningsprogrammet	30
5.1. Samverkan	30



Inledning

Kollektivtrafiken knyter platser och människor i Västerbotten till varandra. Det gör den bäst i samspel med andra sätt att förflytta sig. Varje dag skapas hundratals möjligheter att resa till arbete, utbildning, service och fritidsintressen. Kollektivtrafiken är värdeskapande för såväl länets invånare som de som besöker länet. Kollektivtrafiken är en av grundstenarna för ett hållbart resande. Den skapar tillgänglighet och innebär positiva effekter för såväl jämställdhet som jämlikhet. Kollektivtrafiken är en viktig del i den regionala utvecklingen och det attraktiva samhällsbyggandet.

En förutsättning för ett hållbart samhälle är en effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Kollektivtrafiken bidrar till och är en förutsättning för fungerande städer och landsbygder och till att vidga arbetsmarknadsregioner och att minska klimatutsläppen. Kollektivtrafiken tar inte bara människor från en punkt till en annan, den är ett verktyg för att skapa ett Västerbotten med livskraft och näringslivsutveckling i hela länet.

Organisation och finansiering av kollektivtrafiken i Västerbotten sker med grund i Västerbottensmodellen, vilket ger kommunerna ett stort inflytande över kollektivtrafiken inom kommunen. Modellen bygger även på en hög grad av samråd och samverkan mellan länets kommuner och Region Västerbotten. Kollektivtrafikfrågorna är högt på agendan i länet, vilket skapar goda förutsättningar för en gemensam strävan att utveckla kollektivtrafiken.

Målen i trafikförsörjningsprogrammet anger en övergripande utvecklingsnivå med en hög ambitionsnivå. Programmets mål utgår från dagens utgångsläge och identifierade utmaningar och möjligheter. Måluppfyllelse och ett utvecklat resenärsperspektiv förutsätter samverkan inom länet, regionalt och nationellt. Erfarenhet visar att samverkan mellan aktörer och funktioner som ansvarar för olika delar, är ett effektivt sätt att planera och genomföra förändringar. Region Västerbotten kommer att ta initiativ till att leda ett sammanhållet arbete i regionen för att uppnå programmets mål.

Bland utmaningarna kan kompetensförsörjning inom såväl den särskilda som den allmänna kollektivtrafiken, ekonomiska utmaningarna hos länets kommuner och Region Västerbotten, stora behov av satsningar på underhåll av befintlig och investeringar i ny infrastruktur och den demografiska utmaningen i länet nämnas. Bland möjligheter kan den regionalpolitiskt viktiga bussgodsvärksamheten, den gröna omställningen och samhällsomvandlingen i norra Sverige samt den väl utvecklade samverkansstrukturen i länet lyftas fram.

Ett stort tack till alla som bidragit till framtagandet av programmet. I Västerbotten gör vi det tillsammans!



Richard Carstedt
Ordförande i Regionala Utvecklingsnämnden



Foto: Jonas Westling

1. Kollektivtrafikens betydelse i samhället

En effektiv och attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för ett hållbart samhälle. Kollektivtrafiken bidrar till och är en förutsättning för fungerande städer och landsbygder. Kollektivtrafiken gör samhället tillgängligt genom att det finns möjlighet för människor att resa hållbart till och från arbete och studier, på fritiden, i tjänsten och för att nå viktiga servicefunktioner i samhället. Kollektivtrafiken bidrar till att vidga arbetsmarknadsregioner och att minska klimatutsläppen. Kollektivtrafiken tar inte bara människor från en punkt till en annan, den är ett verktyg för att skapa ett Västerbotten med livskraft och näringslivsutveckling i hela länet.

Kollektivtrafiken knyter platser och människor i Västerbotten till varandra. Det gör den bäst i samspel med andra sätt att förflytta sig. Varje dag skapas hundratals möjligheter att resa till arbete, utbildning, service och fritidsintressen. Kollektivtrafiken är värdeskapande för såväl länets invånare som de som besöker länet. Kollektivtrafiken är en av grundstenarna för ett hållbart resande. Den skapar tillgänglighet och innebär positiva effekter för såväl jämställdhet som jämlikhet. Kollektivtrafiken är en viktig del i den regionala utvecklingen och det attraktiva samhällsbyggandet.

1.1. Kollektivtrafik för regional utveckling

Den regionala utvecklingsstrategin är ett uppdrag från regeringen och tas fram för att visa vägen för en önskvärd utveckling i Västerbotten till år 2030. Strategin, som beslutas av regionfullmäktige, visar länets gemensamma ambitioner och är tänkt att vara vägledande för aktörer inom alla sektorer.

Strategins övergripande syfte är att, utifrån Västerbottens särskilda förutsättningar, identifiera mål och prioriteringar för den regionala utvecklingspolitiken. Ett delsyfte är att samla mål för alla de sakområden där insatser kan och behöver genomföras på en regional nivå, vilket gör den mer omfattande och komplex än strategier inom ett mer avgränsade politikområden. Därmed är den regionala utvecklingsstrategin även vägledande för andra regionala planer och strategier som tas fram för mer avgränsade sakområden.

Strategin syftar även till att samla aktörer på en gemensam regional arena för sektorsövergripande samverkan, där man tillsammans bidrar till att Västerbotten blir den region som den har potential att vara år 2030.

Regionala utvecklingsinsatser syftar till att stärka förmågan till förändring i regionen. Det ska sedan resultera i de önskvärda samhällsförändringar som finns formulerade i övergripande mål, inriktningar och prioriteringar.

Målen för en hållbar utveckling i Västerbotten omfattar tre inriktningar och sex prioriteringar. De tre inriktningarna beskriver de perspektiv som behöver genomsyra arbetet för att olikheter ska skapa utvecklingskraft och förverkliga målsättningarna i den regionala utvecklingsstrategin.

1.1.1. En sammanhållen region

Västerbotten är en sammanhållen region, med utvecklade samverkansstrukturer inom olika samhällsområden. Trots de långa avstånden finns en stor erfarenhet av att komplettera varandra och skapa närhet. Utmaningarna med den geografiska placeringen, de långa inomregionala avstånden och de olika förutsättningarna i städer, lands- och glesbygder vänds till en fördel genom att ta avstamp i de lokala förutsättningarna för integrering och sammankoppling mellan olika delar av regionen och vidare ut i världen.

"Regionala utvecklingsinsatser bidrar till en platsbaserad, utåtriktad och integrerad utveckling av städer, landsbygder och glesbygder inom och utanför länet, för att Västerbotten ska vara en sammanhållen region."

1.1.2. Jämlik och jämställd inkludering

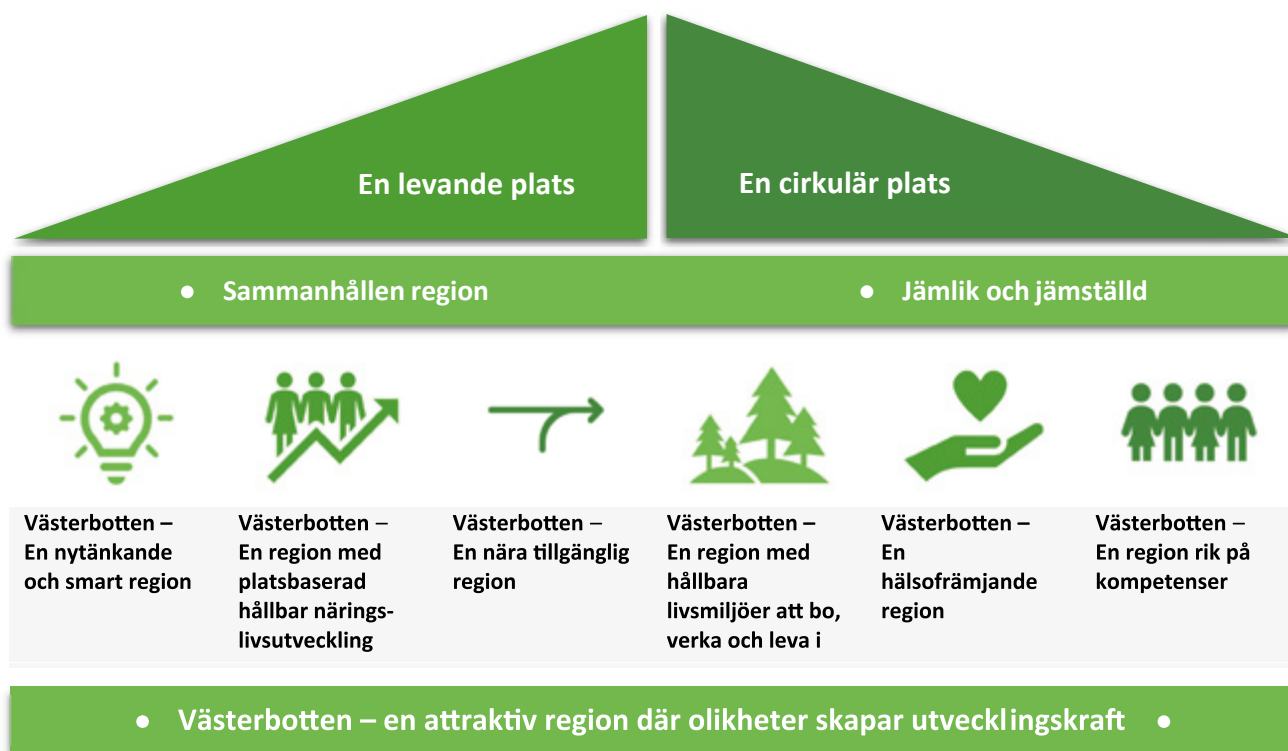
Alla människor ska ha samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter inom alla områden i livet. Västerbotten arbetar för att en jämställd och jämlik inkludering där människor ges likvärdiga möjligheter – oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder. Medinflytande, ekonomiska möjligheter och allas möjligheter att ta del av samhället ska genomsyra regionens arbete.

"Regionala utvecklingsinsatser bidrar till att länet säkerställer att skillnader mellan grupper utjämnas för en jämställd och inkluderande utveckling."

1.1.3. Föregångare i omställningen

Västerbottens tillgångar ger en möjlighet att vara föregångare i omställningen till en minskad påverkan på klimat och miljö. I regionen finns resurser som ger Västerbottens en fördel i att utveckla beredskap för klimatförändringarna samt sälla om till ett cirkulärt samhälle med minskade klimatutsläpp och bevarande av biologisk mångfald.

"Regionala utvecklingsinsatser bidrar till att länet blir en föregångare i omställningen till ett cirkulärt samhälle med beredskap för klimat- och miljöförändringar."



Västerbotten är ett län som är rikt på resurser, men regionens viktigaste resurs är människorna. Med framväxten av kunskapssamhället, där den viktigaste drivkraften för tillväxt är kreativitet och kompetens, blir människans roll central för regional utveckling.

Goda möjligheter till studie- och arbetspendling är en viktig grundsten för regional utveckling. Kollektivtrafiken är tillsammans med andra viktiga aspekter av samhällsbyggandet såsom infrastruktur-utveckling, bostadsbyggande och hur olika verksamheter lokaliseras, faktorer som skapar förutsättningar för människor att leva och utvecklas och verksamheter att etableras och växa i Västerbotten.

1.2. Västerbottensmodellen

Organisation och finansiering av kollektivtrafiken i Västerbotten sker med grund i Västerbottensmodellen. Region Västerbotten såsom regional kollektivtrafikmyndighet har det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken i enlighet med Lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

I samband med regionbildningen så utreddes på vilket sätt organiseringen och finansieringen av kollektivtrafiken skulle ske i länet. Efter utredning så genomfördes en delskatteväxling

av de så kallade gemensamma kostnaderna, kundtjänst, IT, administration och marknadsföring genomfördes från kommunerna till Region Västerbotten. Oförändrat så kvarstod finansieringsansvaret för trafiken enligt tidigare modell genom att kommunerna finansierar trafiken inom kommunen medan Region Västerbotten finansierar stamlinjetrafiken med buss mellan kommuncentra, över kommun och länsgränser, samt tågtrafiken inom ramen för Norrtåg AB.

Västerbottensmodellen ger kommunerna att stort inflytande över kollektivtrafiken inom kommunen. Modellen bygger även på en hög grad av samråd och samverkan mellan länets kommuner och Region Västerbotten. Kollektivtrafikfrågorna är högt på agendan i länet, vilket skapar goda förutsättningar för en gemensam strävan att utveckla kollektivtrafiken. I en stor del av kommunerna så utgörs resenärsbasen i kollektivtrafiken av skolelever, vilket också påverkar utformningen av kollektivtrafiken. En potential till utveckling av kollektivtrafiken är att framöver arbeta aktivt med den anropsstyrda kollektivtrafikens utformning.

Västerbottensmodellen fastställdes av de beslutande församlingarna i länets kommuner och därefter av regionfullmäktige i juni 2021 efter genomlysning av modellen. Detta skapar en stabil gemensam väg framåt i länet.



Foto: Jonas Westling

2. Mål för kollektivtrafik i Västerbotten

Målen i trafikförsörjningsprogrammet anger en övergripande utvecklingsnivå med en hög ambitionsnivå. Programmets mål utgår från dagens utgångsläge och identifierade utmaningar och möjligheter. Utgångspunkten är övergripande strategier samt mål från föregående trafikförsörjningsprogram. Tidsatta delmål är för att kunna mäta måluppfyllelse under programperioden medan mål med längre tidshorisont används för att fånga de mer långsiktiga ambitionerna och förväntade större förändringar i Västerbotten med betydelse för utvecklingen av kollektivtrafiken. Indikatorer används för att kunna följa utvecklingen mer kontinuerligt.

Målen är Region Västerbottens samlade politiska bedömning utifrån kollektivtrafikens betydelse idag och för länets framtida utveckling. Grundläggande är att det finns en fortsatt vilja till utveckling av kollektivtrafiken för att möjliggöra en hållbar mobilitet i ett sammanhållet län där förutsättningarna skiftar utifrån geografi, befolkning och infrastrukturella olikheter.

Målen är utformade för att vara sinsemellan stödjande, det vill säga att de tillsammans skapar en gemensam framåtsyftande kraft. Kollektivtrafiken bidrar till ett attraktivare län med mindre miljöpåverkan, förbättrad trafiksäkerhet och folkhälsa, minskad trängsel och förbättrade tillgänglighet till viktiga samhällsfunktioner. En satsning på kollektivtrafiken skapar förutsättningar för god tillgänglighet i syfte att vidga arbetsmarknader och människors möjlighet att delta i samhället.

2.1. Kollektivtrafiken ska väljas före andra motoriserade transporter i Västerbotten

Kollektivtrafiken bidrar till samhällsnytta på flera olika sätt. Kollektivtrafiken skapar en hållbar mobilitet genom att resor sker tillsammans och genom att kollektivtrafiken bedrivs med förnybara drivmedel. En resa med kollektivtrafiken innebär generellt även en högre grad av fysisk aktivitet, vilket påverkar folkhälsan i positiv bemärkelse. Genom kollektivtrafiken skapas även en tillgänglighet för fler grupper i samhället, vilket är viktigt för att skapa ett samhälle som bygger på delaktighet och möjlighet till inflytande.



Mål 1: Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är 25 % år 2035. Delmål för 2031 är 20 %.

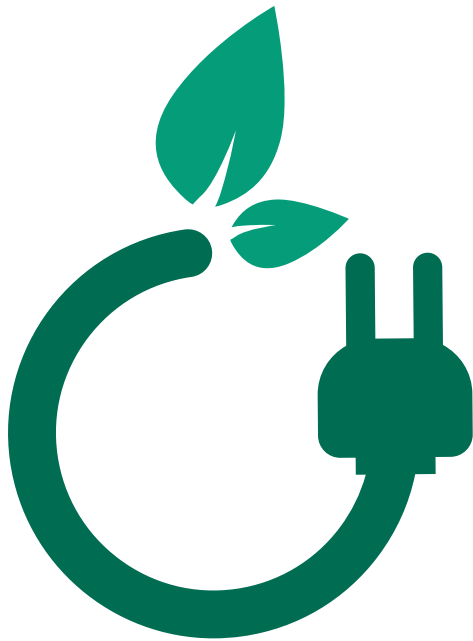
Kollektivtrafikens marknadsandel sjönk i samband med pandemins start 2020. Effekter för resandet kan fortsatt ses då förändringar skett i samhället där en ökad digitalisering påverkar behov av att genomföra resor. Marknadsandelen för 2023 är 14 procent vilket är 4 procent lägre än 2019.

I Trafikanalys årliga resvaneundersökning för 2023 så konstateras att färre resor genomförs än innan Coronapandemin, närmare bestämt 12 procent färre resor jämfört med 2019. Framför allt har resor till eller från arbetsplats, skola eller i tjänsten minskat. Dessa resor har minskat med 18 procent, vilket är en statistiskt säkerställd förändring. Även om kollektivtrafiken under 2023 hade en större återhämtning än bil, gång och cykel så är nivån på resandet lägre än före pandemin.

Insatser för att öka förflyttningar med såväl gång som cykel i stället för med bil har en positiv inverkan för kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet. Eftersom gång och cykel även kan ses som komplement till en kollektivtrafikresa eller som ersättning för en bilresa så är insatser för att stimulera dessa färdmedel även positiva ur ett kollektivtrafikperspektiv. Förutsättningarna att bidra till måluppfyllelsen skiftar över länet. Alla bidrag till ökad marknadsandel är värdefulla även om utmaningarna är större i mer glest befolkade delar av länet.

2.2. Kollektivtrafikens klimatpåverkan ska minska

Kollektivtrafik i sig är ett hållbart sätt att resa. För att ytterligare öka kollektivtrafikens klimatnytta så behöver kollektivtrafikens drivmedel vara förnyelsebara. För att peka ut vilka drivmedel som ska använda inom kollektivtrafiken på väg så har en Drivmedelsstrategi för kollektivtrafiken på väg i Västerbotten tagits fram. Utredningen ska användas som ett verktyg för att Region Västerbotten, Länstrafiken i Västerbotten samt länets kommuner gemensamt på ett tydligt och effektivt sätt ska kunna arbeta för att uppnå uppsatta miljömål. För att kunna uppnå miljömål behöver det finnas tillgång till fordon och en infrastruktur för de drivmedel som kollektivtrafiken ska drivas med.



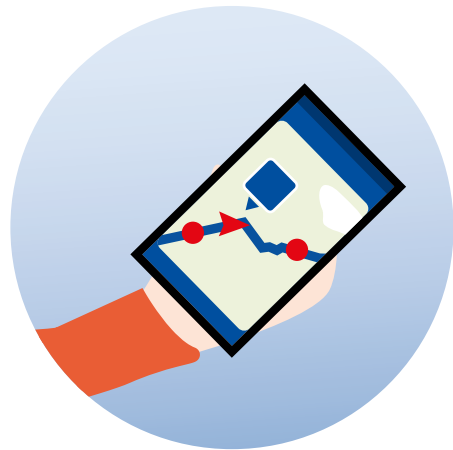
Mål 2: Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken uppgår till 100 % år 2030.

Uppföljning av de drivmedel som används i kollektivtrafiken i Västerbotten sker genom miljö- och fordonsdatabasen FRI-DA. I databasen lagras, sammanställs och följs information rörande de fordon som används inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Genom databasen kan data enkelt tas fram som visar på hur kollektivtrafikens måluppfyllelse ser ut inom bland annat miljöområdet. 2023 utfördes 88 procent av den allmänna kollektivtrafikens fordonskilometer med förnybara drivmedel.

2.3. Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas

Västerbotten är ett vidsträckt län där flertalet invånare bor i de mer kustnära områdena och i stråk efter älvarna i öst-västlig riktning. Förutsättningarna till kollektivtrafik skiljer sig över länet, men behov av kollektivtrafik är minst lika viktig oavsett geografi.

Västerbottens kollektivtrafik finansieras av både länets kommuner och Region Västerbotten. Tågtrafiken och stomlinjerna med buss, som finansieras av Region Västerbotten binder ihop länets olika delar och länet med omvärlden. Länets kommuner finansierar kollektivtrafiken inom respektive kommun. För att länets kollektivtrafik ska utvecklas behöver samtliga delar utvecklas utifrån sina olika förutsättningar.



Mål 3: Minst 90 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 60 minuter med ett utbud om minst 10 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 87 % av invånarna.

Minst 97 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 120 minuter med ett utbud om minst 3 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 93 % av invånarna.

Genom att utveckla den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik i Västerbottens alla delar så skapas möjlighet för länets olika delar att växa och utvecklas utifrån sina olika förutsättningar och möjligheter. Skälet till att det finns två målnivåer är för att ta hänsyn till de långa avstånden i länet. Ett led för att kunna uppnå nivån om tio resmöjligheter i mer glest befolkade delar av Västerbotten, innebär ett behov av att samhällsresurser inom trafikformer som kräver tillstånd i stället styrs till kollektivtrafik som möjliggör resmöjligheter för alla.

Till följd av den starka befolkningskoncentrationen efter kusten så har drygt 83 procent av länets befolkning tillgång till tio eller fler turer per vardag inom 60 minuter till minst ett kommuncentrum. Det är främst invånare i kommunerna Nordmaling, Robertsfors, Skellefteå, Umeå, Vindeln och Vännäs som har tillgång ett sådant utbud inom restiden.

Nästan 89 procent av länets befolkning har tillgång till tre eller fler turer inom två timmar till ett kommuncentrum. Det är generellt ett lägre turutbud i inlandet och i kombination med de långa avstånden så innebär det att inlandets invånare har en lägre grad av tillgång till kollektivtrafik.

Det är främst i stadstrafiken och i de starka stråken som kollektivtrafiken på ett tydligt sätt knyter ihop olika kommuncentrum. I stråken har kollektivtrafiken förutsättningar att vara konkurrenskraftig gentemot bilen och en viktig framgångsfaktor är att utveckla och möjliggöra för invånarna att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk. Detta kan ske genom bebyggelseutveckling i de områden där detta är möjligt och i de områden där så inte är möjligt genom exempelvis pendelparkeringar och utveckling av on demand trafik som anslutning mot den linjelagda kollektivtrafiken.

2.4. Kollektivtrafikens tillgänglighet ska öka för personer med funktionsnedsättningar

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har systematiskt pågått, men det finns fortfarande mycket arbete kvar att göra. Insatser som skapar en kollektivtrafik som är tillgänglig för personer med olika funktionsnedsättningar förbättrar även tillgängligheten för övriga resenärer.

I lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik står att kollektivtrafiken ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättningar. Detta innebär att funktionsnedsattas särskilda behov ska beaktas vid planering och utförande av kollektivtrafiken. De färdmedel som används ska så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionsnedsättningar. I förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik anges att anpassningen ska ske i den takt och i den omfattning som bedöms skälig med hänsyn till syftet och de tekniska och ekonomiska förutsättningarna hos de som utövar trafiken.



Mål 4: Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar.

I vilken utsträckning den allmänna kollektivtrafiken kan användas av personer med funktionsnedsättningar beror på flera olika saker. För att kollektivtrafiken ska vara användbar behöver åtgärder för att komma till rätta med fysiska hinder genomföras, kontinuerligt arbete med bemötande, samt utveckling av att tillgängliggöra information. Flera av de åtgärder som behövs är exempelvis förbättringar av kollektivtrafikens infrastruktur, vilket kommer att ta tid i ett vidsträckt län som Västerbotten.

Det finns en mängd olika funktionsnedsättningar och kopplat till exempelvis infrastruktur så finns en standard för när något är tillgängligt i den hållplatshandbok som Länstrafiken tagit fram. Frågan om tillgänglighet är dock mer komplex. Avseende exempelvis en hållplats så kan själva hållplatsen vara tillgänglig medan vägen till/från hållplatsen har brister eller att exempelvis brister i snöröjning gör att hållplatsen inte är tillgänglig under delar av året. I arbetet med indikatorer kopplade till målet behöver dessa skärningspunkter och behov av förtydliganden att utvecklas.

Arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning inriktas i första hand på resenärer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel. Anpassning ska även eftersträvas så att specifika behov tillgodoses för personer med andra typer av funktionsnedsättningar.

2.5. Det ska vara attraktivt att resa med kollektivtrafiken i Västerbotten

Det är viktigt att stärka bilden av kollektivtrafiken, göra den attraktiv och därmed ett naturligt färdmedelsval. Att förbättra kundnöjdhet kräver både fokus och uthållighet.



Mål 5: Andelen resenärer som anser att det är attraktivt att åka med kollektivtrafiken i Västerbotten ska öka till 69 % år 2035. Delmål 67 % år 2031.

Den faktor som påverkar kundnöjdheten i störst utsträckning är den upplevda punktligheten, dvs. att man kan lita på att man kommer fram i den tid som anges i tidtabellen. Kollektivtrafikens undersökningsverktyg Kollektivtrafikbarometern används för att kontinuerligt mäta olika faktorer inom kollektivtrafiken. Undersökningen inkluderar såväl de som reser ofta som de som reser mer sällan eller aldrig.

Kollektivtrafiken behöver både upplevas som attraktiv och vara utformad med en medvetenhet om den stora variationen av behov och förutsättningar som finns hos Västerbottens invånare och besökare. Kollektivtrafiken omfattar inte enbart själva resan utan allt som sker inför och efter resan. Möjligheterna till att få information genom olika kanaler, köpa biljetter, ta sig till och från hållplatsen eller stationen, stöd/hjälp vid förseningar eller andra oförutsedda händelser, är exempel på ytterligare faktorer som påverkar upplevelsen av kollektivtrafiken. Insatser inom dessa områden samt utbudet av kollektivtrafik samspelar för att skapa en attraktiv kollektivtrafik som är ett självklart val för mobilitet.

2.6. Vägen mot målen

Vägen mot målen kommer att kräva möjlighet att mäta framstegen över tid. För att åskådliggöra inom vilka områden som förflyttningar sker i enlighet med plan och i vilken utsträckning som ökade ansträngningar behövs för att uppnå uppsatta mål, så kommer en kortfattad årlig uppföljningsrapport att tas fram.

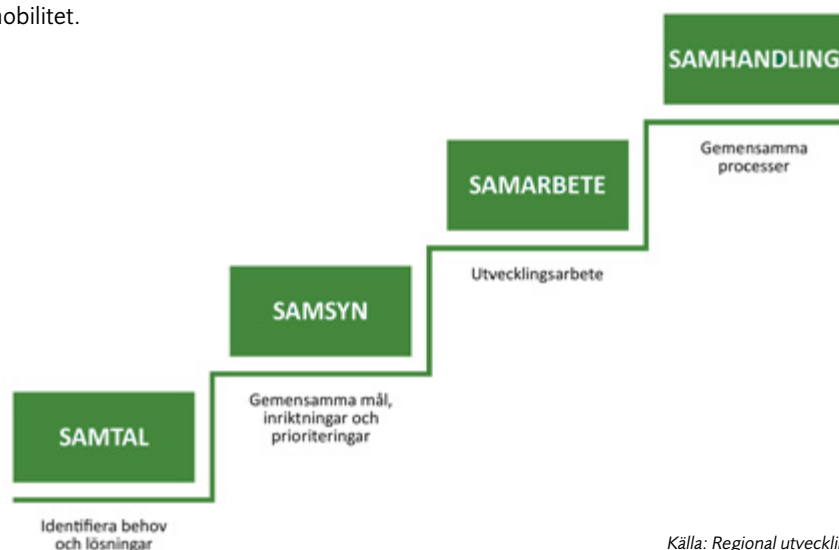
Det kommer att krävas insatser från många olika håll för att kunna nå målen. I vissa fall kan vägen framåt vara tydlig och enkel, men i många fall krävs insatser som bygger på ett gemensamt arbete inför och under en process. Även om framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet bygger på dialog, samverkan och samsyn så finns behov av att detta även genomsyrar förverkligandet av programmet och att det finns ett stort mått av samarbete och samhandling. Ambitionen är att processen som användes vid framtagande av Regional utvecklingsstrategi 2020 – 2030 även ska genomsyra det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Västerbottensmodellen, vilken är grunden för Region Västerbotten och kommunernas fördelning av finansiering av kollektivtrafiken i länet, innebär att det finns ett delat ansvar för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet. Det är inte en part som kan förverkliga målpåfyllelsen, vilket framgår av avsnitt 3.3 Roller och ansvar.

2.6.1. Indikatorer

För att nå målen i trafikförsörjningsprogrammets har ett antal indikatorer identifierats som skapar en mätbarhet och inom vilka områden som det är av betydelse att aktiviteter genomförs för att förflyttning mot målen ska ske.

Vissa indikatorer kopplar mot/bedöms vara relevanta för fler än ett mål och därmed så kopplas indikatorerna inte direkt mot ett enskilt mål även om en indikator kan ha en högre betydelse för målpåfyllelsen för de olika målen.



Källa: Regional utvecklingsstrategi 2020 – 2030, sida 7.

Begreppsförklaring:

Sällanresenärer: De som åker bil eller kollektivt som mest 1 - 3 dagar per månad.

Kollektivtrafikresenärer: De som reser kollektivt minst 1 - 3 dagar per månad och som inte åker bil 1 - 3 dagar per månad eller oftare.

Kunder: De som reser med kollektivtrafiken minst 1 - 3 dagar per månad.

Ikke kunder: De som reser med kollektivtrafiken någon gång per kvartal, mer sällan eller aldrig.

Allmänhet: Samtliga respondenter i Västerbotten, kunder och ikke kunder.

NKI: Nöjdhetsindex. Andelen kunder som gett betyg 4 och 5 i frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?"



Foto: Länstrafiken i Västerbotten AB

Indikator 1 – Andelen kunder ökar (kopplar till mål 1)

Andelen kunder i kollektivtrafiken ska öka. Utgångsvärde 2023 är 56,6 %. Mätning sker genom Kollektivtrafikbarometern.

Indikator 2 – Allmänheten som upplever fördelar med kollektivtrafiken ökar (kopplar till mål 1)

Andelen bland allmänheten som upplever att det finns fördelar med att åka med kollektivtrafiken jämfört med att åka med bil ska öka. Utgångsvärde 2023 är 59 %. Mätning sker genom Kollektivtrafikbarometern.

Indikator 3 – Tillgång till ledsagning (kopplar till mål 4)

Tillgång till ledsagning ska finnas vid minst en bytespunkt per kommun 2035. Indikator 2031 är att de prioriterade bytespunkterna i det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning ska ha tillgång till ledsagning. Inriktning är att årligen addera en bytespunkt med ledsagning. Ledsagning skedde 2023 vid tio bytespunkter (i fem kommuner) där tåg och/eller buss angör i Västerbotten.

Indikator 4 – Tillgängliga bytespunkter (kopplar till mål 4)

30 utpekade bytespunkterna i Västerbotten ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning senast 2030 till 2035 ska ytterligare 5 bytespunkter vara tillgängliga.

Indikator 5 – Tillgängliga hållplatser i stadstrafiken (kopplar till mål 4)

Samtliga hållplatser som trafikeras av stadstrafiken i Skellefteå och Umeå ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning 2035. Delmål 2031 är 90 %.

Indikator 6 – Tillgängliga fordon (kopplar till mål 4)

Trafiken i det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning ska utföras med fordon som möjliggör att påstigning, fastspänning, resa samt avstigning kan genomföras med rullstolar upp till 70 cm breda och 120 cm långa, totalvikt 300 kg. Test genomfördes våren 2024. Resultaten från testet används för att utveckla kravställen för nya fordon. Indikator är att resultaten från genomförda test medför utvecklade upphandlingsdokument och andra åtgärder som identifieras i samband med test. Test genomförs 2027 samt 2031.

Indikator 7 – Nöjda kunder (kopplar till mål 5)

Andelen kunder i kollektivtrafiken som är nöjda med kollektivtrafiken ska vara minst 68% och högre än rikssnittet för kollektivtrafiken. Mätning sker genom Kollektivtrafikbarometern.

Indikator 8 – Kollektivtrafiken är trygg (kopplar till mål 5)

Andelen bland allmänheten som anser att det är tryggt att resa med kollektivtrafiken bibehålls eller ökar jämfört med 2023. Utgångsvärde 2023 är 78 %. Mätning sker genom Kollektivtrafikbarometern.

Indikator 9 – Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken (kopplar till mål 5)

Upplevelsen hos allmänheten, att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken, ska öka. Utgångsvärde 2023 är 59 %. Mätning sker genom Kollektivtrafikbarometern.



3. Strategisk inriktning, målgrupper samt roller och ansvar för genomförande

Arbetet för att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet tar sin utgångspunkt i kostnadseffektivitet och måluppfyllelse. I stor utsträckning arbetar kollektivtrafikens aktörer sedan länge utifrån vad som är bäst för kollektivtrafikens användare – för resenärerna. Samverkan, samsyn och samarbete och samhandling är avgörande byggstenar för att gemensamt kunna göra förflyttningar inom kollektivtrafiken i önskad riktning.

Behov finns att ytterligare utveckla och tydliggöra strategiska inriktningar för på vilket sätt kollektivtrafikens roll som framtidens mobilitetsskapare ska kunna stärkas.

3.1. Strategisk inriktning

Västerbotten har genom Västerbottensmodellen som innebär att kommunerna i länet påverkar omfattningen av inokommunal kollektivtrafik medan Region Västerbotten påverkar omfattningen av kollektivtrafik mellan kommunerna och till och från länet. Detta innebär att kommunerna och Region Västerbotten tillsammans behöver arbeta med den strategiska inriktningen för kollektivtrafiken. Mot bakgrund av omställning av fordonsflottan till fossilfrihet, den samhällsomvandling som sker i norra Sverige, samt ökat behov av utveckling inom områdena krigsberedskap och civilt försvar, så ökar behovet av att gemensamt och koordinerat arbeta med strategiska frågor.

3.1.1. Övergripande strategier och planer

Det finns ett antal övergripande strategi- och planeringsdokument som skapar förutsättningar för arbetet och utvecklingen av kollektivtrafiken i Västerbotten och i norra Sverige. Dessa finns inom såväl kommunerna som Region Västerbotten och träffar antingen den egna organisationens arbete med kollektivtrafiken eller är på en regional nivå och påverkar hela länets utveckling. Bland dessa kan några nämnas:

- Regional utvecklingsstrategi 2020 – 2030
- Norrtåg 2040 – en tågvision
- Drivmedelsstrategi för kollektivtrafik på väg i Västerbotten
- Regionplan
- Länstransportplan 2022 – 2033
- Nationell plan för transportsystemet 2022 - 2033
- Kommunala översiktsplaner
- Kommunala planer för landsbygdsutveckling
- Kommunerna och Region Västerbottens kollektivtrafikplaner

Behov finns av att utveckla och sammanställa vilka strategi- och planeringsdokument som påverkar kollektivtrafikens utveckling och vilka som skulle behöva utformas och beslutas för att skapa kraft i utvecklingsarbetet. Utifrån Västerbottensmodellen och dess påverkan på omfattning och utbud av inokommunal kollektivtrafik så finns behov av att såväl Region Västerbotten som länets kommuner fastställa vilka nivåer av kollektivtrafik som ska finnas i olika stråk och områden där man finansierar trafik.

3.1.2. Genomförande – så uppnår vi målen

Måluppfyllelse och ett utvecklat resenärsperspektiv förutsätter samverkan inom länet, regionalt och nationellt. Erfarenhet visar att samverkan mellan aktörer och funktioner som ansvarar för olika delar, är ett effektivt sätt att planera och genomföra förändringar. Samverkan tar mycket tid och behöver prioriteras och planeras väl. När trafikförsörjningsprogrammet är antaget kommer Region Västerbotten att ta initiativ till att leda ett sammanhållet arbete i regionen för att uppnå programets mål.

För att skapa god kännedom om trafikförsörjningsprogrammet och dess mål så kommer en kortfattad årlig rapport att tas fram. Rapporten ska spegla måluppfyllelse, pågående och genomfört arbete för utveckling av kollektivtrafiken. Rapporten blir ett verktyg för kunskapsuppbyggnad och inom vilka områden och hur fortsatt utveckling kan och bör ske.

Utveckling av och deltagande i nätverk inom relevanta strategiska områden i länet, regionalt och nationellt är viktigt för att tillvara ta redan uppnådda effekter, men även för att fortsätta utveckling inom olika områden. Bland annat identifieras behov av att utveckla kännedomen om hur besöksnäringens behov ser ut och vilka förutsättningar som finns att möta dess behov då besöksnäringens verksamheter ofta bygger på gläsare, mer perifera platser attraktivitet och tillgänglighet.

Det är viktigt att skapa en gemensam bild av behov, möjligheter och utmaningar i länets olika delar och i länet som helhet. Utvecklingen i Västerbottens olika delar ser olika ut. Möjlighet till kollektivt resande innebär inte att kollektivtrafiken är likadant utformad i hela länet, utan snarare att den har olika utformning till följd av olika förutsättningar. Resurser till en bibehållen eller utvecklad kollektivtrafik är ett viktigt område inom vilket samverkan behövs för att se på vilket sätt nuvarande och framtida resurser kan användas för största möjliga effekt.

3.1.3. Fokusområden för stärkt framdrift

Mot bakgrund av de förutsättningar som finns i Västerbotten idag och de möjligheter och utmaningar som kan ses i framtiden så kan ett antal olika fokusområden skönjas. Västerbotten är ett vidsträckt län med demografiska utmaningar. En stor andel av befolkningen finns längs kusten. Befolknings-prognoserna ger ingen indikation att denna struktur kommer att förändras. Inlandets kommuner med en åldrande och minskande befolkning har behov av mobilitet liksom i de delar av länet där befolkningstillväxt sker. Detta skapar behov av att tillgodose behoven av mobilitet på olika sätt.

Nedan presenteras ett antal möjliga fokusområden inom vilka insatser skulle kunna skapa möjlighet till ökat kollektivt resande. Arbete inom de olika fokusområdena kommer att involvera insatser och finansiering från såväl Region Västerbotten som länets kommuner då finansiering av kollektivtrafiken i Västerbotten sker i enlighet med Västerbottensmodellen. Under avsnitt 3.3. Roller och ansvar finns ytterligare information om hur samverkan ska ske i länet.

Utveckla trafik i starka stråk och områden där det finns potential till ökat resande. För att kunna göra detta behöver det finnas strategier som bygger på underlag kring dagens pendlingsströmmar och prognoser för hur dessa kan komma att ändras.

Utveckla den anropsstyrda trafiken för att stärka mobiliteten i hela länet. Dagens anropsstyrda trafik har inte förändrats i någon större utsträckning de senaste årtiondena. I dag finns systemstöd som kan innebära att utveckling kan ske. Ett ökat nyttjande av trafiken kommer dock att innebära ökade kostnader för de som finansierar trafiken. Möjligheterna till mobilitet i hela länet är dock en viktig regionalpolitisk fråga. Utveckling av hur anropsstyrd trafik upphandlas kommer att vara en viktig utvecklingsfråga.

Utöka andelen allmän kollektivtrafik som täcker de behov som idag tillgodoses av trafik som kräver tillstånd för att kunna användas. Exempel på sådan trafik är färdtjänst, skolskjutsar samt sjukresor. Om de medel som finansierar dessa persontransporter skulle användas för att utveckla den allmänna kollektivtrafiken så finns potential att öka antalet resor. En gemensam behovsanalys skulle kunna lägga grunden för ett kollektivtrafiksystem som motsvarar flera gruppers behov av mobilitet. Utökat utbud skapar incitament till ett ökat kollektivtrafikresande. Arbete inom detta område kommer att kräva utökad samverkan över verksamhetsgränser och behov av ökad flexibilitet.

Arbeta för att stärka samspelet mellan exempelvis byggelseutveckling, infrastruktur och kollektivtrafik för att ge en tydlig inriktning för samhällsplaneringen. Genom den gröna samhällsomvandlingen och bland annat byggandet av Norrbottenabanan så har behovet av samspel för att kunna få ut mesta effekt och stärka det hållbara resandet ökat.

Verka för forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet. Arbete inom projekt och genom att använda olika styrmedel som driver beteendeförändringar mot ett hållbart resande, insatser som stärker upplevelsen av kollektivtrafiken som enkel, trygg och tillgänglig och därmed det självklara valet vid förflyttningar.



3.1.4. Krisberedskap och civilt försvar

Samhällets krisberedskap kan beskrivas som förmågan att förebygga, motstå och hantera krissituationer. Syftet med svensk krisberedskap är att värna befolkningens liv och hälsa, samhällets funktionalitet och förmågan att upprätthålla våra grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter.

Civilt försvar, och arbetet med detta, tar sin utgångspunkt i samhällets krisberedskap och syftar till att inför och under höjd beredskap samt under krig värna befolkningen, säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna samt bidra till Försvarsmaktens förmåga att möta ett väpnat angrepp.

Länsstyrelsen har en roll att verka för samordning och gemensam inriktning av de åtgärder som behöver vidtas vid en krissituation och ska stödja de aktörer som är ansvariga för krisberedskapen i länet avseende planering, risk- och sårbarhetsanalyser samt utbildning och övning. Länsstyrelsen är, förutom Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, en viktig part för kollektivtrafik-myndighetens beredskapsplanering.

Civil beredskap är ett samlingsnamn för krisberedskap och civilt försvar. Det civila försvaret och krisberedskapen ska förstärka varandra i gemensamma processer för samordning, planering och förberedelser. Den yttersta krisen, det vill säga ett väpnat angrepp, är dimensionerande för den civila beredskapen.

Ytterst syftar den civila beredskapen till att förbereda oss på alla slags samhällsstörningar som riskerar att skada oss. Det som ska värnas är samhällets grundläggande skyddsvärden:

- människors liv och hälsa,
- samhällets funktionalitet,
- demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter,
- miljö och ekonomiska värden,
- nationell suveränitet.

Civilt försvar och krisberedskap regleras i lagar och förordningar. Fördelningen av ansvar och roller bygger även på grundläggande principer. Vissa myndigheter har mer ansvar än andra, men alla har ett ansvar att minska sårbarheter och värna samhällets grundläggande skyddsvärden utifrån sitt verksamhetsansvar.

När en samhällsstörning inträffar finns det inte en särskild krisorganisation som tar över hanteringen, däremot kan verksamheten behöva gå upp i stab eller aktivera en särskild krisledning. Alla som berörs av händelsen bidrar utifrån sitt ansvarsområde. Detta förväntas även av företag och privatpersoner. Det är grunden för den civila beredskapen. Västerbotten ingår i Norra civilområdet som är samordningsansvarig för högre regional nivå. Sektorsmyndighet för området transporter är Trafikverket.

Flera parter, bland annat Sveriges Kommuner och Regioner, Svensk kollektivtrafik och kollektivtrafikmyndigheterna, arbetar förebyggande genom kunskapsuppbyggnad, planering och samverkan för att upprätthålla gemensam, samhällsviktig transportverksamhet. Samhällets behov av transporter ska tillgodoses vid kris, höjd beredskap eller ytterst krig.

Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten antog 2016 en krisberedskapsplan inklusive praktiska rutiner för hur myndigheten ska prioritera kollektivtrafiken i händelse av kris i länet. De buss- och tåglinjer som i första hand ska prioriteras vid drivmedels- eller förarbrist är de som ingår i "Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning". Behov finns av fortsatt arbete inom området för att ytterligare stärka förmågan att förbygga, motstå och hantera krissituationer.

Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten har påbörjat arbete med en revidering av krisberedskapsplan för kollektivtrafiken utifrån de förändrade förutsättningar och behov som finns nu. Arbetet kommer att ske i samverkan med länets kommuner.

Utifrån det förändrade geopolitiska läget så finns behov av att förstärka och fördjupa arbetet med krisberedskap och civilt försvar.

3.2. Målgrupper

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har till uppgift att verka för att den regionala kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla resenärsgupper. I samråd under framtagande av det regionala trafikförsörjningsprogrammet har frågan om vilka de olika intressenterna ser som målgrupper för kollektivtrafiken. Utifrån samråden, innehåll i tidigare trafikförsörjningsprogram samt analys av vilka som använder kollektivtrafiken samt vilka som kan möta utmaningar i användningen av kollektivtrafiken så har följande framkommit.

Vid utformningen av kollektivtrafiken är det viktigt att ta hänsyn till både mäns och kvinnors behov och preferenser, liksom barn och äldre, samt personer med olika funktionsnedsättningar. Hänsyn behöver även tas till såväl invånare som besökande, personer med annan språklig bakgrund, samt personer med olika ekonomiska förutsättningar. Skiftande behov och utmaningar i städer, tätorter och på landsbygd och i glesbygd behöver även beaktas.

Om grundantagandet är att det finns tillgång till kollektivtrafik, så kan konstateras att det finns ett antal grupper som kan antas ha större utmaningar/behov av anpassningar/stöd för att kunna ta del av kollektivtrafiken på samma sätt som andra grupper. Dessa grupper har i Västerbotten identifierats vara;

- Barn
- Äldre
- Personer med funktionsnedsättningar
- Personer med annan språklig bakgrund

Insatser för att möta dessa gruppers behov kommer även positivt att bidra till övriga resenärers nöjdhet med kollektivtrafiken.



Foto: Länstrafiken i Västerbotten AB

3.3. Roller och ansvar

Region Västerbotten är regional kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten. Trafikförsörjningsprogrammet utgör det viktiga måldokumentet. Programmet har från och med 2025 försökt att anpassas för att bättre motsvara samma period som den regionala utvecklingsstrategin.

I Västerbotten så sker finansieringen av kollektivtrafiken genom Västerbottensmodellen. Det innebär att länets kommuner finansierar den allmänna kollektivtrafiken inom respektive kommun, medan Region Västerbotten finansierar den allmänna kollektivtrafiken på väg och järnväg mellan kommuncentra och över länsgräns. Region Västerbotten finansierar även de så kallade gemensamma kostnaderna hos Länstrafiken i Västerbotten AB. Det innebär att Region Västerbotten och länets kommuner tillsammans behöver arbeta för att utveckla kollektivtrafiken i länet kopplat till målen i det regionala kollektivtrafikprogrammet och med hänsyn till vilken trafik olika parter finansierar.

Länstrafiken i Västerbotten AB ägs till 100 % av Region Västerbotten. Bolaget ansvarar för att operativt omsätta kommunerna och Region Västerbottens trafikbeställningar till kollektivtrafik. Bolaget ansvarar för IT, marknadsföring, kundtjänst och administration. (Inom dessa fyra områden ryms en mängd olika delmängder som syftar till att följa upp, utveckla och säkerställa att trafiken utförs i enlighet med vad som är beställt). Länstrafiken har fått delegerad befogenhet att ingå avtal för den allmänna kollektivtrafiken. Skellefteå kommun har fått delegerad befogenhet att ingå avtal för Skellefteå tätortstrafik samt utgående trafik till Skelleftehamn.

Norrtåg AB är ett gemensamt ägt bolag tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland Härjedalen, Norrbotten och Västernorrland. Norrtåg ansvarar för att omsätta länens beställningar av trafik i tågtrafik inom Norrtågssystemet.

Kommunerna ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling, vilket är en grund för kollektivtrafikens förutsättningar. Kommunernas ansvar och inflytande över parkeringsnormer och avgifter, vilket i hög utsträckning kan påverka utvecklingen för andelen hållbara resor. Det behöver finnas en långsiktighet och kontinuitet i arbetet med kollektivtrafiken. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas behöver dess framkomlighet förbättras och kollektivtrafiken behöver ses i ett större sammanhang med samplanering mellan kollektivtrafiken och bebyggelseutveckling.

Trafikverket och länets kommuner ansvarar som väghållare för stora delar av kollektivtrafikens infrastruktur. Hållplatser, resecentrum, stationer och framkomlighet i vägsystemet är viktiga förutsättningar för att skapa en attraktiv kollektivtrafik. Region Västerbotten såsom kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten har det övergripande ansvaret för länets kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagen. Myndigheten kommer därför att aktivt verka för att befintliga nätverk och samverkansytor bibehålls och utvecklas utifrån behov, samtidigt som nya forum och nätverk för dialog etableras där sådana bedöms saknas. Region Västerbotten kommer att leda det sammanhållna arbetet i länet för att uppnå programmets mål.

3.4. Lagar och förordningar

Det finns en mängd olika lagar och förordningar som styr arbetet med kollektivtrafiken. Det är av stor vikt att kollektivtrafikens aktörer har god kunskap om och följer vid var tid gällande lagar och förordningar. På den regionala kollektivtrafikmyndighetens hemsida finns en sammanställning av lagar och förordningar inom kollektivtrafikområdet.

Regional kollektivtrafik regleras i kollektivtrafiklagen som utgår från EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg. Lag (1065:2010) om kollektivtrafik omfattar bestämmelser om ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter. I lagen beskrivs även närmare om innehållet i regionala trafikförsörjningsprogram och att det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för att regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Vid upprättandet av det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska samråd ske med motsvarande myndigheter i angränsande län, övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer, samt kommunerna i länet i det fall en region ensam är regional kollektivtrafikmyndighet.

EU:s busspassagerarförordning 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och tågpassagerarförordningen 782/2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer tillvarar resenärers rättigheter och reglerar transportörers skyldigheter. Bland annat regleras rätt till ersättning och information vid trafikstörningar och krav på åtgärder för att underlätta resandet för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.

Nedan berörs några lagar och förordningar som har koppling till mål i programmet och/eller de målgrupper som identifierats ha större utmaningar/behov av anpassningar/stöd för att kunna ta del av kollektivtrafiken på samma sätt som andra grupper.

Lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik anger att kollektivtrafiken ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder. Detta innebär att funktionshindrades särskilda behov ska beaktas vid planering och utförande av kollektivtrafiken. De färdmedel som används ska så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder. I förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik anges att anpassningen ska ske i den takt och i den omfattning som bedöms skälig med hänsyn till syftet och de tekniska och ekonomiska förutsättningarna hos de som utövar trafiken.

Barnkonventionen är sedan 2020-01-01 svensk lag. Genom att i arbetet med utformning av kollektivtrafiken beakta de behov som barn har kommer kollektivtrafikens attraktivitet att öka. Det är viktigt att inte bara beakta de behov som barn har i samband med resor till och från utbildning utan att även förstå och utveckla en kollektivtrafik som möter även andra behov av mobilitet.

Diskrimineringslagen (2008:567) har till ändamål att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.



Foto: Länstrafiken i Västerbotten AB

4. Nulägesbeskrivning – möjligheter och utmaningar

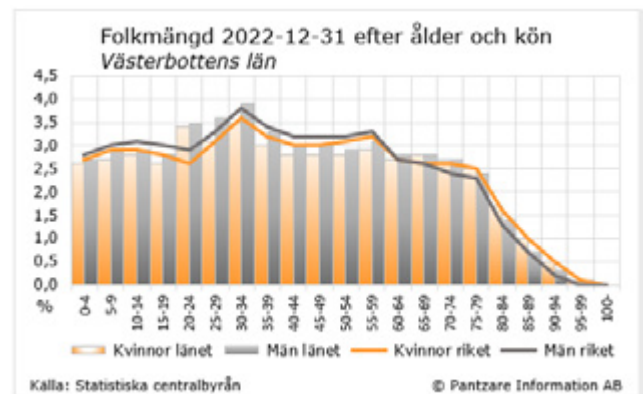
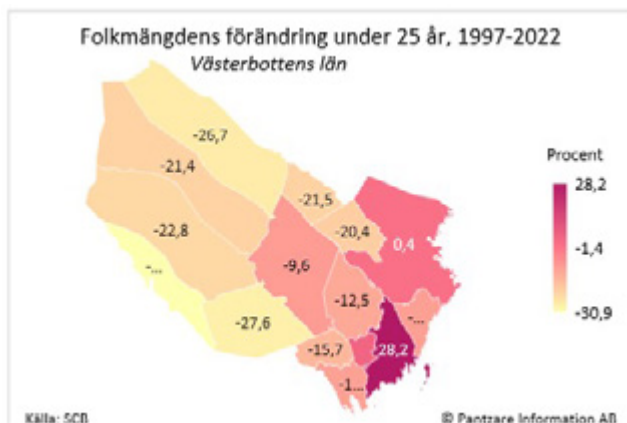
4.1. Från kust till fjäll

Västerbottens län tillhör en av EU:s mest glesbefolkade regioner. Länet präglas av långa avstånd och en relativt liten befolkning. Från kust till fjäll är länet ca 40 mil. Länets befolkning är strakt koncentrerad, med ca 85 procent av länets befolkning bosatta inom 75 kilometer från kusten. I Umeå och Skellefteå kommuner bor ca 75 procent av befolkningen. Även om befolkningen är starkt koncentrerad till kuststråket finns det även befolkningskoncentrationer i inlandet, med Lycksele som största kommun med knappt 5 procent av länets befolkning. I inlandet är befolkningen till stor del bosatt efter älvstråken.

Inlandet präglas av många mindre tätorter och glesbygder till stor del beroende på den stora industriella tonvikten med industrier beroende av naturresurser. Färre än 30 tätorter i Västerbottens inland har fler än 1 000 invånare. Lycksele är den största med drygt 8 500 invånare. Glesheten och de långa avstånden är en utmaning för länets kollektivtrafikförsörjning. Orter med små och ensidiga arbetsmarknader har lägre förvärvsfrekvens och större utflyttning, medan orter med bredare utbud av arbetstillfällen och högre utbildning har mer stabil befolkningsutveckling. Länets tre städer, Umeå, Skellefteå och Lycksele tillhör de sistnämnda. Under de senaste åren har ungefär en tredjedel av länets kommuner fått en ökad befolkning medan flertalet kommuner upplevt en minskad eller oförändrad befolkningsutveckling.

Västerbotten har en stor demografisk utmaning. Befolkningen blir allt äldre och utvecklingen framöver kommer att uppvisa samma trend som den senaste 10-årsperioden. Andelen yngre minskar och andelen äldre ökar.

Prognoserna för befolkningen fram till 2036 visar på att olika åldersgrupper ökar och minskar över tid, men att den sammanfattande trenden är att andelen yngre (under 25 år) minskar och att andelen äldre och över 65 år i länet ökar från 21 % år 2015 till 26 % år 2036.



I samband med den kraftiga expansionen i Skellefteå så kommer dessa förändringar att inte enbart påverka Skellefteå kommun utan även angränsande kommuner och hela länet i olika utsträckning. Expansionen ställer Västerbotten inför en befolkningsutmaning där antalet invånare kommer att behöva öka.

4.2. Den gröna omställningen

Västerbotten är en del av den gröna omställningen. En stark befolkningsutveckling om drygt 12 procent förväntas ske fram till 2040 enligt Trafikverkets tilläggsprognos. Det är dock inte hela länet som står inför en befolkningstillväxt. Det är framför allt kommunerna Skellefteå och Umeå som får en kraftigt ökad befolkning. Kranskommunerna till Umeå och Skellefteå prognostiseras även få en ökad befolkning, även om denna ökning är betydligt blygsammare. Drygt hälften av

länets kommuner enligt prognosen att få en minskad befolkning även om minskningen enligt tilläggsprognosen är lägre än enligt basprognosen.

Näringslivet i norra Sverige står inför betydande utmaningar vad gäller rekrytering och kompetensförsörjning. De mest framträdande behoven för nya anställningar återfinns inom industri och tillverkning, bygg och anläggning och transport. Genom att skapa attraktiva miljöer så kan möjligheten till positiva flyttbeslut stärkas, vilket därigenom ökar tillgången till arbetskraft.

Kommun	2019 enl. statistik	2040 enl. Basprognos 2020	2040 enl. Tilläggsprognos	Utveckling Basprognos 2020	Utveckling Tilläggsprognos
Nordmaling	7 143	5 744	7 069	- 1 399	- 74
Bjurholm	2 408	1 963	2 477	- 445	- 69
Vindeln	5 423	4 244	5 490	- 1 179	- 67
Robertsfors	6 747	5 747	6 897	- 1 000	- 150
Norsjö	3 986	2 903	3 554	- 1 083	- 432
Malå	3 068	2 224	2 642	- 844	- 426
Storuman	5 852	4 012	5 395	- 1 840	- 457
Sorsele	2 489	1 463	2 205	- 1 026	- 284
Dorotea	2 551	1 484	2 099	- 1 067	- 452
Vännäs	8 872	8 868	9 574	- 4	- 702
Vilhelmina	6 668	4 876	5 463	- 1 792	- 1 205
Åsele	2 794	1 361	2 536	- 1 433	- 258
Umeå	128 901	147 464	151 137	18 563	22 236
Lycksele	12 245	10 341	11 648	- 1 904	- 597
Skellefteå	72 589	67 980	89 527	4 609	16 938
VÄSTERBOTTEN	271 736	270 674	307 713	1 062	35 977

4.3. Kompetensförsörjning

Såväl den allmänna som den särskilda kollektivtrafiken utmanas av kompetensbrist. Bristen på förare är inte bara en lokal och regional utan även nationell och internationell utmaning. Den allmänna kollektivtrafiken med buss har påverkats genom inställda avgångar under vissa ansträngda perioder med höga sjuktal och i samband med semesterperioder.

Region Västerbotten har bildat ett branschråd där Länstrafiken i Västerbotten, Transportföretagen, Arbetsförmedlingen, ett flertal trafikföretag samt Liljaskolan deltar. Rådet har bidragit till gemensamma insatser, kunskap- och erfarenhetsutbyte, samt ökad synlighet vilket sammantaget skapar förbättrade utsikter till att nå längre tillsammans än var och en för sig för att möta behoven av kompetens till branschen.

En stor utmaning för branschen är ålderskraven för att få köra buss och taxi. Ålderskravet för taxiförare kommer att sänkas från dagens 21 år till 20 år från och med den 1 januari 2025. Kravet på att inneha B-körkort i minst två år före kvarstår dock. Det kommer även fortsättningsvis att vara så att de som är intresserade av ett arbete inom transportsektorn hinner börja arbeta inom andra yrken innan de uppfyller kraven för taxiförarlegitimation. Motsvarande ålderskrav finns nämligen inte för lastbilsförare.

För att bli bussförare så finns också ålderskrav. Den som är 21 år får endast köra buss i linjetrafik, där linjens längd inte överstiger 50 kilometer. Detta krav gäller fram till 24 års ålder. Kravet begränsar starkt möjligheterna för unga människor att kunna utbildas sig till och arbeta som bussförare, vilket kraftigt begränsar branschens möjlighet till kompetensförsörjning.

Källa: Tilläggsprognos för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län, Trafikverket Region Nord 2023-09-15



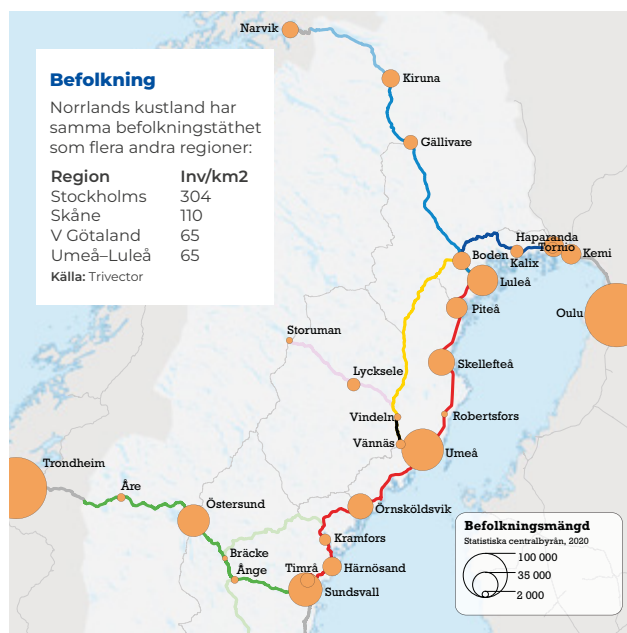
Foto: Länstrafiken i Västerbotten AB

4.4. Infrastruktur

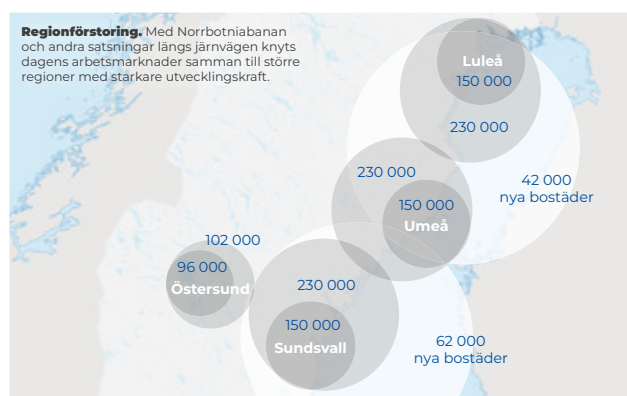
Behovet av investeringar i infrastruktur för väg och järnväg i Västerbottens län är stort. Infrastruktursatsningarna är av avgörande betydelse för hela länets utveckling och för att få ut maximal effekt av de industrisatsningar som görs i norra Sverige.

Byggandet av Norrbottenbanan spelar en viktig roll i utvecklingen av hållbara transporter. Restiderna med tåg mellan Skellefteå och Umeå kommer att innebära att pendling mellan dessa orter och på delsträckor mellan orterna kommer att kunna utvecklas. Den fortsatta utbyggnaden mot Luleå är viktig för att binda samman hela norrlandskustens befolkningsområden och viktiga näringsliv.

Inom järnvägssystemet finns även behov av ett dubbelspår mellan Umeå Central och Umeå Östra för att detta inte ska bli en flaskhals. Elektrifiering av Tvärbanan från Hällnäs mot i första hand Lycksele, men även vidare mot Storuman skapar förutsättningar för framtida möjlig utveckling av tågtrafiken.



Tåget förbinder Norrlands städer. De norrländska järnvägsstråken består av städer och samhällen som ett pärlband längs tåglinjen. Karta: AFRY.
Källa: Norrtåg 2040 - En tågvision, underlagsrapport.



Källa: Norrtåg 2040 - En tågvision, underlagsrapport.

Inlandsbanan, som ägs av staten men förvaltas av Inlandsbanan AB, har betydelse för godstransporter av främst skogsråvara och länkar samman till det övriga järnvägssystemet via tvärbanorna. Under sommartid pågår också en relativt omfattande turisttrafik som har stor betydelse för besöksnäringen i Västerbottens inland.

Förutom behov av ny och utvecklad infrastruktur behöver även underhållsinsatser för att bibehålla och förbättra existerande infrastruktur. Detta gäller såväl väg- som järnvägsinfrastrukturen. Banarbeten och kvalitetsstörningar påverkar tågtrafiken kraftigt och insatser måste göras för att förbättra tillgängligheten. Alla sträckor som trafikerar av Norrtåg har sina egna specifika problem, eftersatt underhåll, konkurrens med godstrafik, ökad andel spårspring, olyckor och tillbud kopplat till obehöriga i spår i de urbana miljöerna. Vid genomlysning av orsakerna till merförseningar utgör den största andelen av merförseningar till de faktorer som Trafikverket ansvarar för. Den vanligaste förseningsorsaken vintertid är kopplat till spårväxelfel. Isklumpar faller av tågen och kilar växlarna vintertid. Utöver detta märks en del materialutmattning och trasiga komponenter både sommar- och vintertid. Växlar och spår visar en brant ökning av merförseningar och ett tecken på att banorna, främst i norr, är gamla och underhållsbehovet ökar och andelen hastighetsnedsättningar ökar för att säkerställa säkerheten för trafiken. Behov finns av en förbättrad snöröjning, trädsäkering och fler viltstängsel för att uppnå en bättre punktlighet, men även minskade inställda avgångar.

Klimatförändringarna får redan idag konsekvenser för infrastrukturen. Stora nederbördsmängder ökar risken för erosion, översvämningar, ras och skred. Efter snörika vintrar följer vårflood och en risk för översvämning, eroderade banvallar och stenras från klippväggar. Under perioder av banarbeten samtidigt ökar förseningar eftersom tågersättningsbussar och anslutningar till tåg bidrar till en tidsförskjutning för tågtrafiken. Konkurrensen om bankapacitet är central. Ett attraktivt regionaltågssupplägg kan slås sönder om kapaciteten på enkelspår inte förbättras när annan trafik byggs ut.

Satsningar för att fortsätta utveckla hållplatser och Resecentrum i länet behövs även. Det finns behov av att tillskapa nya hållplatser och förbättra befintliga.

Region Västerbotten har tillsammans med Länstrafiken prioriterat dem i en bristlista. Bristlistan fungerar som underlag i den samverkan som sker med Trafikverket avseende hållplatsåtgärder. Bristlistan utgör ett gemensamt verktyg för att kunna genomföra åtgärder snabbare och till i vissa fall lägre kostnader. Genom att aktuellt material finns så kan åtgärder genomföras i samband med belägningsarbeten, vilket innebär lägre kostnader än om åtgärden skulle utföras enskilt. Ett kontinuerligt arbete sker med att säkerställa att informationen i bristlistan är aktuellt. I Länstransportplanen finns ett ökat fokus på att medel för finansiering av hållplatser sker inom pott i stället för som namngivna objekt.

Det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning utgörs av linjerna på nästa sida. Nätet är kopplat till åtgärder avseende hållplatser, resecentrum och stationer

Linje	Sträcka
11	Nordmaling - Umeå
12	Skellefteå - Umeå
14	Vilhelmina - Umeå
15	Bjurholm - Vännäs - Umeå
16	Vindeln - Umeå
17	Robertsfors - Umeå
20	Haparanda - Umeå
21	Skellefteå - Burträsk - Umeå
22	Norsjö - Skellefteå
23	Malå - Skellefteå
26	Arjeplog - Skellefteå
27	Malå - Skellefteå
28	Malå - Lycksele
29	Sorsele - Skellefteå
31	Hemavan - Umeå
32	Lycksele - Skellefteå
34	Åsele - Lycksele
36	Sorsele - Malå - Lycksele
37	Sorsele - Storuman
43	Vilhelmina - Lycksele



Linje	Sträcka
44	Dorotea - Åsele
45	Gällivare - Östersund
46	Dorotea - Vilhelmina
47	Dorotea - Hötting
48	Åsele - Vilhelmina
55	Vännäs - Sörfors - Umeå
63	Dorotea - Umeå
71	Nordmaling - Vännäs
100	Luleå - Umeå
118	Sävar - Umeå
123 - 125	Obbola - Holmsund - Umeå
126	Hörnefors - Umeå
205	Jörn - Boliden - Skellefteå
207	Löfvånger - Bureå - Skellefteå
210	Byske - Skellefteå
212	Jörn - Sandfors - Skellefteå
218	Medle - Skellefteå
220	Örviken - Skellefteå
225 - 226	Burträsk - Skellefteå
436	Borgafjäll - Dorotea

4.5. Ekonomi

Trafikförsörjningsprogrammet syftar till en utvecklad kollektivtrafik med en ökad marknadsandel. För att detta ska vara möjligt behöver det finnas en vilja och möjlighet till finansiering. Sedan pandemin 2020 har resandet inom kollektivtrafiken påverkats negativt genom förändrade resmönster med en ökad andel distansarbete.

De senaste åren har kostnaderna för trafiken ökat kraftigt, vilket sammantaget med ett minskat resande inverkat negativt på kostnadstäckningen inom kollektivtrafiken. För 2024 har dock kostnadsökningarna dämpats, vilket inverkar positivt på kostnadstäckningsgraden.

Den finansieringsmodell som finns i Västerbotten innebär att det är både Region Västerbotten och länets 15 kommuner som utgör finansörer av kollektivtrafiken. Därmed kommer såväl kommunernas som Region Västerbottens finansieringsmöjligheter att påverka måluppfyllelsen i trafikförsörjningsprogrammet.

En möjlighet till finansiering skulle kunna vara om de medel som idag finansierar trafik som endast är tillgänglig för vissa grupper (skolskjutsar, sjukresor, färdtjänst) skulle kunna läggas på en allmän kollektivtrafik som både tillgodoser dessa resenärgrupperns behov och behoven hos övriga potentiella resenärer exempelvis besökare och återkommande besökare såsom fritidshusnyttjare.

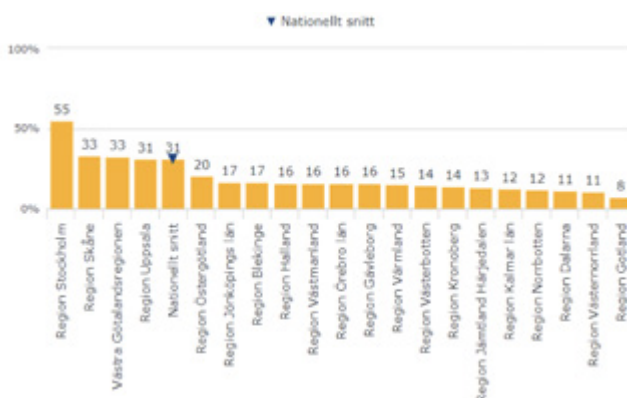
En gemensam behovsanalys skulle kunna lägga grunden för ett kollektivtrafiksystem som motsvarar fler grupperns behov av mobilitet. Utökat utbud skapar incitament till ett ökat kollektivtrafikresande och ökade intäkter. Arbete inom detta område kommer att kräva ökad samverkan över verksamhetsgränser och behov av ökad flexibilitet. En utvecklad samverkan skulle exempelvis kunna ske med destinationsorganisationer. Störst effekter skulle troligen ses i de områden där den allmänna kollektivtrafiken idag har ett begränsat eller ej befintligt utbud.

Nätet för personer med funktionsnedsättning.

Kollektivtrafikens prissättning påverkar kollektivtrafikens intäkter. Samband finns mellan prissättning och resande. Det är viktigt att hitta en balans mellan produktutbud och prissättning för att både stimulera resande men samtidigt inte urholka kostnadstäckningsgraden på ett sådant sätt att de ekonomiska utmaningarna för finansörerna gör att det sker en negativ påverkan på utbudet av kollektivtrafik. Det som i störst utsträckning driver resandet är att det finns tillräckligt utbud och att utbudet tidsmässigt överensstämmer med behoven.

4.6. Resande

Den regionala kollektivtrafiken är betydelsefull för länets funktion och utveckling. Kollektivtrafikens marknadsandel har för Västerbottens län haft en uppåtgående trend sedan 2010, då den låg på 12 %. Det har varit en viss fluktuation mellan olika år. Den högsta andelen var 2018 då marknadsandelen var 18 %. För 2019 sjönk marknadsandelen till 17 %. Sedan 2022 ligger marknadsandelen på 14 % för Västerbotten, som har fortsatt högst marknadsandel av alla norrlandslänen.



Kollektivtrafikens marknadsandel bland allmänheten per samtliga regioner år 2023. Källa: Kollektivtrafikbarometern – årsrapport 2023, Svensk Kollektivtrafik.

Pandemin innebar effekter för resandet. I Västerbotten har en god återhämtning kunnat ses för kortare resor och i tätortstrafiken i både Umeå och Skellefteå så är resandet högre än innan pandemin. Det är de mer långväga resorna som inte har återhämtat sig.

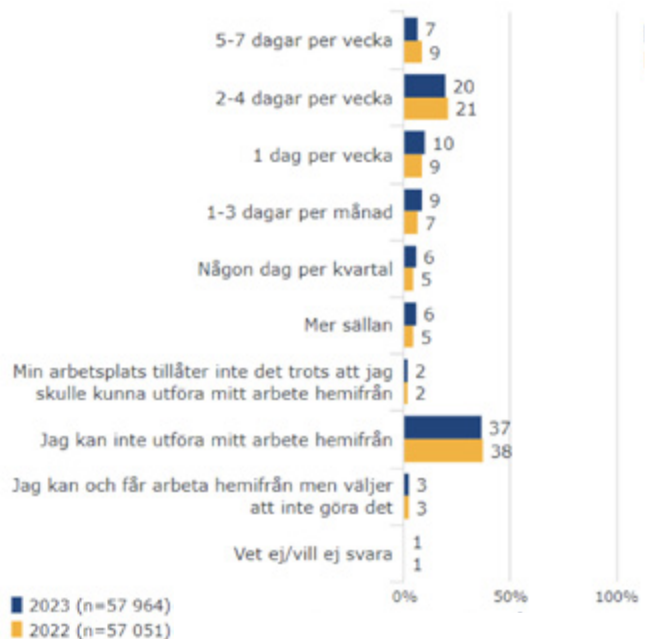
Förändringarna i distansarbete och ökade antal digitala möten påverkar resandet. På nationell nivå är det 37 procent som arbetar på distans minst någon dag per vecka och ytterligare 21 procent uppger att de arbetar på distans någon eller några dagar per vecka. Det är ca 42 procent som uppger att de inte arbetar hemifrån eller att de inte kan arbeta hemifrån för att arbetsplatsen inte tillåter det eller att de inte väljer att göra det trots möjlighet.

Andelen som arbetar på distans minst en dag per vecka har minskat något under det senaste året. Andelen som arbetar på distans någon eller några dagar i månaden eller mindre frekvent har däremot ökat något.

Män samt de som bor på landsbygd med besöksnäring arbetar i större utsträckning på distans mellan 5 – 7 dagar per vecka jämfört med övriga. Kvinnor samt personer upp till 29 år uppger i högre grad att de inte kan utföra sitt arbete hemifrån.

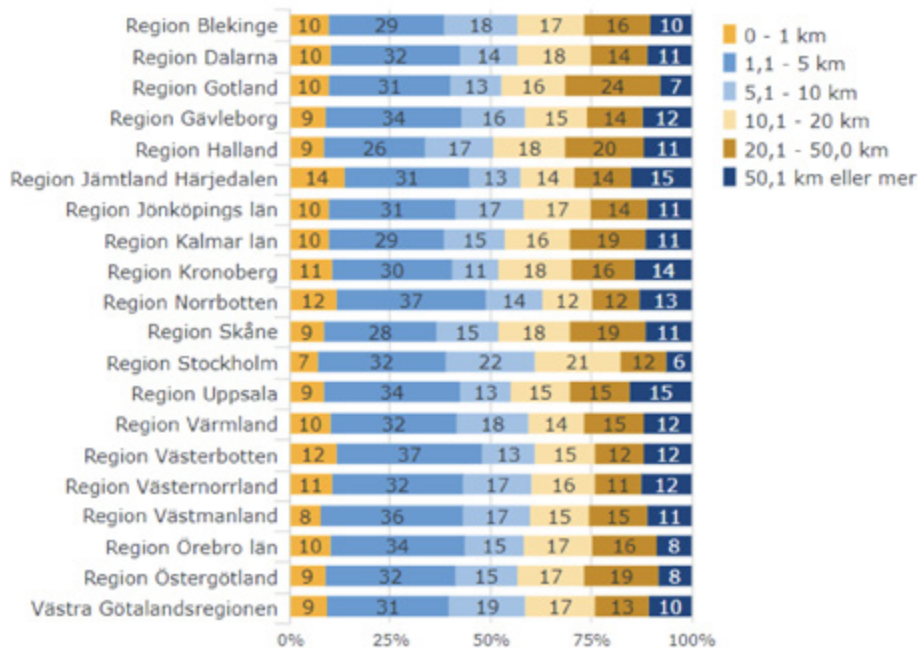
De branscher där flest anger att de inte kan arbeta hemifrån är hotell- och restaurangverksamhet och vård och omsorg.

Hur ofta arbetar du på distans?



Frekvens av distansarbete, år 2022 och 2023.

Källa: Kollektivtrafikbarometern – årsrapport 2023, Svensk Kollektivtrafik.

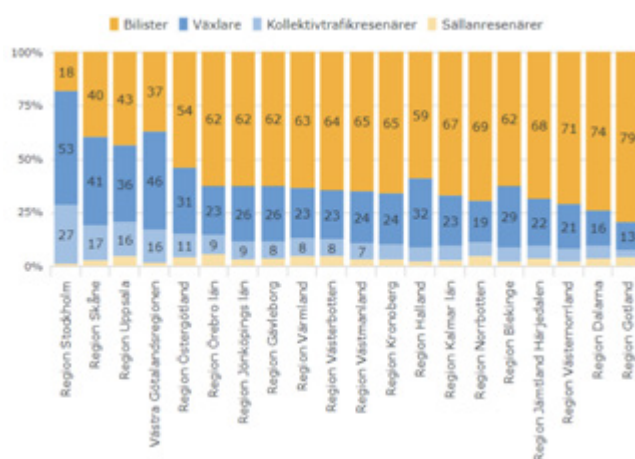


Reslängd för resor under senaste resdagen per samtliga regioner år 2023.

Källa: Kollektivtrafikbarometern – årsrapport 2023, Svensk Kollektivtrafik.

De effekter som ses kopplat till minskat resande påverkar marknadsandelen. Det som kan komma att behöva övervägas är på vilket sätt kollektivtrafiken kan utvecklas för att attrahera nya grupper. Exempelvis kan nämnas att Norrtågs resenärer till 50 procent utgörs av sällanresenärer som reser med enkelbiljett, medan de utgör 85 procent av resenärsintäkterna. Förändrade vanor och trender som påverkar resandet kommer att finnas. Kollektivtrafiken behöver möta de förändringar som skett och sker för att vara ett relevant alternativ.

Linje	Sträcka
20	Haparanda - Umeå
25	Sorsele - Arvidsjaur
26	Arjeplog – Skellefteå
45	Gällivare – Östersund
47	Dorotea - Hoting
100	Luleå – Umeå



Resenärstyper per samtliga regioner år 2023.

Källa: Kollektivtrafikbarometern – årsrapport 2023, Svensk Kollektivtrafik.

Den regionala tågtrafikens inträde i Västerbotten innebar förändringar i busstrafikens omfattning. I samband med upphandlingar på sträckor där tåg trafikerar har anpassningar av busstrafiken genomförts. Busstrafiken fungera som komplement till eller ersättning för tågtrafik i olika tidslägen och som ersättning efter delsträckor som ej trafikeras med tåg. Tågtrafiken har medfört ett ökat kollektivt resande, men har på vissa relationer även inneburit en viss överflyttning från buss till tåg. Busstrafiken i Västerbotten bygger på ett stomlinjenät med busstrafik mellan länets kommuncentra. Stomlinjenätet sträcker sig även in i angränsande län genom trafik till/från länet eller genom länet.

Matarlinjenätet utgörs av trafik inom respektive kommun och i vissa fall linjer som sträcker sig in i annan kommun då resbehoven är kommungränsöverskridande. Matarlinjerna har i länets inland en stor andel resenärer som reser till och från studier. Ringbil som är benämningen på den anropsstyrda kollektivtrafiken utgörs till stor del av trafik under tider då övrig trafik inte finns att tillgå till följd av att resandet varierar eller då underlaget är lågt.

Norrtåg har utarbetat "Norrtåg 2040 – en tågvision" som efter ett remissförfarande nu är antagen hos samtliga ägare och regioner inom Norrtågssystemet. Tågvisionen pekar ut riktningen för utvecklingen av tågtrafik.

Dagens Norrtågstrafik, bedrivs på Norrlandskusten och de tre stora tvärstråken. Högst prioriterat för Norrtågstrafiken är att utveckla basutbudet med fler turer på ett ekonomiskt balanserat sätt utifrån de tekniska, finansiella och marknadsmässiga förutsättningarna som ges. Frekvens i ett trafikutbud är det som mest påverkar resandet och målet är att bygga en robust, snabb och frekvent trafik. Dagens basutbud i de primära stråken bör utformas som timmestrafik i takt för att effektivt utnyttja kapaciteten på banan och att erbjuda ett tydligt och robust utbud för resenären. Målbilden är knutpunktstrafik med timmestrafik i takt (Östersund–Sundsvall, Luleå–Sundsvall, Vindeln–Vännäs–Umeå), varannan timme i takt (Haparanda–Luleå, Kiruna–Luleå, Duved–Östersund) samt var fjärde timme i takt (Trondheim–Duved).

4.7. Bussgods

Bussgods är en viktig del av kollektivtrafiken i Västerbotten. Genom bussgodsverksamheten skapas förutsättningar för hållbara godstransporter som når ut i hela Västerbottens län. Bussgods finns där det finns allmän kollektivtrafik. Bland fördelarna för kunderna är att kunna få gods på tidtabell och att godset levereras hållbart utan negativa miljöeffekter då det transporteras med de bussar som redan går.

Bussgods skapar förutsättning för bemannade busstationer i hela Västerbotten och inte enbart i vissa stadsmiljöer. Bussgodsverksamheten sker genom Bussgods i Norr AB, som är ett bolag som ägs till 1/3 av vardera Länstrafiken i Västerbotten, Länstrafiken i Norrbotten och Kommunalförbundet regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland.

Bussgods i Norr AB omsätter ca 115 mkr (2024) och hanterar ca 2,7 miljoner försändelser varje år. Bussgods är i stora delar ett komplement till de kommersiella logistikbolagen för

att befolkningen i glesbygd skall få daglig service av varor. Bussgods utför även tjänster åt ägarna såsom transporter av vårdrelaterat gods till vårdinrättningar samt biljettförsäljning och reseinformation på busstationer.

Bussgods har ett antal egna fordon för att kunna erbjuda dörr till dörrlösningar i alla länets kommuner, vilka används enbart för lokal distribution i kommunerna. Samtliga kommunöverskridande transporter löser Bussgods i befintligt kollektivtrafiknät i Västerbotten.

Bussgods jobbar aktivt med att profilera sig som ett miljöalternativ då man nyttjar befintlig kollektivtrafik för godstransporter och uttrycket kombinerad mobilitet är verklighet. Bussgods har ett mål om att vara 100 % fossilfria år 2030.

I Västerbotten finns ett starkt politiskt stöd för fortsatt verksamhet då bussgodsverksamheten är en viktig regionalpolitisk fråga som bidrar till att företag kan verka även i hela Västerbotten och att hela länet kan leva.



Foto: Länstrafiken i Västerbotten AB

4.8. Särskild kollektivtrafik

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Västerbotten har ingen kommun överlåtit dessa uppgifter.

Region Västerbottens beställningscentral övergick genom verksamhetsövergång från och med 2021-01-01 till att vara en del av Länstrafiken i Västerbotten. Beställningscentralen för Serviceresor omfattar Region Västerbottens sjukresor, färdtjänst, kommunala resor inom Lycksele, Malå, Nordmaling, Norsjö, Sorsele, Storuman, Vilhelmina och Åsele kommun, samt samtliga ringbilar (allmän anropsstyrd kollektivtrafik) i Västerbotten.

Under hösten 2021 och våren 2022 genomförde kollektivtrafikmyndigheten tillsammans med länets kommuner en översyn av regelverk och riktlinjer för färdtjänsten. Översynen resulterade i en rapport i vilken rekommendation om att etablera ett gemensamt övergripande regelverk i Västerbotten. Sedan den gemensamma beställningscentralen lok

aliserades hos Länstrafiken har barometern för anropsstyrd (ANBARO) börjat användas. Anbarometern mäter resenärernas upplevda kvalitet på den senaste färdtjänst- eller sjukresan och är en löpande kvalitetsundersökning. Intervjuer genomförs dagligen året runt per telefon, dagen efter genomförd resa. Totalt täcker undersökningen 95 procent av landets kommuner och 20 av Sveriges 21 län är representerade i undersökningen. Västerbotten anslöt sig till ANBARO under slutet av 2021. Från och med 2022 så intervjuas en färdtjänst- och två sjukresoresenärer per dag om sin senaste resa. Deltagandet i ANBARO är ett viktigt verktyg för att följa upp hur kvaliteten i Västerbotten är och vad som kan göras för att höja den ytterligare.

I samband med nya trafikavtal för serviceresor så kommer redovisningen av fordon i fordonsdatabasen FRIDA att medföra förbättrade möjligheter till uppföljning av de fordon som utför trafiken och miljöredovisningen.

4.9. Kommersiell kollektivtrafik

Trafikföretag har enligt kollektivtrafiklagen rätt att bedriva linjelagd kollektivtrafik på kommersiell grund. Trafikföretag har också rätt till konkurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter, hållplatser och informationssystem på konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor.

Den som har trafiktillstånd får bedriva yrkesmässig trafik. Transportstyrelsen är tillståndsmyndighet och prövar om den sökande är lämplig att få ett trafiktillstånd och driva ett trafikföretag. Den som har trafiktillstånd för yrkesmässig trafik kan bedriva kommersiell kollektivtrafik.

Ett kollektivtrafikföretag som har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska anmäla detta till berörd regional kollektivtrafikmyndighet. På samma sätt ska trafikföretaget anmäla när det avser att upphöra med att bedriva trafiken. Om anmälan berör trafik i fler än ett län, ska den mottagande myndigheten informera övriga berörda myndigheter. Anmälan ska se senast 21 dagar innan trafiken påbörjas och på samma sätt 21 dagar innan trafiken upphör.

I Västerbotten är det endast Y-buss som bedriver kommersiell kollektivtrafik på sträckan Umeå – Stockholm.

I samband med att samhället avser att upphandla allmän kollektivtrafik så sker förannonsering och trafikföretagen bjuds in till samråd inför upphandling (SIU). Vid samrådet undersöks intresset för att bedriva trafiken på kommersiell basis. I det fall ingen visar intresse för att bedriva trafiken på kommersiell basis så fortsätter upphandlingsprocessen. Innan tilldelningsbeslut fattar regionala utvecklingsnämnden beslut om allmän trafikplikt. Beslutet om allmän trafikplikt ska kunna härledas ut trafikförsörjningsprogrammet.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska enligt lag om kollektivtrafik verka för en tillfredställande taxiförsörjning i länet. Genom det helägda bolaget Länstrafiken i Västerbotten finns avtal för anropsstyrd allmän kollektivtrafik och sjukresor i hela länet och färdtjänst i åtta av femton av länets kommuner. Dessa avtal och uppdrag utgör en god bas för taxiförsörjningen i länet. Upphandlingarna sker i primärområden (motsvarar en kommun och i vissa fall del av kommun) med krav på lokal stationering för att säkerställa att det finns tillgång till taxi i länets samtliga kommuner.



5. Process vid framtagande av trafikförsörjningsprogrammet

Framtagande av trafikförsörjningsprogram för perioden 2025 – 2031 inleddes under hösten 2023. Under arbetet har en grupp bestående av representanter från Umeåregionen, R10 och Skellefteåregionen, samt Norrtåg och Länstrafiken deltagit för att ge stöd vid olika avväganden under arbetet.

En styrgrupp bestående av verksamhetschef Näringsliv och samhällsbyggnad vid regionala utvecklingsförvaltningen samt VD för Länstrafiken har fått löpande rapporter av arbetet.

Efter remisstiden kommer inkomna remissvar att bearbetas och slutligt förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län kommer att färdigställas.

Regionfullmäktige kommer under första delen av 2025 att fastställa det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

5.1. Samverkan

Ett antal digitala dialogmöten har genomförts inom områdena tillgänglighet, miljö och trafik. Inbjudan till dialogmötena var bred för att möjliggöra ett deltagande från så många

olika intressenter som möjligt. Möjlighet till skriftliga inspel i stället för och som komplement till deltagande vid de digitala dialogmötena har även funnits. Deltagande vid Länstrafikens entreprenörträffar för den allmänna respektive särskilda kollektivtrafiken möjliggjorde samverkan och dialog med länets entreprenörer.

Information och dialog om trafikförsörjningsprogrammet genomfördes även vid samhällsplaneringsdagarna i mars 2024. Arbetet med trafikförsörjningsprogrammet har även tagits upp vid sammanträden för länets kommunchefer, primärkommunala delegationen, samt samråd för samverkan inom regional utveckling.

Remissversion av trafikförsörjningsprogrammet tas fram och beslut om att sända ut tjänstepersonsförslaget till trafikförsörjningsprogram på remiss fattas av regionala utvecklingsnämnden.

Remisskonferenser kommer att genomföras under remisstiden och samverkan med kollektivtrafikmyndigheterna i angränsande län kommer att genomföras under remisstiden.



Foto: Länstrafiken i Västerbotten AB

